



HAL
open science

Vénézuéla : travailleurs et villes du pétrole

Bernard Marchand

► **To cite this version:**

Bernard Marchand. Vénézuéla : travailleurs et villes du pétrole. INSTITUT DES HAUTES ETUDES DE L'AMERIQUE LATINE, 1971. hal-01908582

HAL Id: hal-01908582

<https://hal.science/hal-01908582>

Submitted on 12 Nov 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE
DE PARIS

TRAVAUX
& MEMOIRES
DE
L'INSTITUT
DES
HAUTES
ETUDES
DE
L'AMERIQUE
LATINE **26**

PARIS 1971

Bernard
MARCHAND

VENEZUELA
TRAVAILLEURS ET VILLES DU PÉTROLE

B. Marchand Vénézuéla : travailleurs et villes du pétrole

Bernard MARCHAND

VENEZUELA

TRAVAILLEURS
ET
VILLES DU PETROLE

*Ouvrage publié avec le concours du Centre National
de la Recherche Scientifique et de la Fondation Créole*

INSTITUT DES HAUTES ETUDES DE L'AMERIQUE LATINE
28, RUE SAINT-GUILLAUME – PARIS (7^e)
1971

TABLE DES MATIERES

Pages

INTRODUCTION

a) Les limites du sujet	2
b) Les sources	2
c) Les méthodes	4
d) Le plan	5

<u>PREMIERE PARTIE</u> : le groupe des travailleurs du pétrole. Essai de définition	7
--	---

CHAPITRE I - La formation du groupe des pétroliers : les migrations humaines	8
--	---

I- Etude historique des migrations pétrolières	9
--	---

II- Les contingents mis en mouvement	20
--------------------------------------	----

III- Les transformations régionales des états pétroliers sous l'effet des migrations	32
--	----

CHAPITRE II - Les problèmes de l'emploi chez les pétroliers : localisation et évolution de la main-d'oeuvre	44
---	----

I - La distribution géographique de la main-d'oeuvre pétrolière et ses variations	43
---	----

II - L'évolution chronologique de la main-d'oeuvre	49
--	----

III- Les contractuels	63
-----------------------	----

CHAPITRE III - Les revenus des travailleurs du pétrole	67
--	----

I - Les revenus des pétroliers : structure et évolution	67
---	----

II - La hiérarchie des salaires et son évolution	74
--	----

<u>DEUXIEME PARTIE</u> : Paysages urbains et concentrations humaines	88
CHAPITRE I-Le logement	90
I-La période pionnière	90
II-L'ouverture au monde extérieur	92
III-La nouvelle politique de la Creole	912
CHAPITRE II-La ville pétrolière	98
I-Le camp isolé	98
II - Punto-Fijo et les lois de développement d'une ville pétrolière	100
a) Le développement historique de Punto-Fijo	100
b) Les lois du développement	104
c) L'agglomération actuelle et ses problèmes	116
III - El Tigre	121
a)Historique	121
b)Le développement des quartiers	122
c)Les problèmes d'El Tigre	127
IV - Anaco	129
a)L'usage des terres	129
b)Le déclin des activités	132
c)Les tentatives d'organisation urbaine	133
CHAPITRE III- La région pétrolière	136
I-Les facteurs d'organisation régionale	136
II-Les noyaux urbains spécialisés	137
a) L'influence centrifuge de Maracaibo	137
b)Le centre imparfait : Cabimas	139
c) La ville double : Lagunillas et Ciudad-Ojeda	141
III-La vie régionale	143
a)Les liaisons internes	143
b)les mouvements quotidiens	145
c)Les problèmes régionaux	145
<u>TROISIEME PARTIE</u> : Genre de vie et mentalités	151
CHAPITRE I-Le cadre de travail	152
I-Brève histoire des compagnies	152
II-Les types de compagnie	157
III-Les départements d'opération	165
IV-La vie du travailleur	170
CHAPITRE II-Les relations humaines	174
I-La politique des compagnies	174
II-L'attitude des ouvriers	178
III-Les rapports des pétroliers avec la nation	181

B. Marchand Vénézuéla : travailleurs et villes du pétrole

CHAPITRE III- Les types sociaux et les mentalités	184
I- Les ouvriers	184
II- Les cadres	185
III- L'intermedio (Junior Staff)	186
IV- La vie sociale	186
CHAPITRE IV- Les problèmes humains	190
I- L'usure	190
II- Le rôle des syndicats	191
III- Les liens avec le milieu	192
CONCLUSION	195
a) Le travailleur pétrolier	195
b) La région pétrolière	196
c) La nation et le pétrole	198
BIBLIOGRAPHIE	202
APPENDICE: Le test X ² de Pearson	204

ooo000ooo

TABLE DES FIGURES ET DES PLANCHES

	Pages
Carte générale hors texte : Localisation des villes pétrolières	
Fig. 1 - Evolution de la population des Etats pétroliers	11
Fig. 2 - Mouvement des Vénézuéliens vers le Zulia à partir d'autres Etats	12
Fig. 3 - Evolution des diverses parties de la population du Zulia	14
Fig.4 - Mouvements de population.	16
Fig. 5 - Rapport du taux de croissance annuelle des Etats au taux national .	19
Fig. 6 - Evolution de la production de pétrole et de la population	21
Fig. 7 - Evolution de la sex-ratio des divers contingents d'immigrants venus s'installer dans le Zulia (rapport du nombre d'hommes au nombre total)	22
Fig. 8 - Evolution des contingents venus dans le Zulia	23
Fig. 9 - Evolution des contingents étrangers venus dans le Zulia	24
Fig. 10 - Répartition des contingents venus dans le Zulia par classes d'âge .	25
Fig. 11 - Provenance des habitants d'Anaco	27
Fig. 12 - Les migrations dans le Zulia : évolution des districts	30-31
Fig. 13 - Evolution de l'importance relative des divers districts du Zulia . . .	34
Fig. 14 - Evolution de la population des districts du Zulia	35
Fig. 15 - Zulia : classification des districts selon la proportion de population allogène(d'après le Censo de 1950)	36
Fig. 16 - Anzoátegui : répartition de la population selon le lieu de naissance .	37
Fig. 17 - Les courants migratoires dans le Zulia en 1950 (les chiffres indiqués sont des milliers)	38
Fig. 18 - Evolution de la population des régions et villes pétrolières (échelle semi-logarithmique)	40
Fig. 19 - Développement de quelques « villes-champignons » au Vénézuéla (échelle semi-logarithmique)	42
Fig. 20 - Localisation des travailleurs du pétrole - 1947	45
Fig. 21 - Localisation des travailleurs du pétrole - 1956	46
Fig. 22 - Evolution de la main d'oeuvre par bassin (au 31/XII de chaque année)	47
Fig. 23 - Evolution de la main d'oeuvre pétrolière au Vénézuéla	51
Fig. 24 - Personnel de l'industrie pétrolière (1948 - 1961)	52
Fig. 25 - Variations cycliques comparées de la main d'oeuvre et de la production	53
Fig. 26 - Covariation pétrole/travailleurs (en écarts réduits)	54
Fig. 27 - Courbe de tendance des cinq départements d'opération	56
Fig. 28 - Courbes cycliques de la production et de l'emploi direct	57
Fig. 29 - Courbe cyclique du raffinage	58
Fig. 30 - Courbes cycliques (moyenne mobile sur cinq ans)	60

Fig. 31 - Coefficients saisonniers des départements d'opération	62
Fig. 32 - Evolution de la main d'oeuvre : emploi direct et contractuels	64
Fig. 33 - Mouvements saisonniers de la main d'oeuvre	65
Fig. 34 - Courbes cumulatives des salaires des employés	75
Fig. 35 - Histogrammes annuels des salaires des employés	76
Fig. 36 - Courbes de concentration des salaires pour l'ensemble des employés	78
Fig. 37 - Evolution des médianes et du mode des salaires des employés (en Bolívars 1962)	80
Fig. 38 - Courbes cumulatives des salaires 1949-1962	81
Fig. 39 - Courbe de concentration des salaires (employés)	83
Fig. 39 bis - Répartition de la main d'oeuvre selon les classes de salaire et selon les lieux de travail.....	84
Planche A - San Tomé (Anzoátegui) : le campement de la Mene Grande. Sécheresse du plateau de Mesa de Guanija et aspect artificiel du camp avec ses arbres irrigués.....	89
Fig. 40 - Judibanà - Etat de Falcón : lotissements de la Creole	94
Fig. 41 - Punto Fijo en 1942.....	106
Planche B - Punto Fijo en 1942 : voir Fig. 41 et 42..	105
Planche C - Punto Fijo ; au fond, batholite de Santa Ana perçant les couches calcaires de la péninsule de Paraguanà ; à gauche, dépôt de la Mene Grande. .	97
Fig. 42 - Partie centrale de Punto Fijo.....	109
Planche D - Punto Fijo en 1949 ; voir Fig.42	108
Planche E - Punto Fijo ; coin sud-est au dépôt de la Mene Grande.	112
Fig. 43 - La région de Punto Fijo	114
Planche F - Punto Fijo en 1957 ; voir fig. 42	113
Fig.44-Les quartiers de El Tigre	124
Planche G-El Tigre en1949.....	125
Fig. 45 - La naissance d'Anaco (d'après les photos aériennes de 1943)	130
Fig 46 - La région pétrolière de Zulia	135
Planche H - La Rosa ; installations de la Creole sur les bords du lac de Maracaibo	134
Planche I - Pueblo Viejo sur les bords du lac de Maracaibo (1956). Vieux village de pêcheurs construit sur pilotis et camp moderne de la Shell.	138
Fig. 47 - Répartition des établissements industriels selon le nombre des travailleurs employés	157
Fig. 48 - Répartition des travailleurs de l'industrie selon la taille des entreprises	158
Fig. 49 - Répartition de la main d'oeuvre fixe en trois groupes	159
Fig. 50 - Répartition des établissements industriels selon le nombre de travailleurs	160
Fig. 51 - Répartition des travailleurs du pétrole selon la taille des entreprises	161
Fig. 52 - Proportion de contractuels dans les compagnies	162

Crédits des photos : Cartografía nacional, Caracas (B,D,F,G) et Creole (C)

INTRODUCTION

Troisième producteur de pétrole du monde en 1962, avec 157 millions de tonnes, soit 13,3 % de la production globale ; première nation exportatrice couvrant à elle seule 29,8 % du marché ; principal fournisseur des Etats-Unis d'Amérique dont il assure les deux-tiers des importations, tel est le rôle mondial que donne au Vénézuéla sa production pétrolière.

Celle-ci tient évidemment une place éminente dans la vie économique d'une nation de 7,5 millions d'habitants. Les chiffres de 1960 sont éloquents : le produit brut de l'exploitation pétrolière a représenté, avant impôts, 7 270 millions de Bolívares (1 Bolívar = 1,1 Franc français) soit 29,5 % du Produit National Brut. Les ventes d'huile ont formé 87,7 % des exportations, en valeur, et ont rapporté au pays 81 % de ses devises. Les recettes normales du fisc ont atteint cette année-là 4,961 milliards de Bolívares sur lesquels 3 milliards ont été versés directement par les compagnies pétrolières qui ont ainsi assuré, à elles seules, 60,5 % des ressources de l'Etat. Encore, ces chiffres ne tiennent-ils compte que des versements directs. Les taxes douanières, par exemple, sont importantes parce que le Vénézuéla dispose d'un stock de devises qui permet les importations ; or, les 4/5 de ces devises viennent du pétrole...

La main-d'oeuvre pétrolière tient une place prééminente dans la vie ouvrière vénézuélienne. Ses syndicats, la Federacion del Petroleo (FEDEPETROL) et la Federacion de Trabajadores de los Hidrocarburos (FETRAHIDROCARBUROS) sont les héritiers d'une des plus anciennes traditions syndicales. Ils ont contribué à former d'autres organisations ouvrières. L'une des plus longues et des plus rigoureuses dictatures que la nation ait connues, celle du général Gómez, en conçut assez d'inquiétude pour s'opposer à l'installation de raffineries en territoire vénézuélien et pour conseiller à la Shell de les construire plutôt à Curazao.

Cependant, ces travailleurs dont la fonction est d'importance mondiale et qui tiennent tant de place dans la nation sont fort peu nombreux : 32 641 au 31 décembre 1962. Ce contraste entre leur rôle et leur nombre est d'une importance extrême et la source de grandes difficultés quand on cherche à délimiter le thème de cette étude.

a - LES LIMITES DU SUJET

On peut entendre le sujet en deux sens opposés. Si l'on adopte l'acception la plus étroite, Il ne faudra parler que des hommes inscrits sur les rôles de paiement des compagnies. C'est un parti qu'il n'est pas possible de prendre, car les activités pétrolières ont provoqué de vastes mouvements migratoires et fait naître des villes-champignons étonnantes que le géographe ne peut négliger (c'est là peut-être l'un des phénomènes les plus originaux et les plus intéressants qui soient).

Il est aussi impossible de le traiter au sens le plus large en comprenant dans cette étude toutes les conséquences humaines directes ou indirectes de l'exploitation pétrolière, car tout, au Vénézuéla, vient du pétrole. Les routes ont été construites avec son bitume et avec les crédits qu'il a produits. Les membres du clergé catholique, dans les champs pétrolifères du Zulia, ont été payés directement, et le sont maintenant indirectement par les sociétés pétrolières ; toute l'Eglise vénézuélienne, du reste, et ses fondations, vivent en grande partie des dons des compagnies. Elles déterminent la diplomatie de la nation : au Vénézuéla, tout sent le pétrole.

Entre ces deux partis extrêmes, également mauvais, il est possible de placer bien des limites, toutes probablement assez artificielles. Le sujet comporte deux centres d'intérêt principaux : le groupe même des pétroliers, au point de vue quantitatif (combien sont-ils, où sont-ils, comment ont-ils évolué ?) et au point de vue qualitatif (quel est leur genre de vie, leur mentalité ?) et d'autre part, la transformation de certaines régions sous l'effet de l'activité pétrolière, c'est-à-dire l'apparition d'un paysage nouveau. Ce sont là, sommairement énoncés, les trois points principaux de cette étude.

b - LES SOURCES

Si paradoxal que cela paraisse, le côté humain de l'industrie pétrolière est un sujet complètement négligé et presque vierge. Comme pour rendre la tâche plus difficile, une grande partie des documents sont confidentiels. La concurrence entre les compagnies, leur défiance du fisc et plus encore des syndicats, la peur de donner des armes à une certaine propagande et de dresser contre les trop riches « impérialistes » une opinion publique très sensible à ces questions, la crainte de jouer le jeu du terrorisme en divulguant des plans ou des cartes, tout concourt à entretenir le secret. La recherche est alors plus un travail de diplomate que de géographe. Des appuis dévoués ont permis à l'auteur de prendre connaissance de certains rapports confidentiels, mais il a dû s'engager souvent à en taire la provenance et à n'en reproduire les conclusions que sous une forme voilée.

Les sources bibliographiques sont rares. Une thèse, soutenue en 1948 devant la Faculté d'Economie de l'Université Centrale, traite des migrations pétrolières, mais elle est très brève, ancienne et de peu d'utilité. De la grande « *Geografia de Venezuela* » de Pablo Vila, seul le premier tome, consacré au cadre physique, est paru. Le remarquable ouvrage de Levi Marrero est sorti en 1964, mais quelques pages seulement sont consacrées au côté humain de l'industrie pétrolière. En dehors d'études de détail, sur des villes ou des phénomènes particuliers, d'ordinaire à la limite du sujet, il existe de nombreux articles dans les revues pétrolières, mais qui, presque toujours, traitent la question superficiellement.

Les données les plus intéressantes sont plutôt à chercher dans les rapports établis par certains services ministériels ou par les sociétés elles-mêmes. Il faut fouiller les archives de quatre ministères différents entre lesquels Il existe bien peu de coordination : les Ministères des Mines et Hydrocarbures, des Finances, du Développement (Fomento) et du Travail, ainsi que celles de la Banque Centrale, du Service de Coordination Economique et de Planification de la Présidence (CORDIPLAN) et d'autres instituts d'état. Les sociétés pétrolières ont fait faire par des sociologues des études de détail, souvent trop limitées pour notre propos et, au demeurant, très difficilement accessibles. Bref, après avoir dépouillé tous ces textes, on se persuade vite que si les aspects techniques, financiers et économiques de l'industrie pétrolière ont nourri une littérature abondante et de qualité, le côté humain a été presque complètement négligé. Force est donc de se contenter de sources brutes, non élaborées.

Les renseignements statistiques sont heureusement assez abondants. Ceux que fournissent les compagnies pétrolières sont certainement parmi les plus fidèles que l'on puisse trouver au Vénézuéla. Les recensements de population (Censos) ont été établis avec un soin croissant et sont maintenant dignes de foi. Avant 1936, ils n'étaient guère exacts. En particulier, le Censo de 1920 paraît gravement inférieur à la réalité ; dans certains cas, il faut sans doute augmenter les chiffres de 25 %. Malgré ses défauts, il est pourtant bien utile, car il n'y a pas eu de recensement national entre 1891 et 1920, et le grand essor des activités pétrolières a commencé en 1922 : c'est un point de départ indispensable à toute comparaison.

Des offices privés chargés d'études économique-sociales par les compagnies comme la International Consultant Organization, ont bien voulu communiquer certains chiffres particulièrement précieux. L'administration fédérale américaine, enfin, (US Department of Labor, Washington) a fourni à l'auteur des statistiques permettant des comparaisons fructueuses.

Les documents cartographiques n'ont pas été d'une aide bien grande : la Cartografia Nacional travaille bien, mais depuis peu de temps. Les cartes éditées il y a plus de quelques années sont parfois difficilement utilisables. De toute façon, leur nombre est encore trop faible, malgré un effort récent, pour couvrir toutes les régions intéressantes. Par contre, la couverture aérienne est presque complète, et comme le développement des activités pétrolières est récent, il est possible de disposer de vols parfois antérieurs à l'apparition des phénomènes étudiés, avantage exceptionnel. La plupart des clichés sont la propriété de la Cartografia Nacional ; les photothèques des sociétés pétrolières ont bien voulu apporter aussi leur contribution, riche surtout en vues obliques et en photos prises à terre.

Les sources les plus vivantes et les plus originales sont sans doute les renseignements oraux que l'on peut obtenir au cours des enquêtes sur place. Il ne s'agit pas seulement d'indications extrêmement riches sur le genre de vie ou la mentalité des travailleurs du pétrole, évidemment indispensables, mais de récits de ceux qui ont assisté et souvent contribué à la naissance et au développement des villes pétrolières.

Grâce à l'extraordinaire vitesse de croissance de ces villes-champignons, il a été possible à l'auteur - cas sans doute exceptionnel - d'interroger les premiers habitants et d'obtenir des indications multiples, - et bien entendu parfois contradictoires - sur leur mode de croissance.

c - LES METHODES

Disposant de matériaux bien différents de ceux qui forment d'ordinaire le fondement d'une enquête géographique, l'auteur a dû faire surtout appel aux méthodes utilisant les sources les plus sûres et les plus nombreuses. Or, si la bibliographie était des plus maigres et l'usage des cartes peu profitable, trois sources étaient abondantes et à peu près exactes : les renseignements chiffrés, la couverture de photos aériennes, les indications orales enfin, et les idées que pouvaient suggérer des visites des zones pétrolières. Ces considérations ont amené l'auteur à utiliser principalement trois méthodes.

1. La méthode statistique

L'emploi de la méthode statistique, cet outil incomparable, a permis d'exploiter les longues séries de chiffres qui représentaient les seuls documents disponibles sur bien des sujets (Mouvements de population, salaires, évolution de la main-d'oeuvre, etc ...). L'auteur s'en est tenu aux techniques les plus simples et les plus largement connues : résumé des séries par les caractéristiques centrales, mesure et comparaison des vitesses d'évolution par l'usage de courbes semi-logarithmiques qui permettent de loger sur le même graphique des quantités très différentes et surtout d'obtenir des courbes aux pentes comparables - ajustement d'une fonction à une distribution observée (courbe de Galton) - analyse des courbes chronologiques - et, pour contrôler ces comparaisons et ces ajustements, application des tests usuels, en particulier du χ^2 de Pearson (cf. appendice).

On peut classer les courbes statistiques en deux groupes. Les unes représentent directement une série d'observations et présentent donc un intérêt propre ; chacune d'elle joue le rôle d'un abaque : le graphique représentant l'évolution chronologique de la main-d'oeuvre permet, par exemple, d'estimer approximativement le nombre des travailleurs à n'importe quelle date.

Il n'en va pas de même des courbes plus élaborées, plus abstraites comme les courbes cumulatives, les courbes de concentration, ou celles représentant uniquement les mouvements cycliques. De telles représentations ne constituent pas des fins en soi mais des instruments de travail qui nécessitent un commentaire épuisant les indications qu'elles recèlent ou l'essayant du moins. La maxime de l'auteur a donc été de ne jamais produire une courbe abstraite sans l'interpréter, et même, de fonder entièrement certains paragraphes sur le commentaire de ces graphiques.

2. L'interprétation des photos anciennes

La photo-interprétation est une méthode commune en géographie humaine. Cependant, le petit nombre de cartes utilisables et la richesse de la couverture aérienne ont amené l'auteur à faire appel le plus souvent possible à cette remarquable technique. Les photos ont été utilisées de trois manières différentes. Elles ont souvent remplacé les cartes médiocres, vieilles ou même inexistantes, pour localiser les phénomènes. Elles ont été particulièrement utiles dans les agglomérations urbaines. L'étude des formes et des couleurs - ou plutôt des nuances représentées sur la photo - a été fort instructive : distinctions des quartiers planifiés par une autorité supérieure, aux rues tracées au théodolite, et quartiers grandis spontanément et dont les habitants ont eux-mêmes déterminé les « alignements » bien irréguliers, à l'oeil et au piquet ; reconnaissance des zones périodiquement inondées, dans les quartiers les plus pauvres ; définition des types d'architecture, etc.

La technique la plus instructive peut-être a consisté à comparer des photos des mêmes quartiers prises à des dates différentes. La croissance des villes-champignons peut ainsi être étudiée en détail, surtout si l'on parvient, comme à Punto-Fijo, à reconnaître, d'une photo à l'autre, les mêmes maisons et à suivre l'évolution de chaque parcelle.

3. L'enquête sur le terrain

Rien ne remplace bien sûr, la visite des régions étudiées. Du reste, certains renseignements ne sont accessibles que dans les camps pétroliers et c'est là seulement que l'on peut découvrir les problèmes humains des travailleurs. Les visites des villes pétrolières permettent de prendre d'indispensables contacts avec les notables locaux : dirigeants des compagnies, membres des municipalités et des clubs dont l'influence humaine est considérable : Rotary, Lions, etc... L'auteur s'est adressé aussi à Punto Fijo, à Cabimas ou à El Tigre, aux dirigeants des journaux locaux et des stations de radio régionales, ainsi qu'aux cures de certaines paroisses installées dans les champs de pétrole. Les renseignements ainsi obtenus sont trop subjectifs et trop contradictoires parfois, pour ne pas être soigneusement passés au crible. Ils permettent cependant d'approcher autant qu'il est possible la vie des travailleurs du pétrole.

Une troisième fonction des excursions sur le terrain a été l'étude des paysages. L'architecture des maisons, les noms que leurs habitants leur ont donnés, l'aspect des établissements commerciaux sont, parmi d'autres, de précieuses sources de renseignement.

d - LE PLAN

Traiter un sujet quasi vierge est à la fois passionnant et inquiétant. Il n'était pas possible, comme dans la plupart des études faites en Europe, de fonder cette thèse sur une solide base bibliographique, quitte à en prendre ensuite le contre-pied. L'intérêt que certains dirigeants des compagnies pétrolières et aussi des syndicats ont bien voulu prendre à cette enquête a amené l'auteur à entrer dans des développements qui sortent peut-être quelque peu du cadre d'une étude académique. A une époque on l'on parle beaucoup de géographie appliquée, il lui a semblé qu'une

description explicative aussi détaillée que possible d'un genre de vie et de ses conséquences sur le paysage ne sortait pas du cadre de la géographie humaine.

Une définition générale du groupe humain étudié s'imposait d'abord : c'est le but de la première partie qui présente les principales conditions déterminant ce groupe : sa formation sous l'effet des migrations, sa répartition dans l'espace et ses variations dans le temps, enfin, la nature et le niveau de ses revenus. Mais les conditions principales qui régissent la vie d'un groupe humain ne suffisent pas à le caractériser, il faut encore préciser ses réactions en face du milieu et la manière dont il a su le modifier : la seconde partie traite du nouveau paysage humain qu'a fait apparaître l'activité pétrolière. Une fois précisé ce qui conditionne la vie des pétroliers et leur action sur le milieu, on tient les deux bouts de la chaîne et il est alors possible de traiter du genre de vie pétrolier et des mentalités.

La liste des sources auxquelles l'auteur a eu recours montre amplement quels appuis diligents il a pu trouver. Il ne lui est pas possible ici de remercier tous les fonctionnaires des ministères vénézuéliens, tous les employés des compagnies qui l'ont aidé : partout, il a été reçu avec la plus grande amabilité et le désir de rendre service.

Il prie tous ceux qui l'ont si bien accueilli, le Département du Travail de Washington - le personnel de la I.C.O., si compréhensif -, les officiers de la Cartografia Nacional qui lui ont fourni les documents nécessaires avec une bonne volonté inlassable et le Conseil de la Fedepetrol qui l'a introduit auprès des syndicats, de trouver ici l'expression de sa reconnaissance. Parmi tant d'interventions amicales, l'auteur doit réserver une place à part à Monsieur de Billy, de l'ESSO française, au département de Relations publiques de la Standard Oil of New-Jersey et au personnel de la Creole à Caracas, dont l'aide lui a été tout particulièrement utile. Enfin, il prie le Docteur Alfredo Anzola, directeur de la Fondation Creole, à l'appui duquel il doit tant, et le Professeur Monbeig qui lui a donné l'occasion de faire cette étude et a bien voulu la diriger, de trouver ici l'expression de sa profonde gratitude.

Cette étude a été achevée en 1966, à une époque où les méthodes de la Géographie Quantitative étaient à peu près inconnues en France. Malgré l'usage, bien timide, de quelques tests statistiques, cet ouvrage reste dans la tradition de la géographie française, essentiellement idéographique. Il est certain que j'aborderais aujourd'hui une telle question d'une façon différente (1).

Los Angeles 1970

Je dédie ce livre à Marie-France

(1) Le soin de surveiller l'édition de ce livre a été confié à l'équipe du CEPES, laboratoire associé n°III du CNRS.

PREMIERE PARTIE

LE GROUPE DES TRAVAILLEURS DU PETROLE :

essai de définition

On pourrait s'étonner qu'une étude des travailleurs du pétrole ne commence pas par celle des compagnies qui les emploient. C'est qu'il a paru préférable de reporter en 3^e partie la description qualitative des pétroliers, c'est-à-dire l'étude de leur genre de vie et de leurs mentalités. Or, les compagnies pétrolières forment les cadres de ce genre de vie et il est impossible de les en séparer.

Aussi bien, cette première partie a un sujet très général qui touche à tous les travailleurs du pétrole. La main-d'oeuvre y sera donc considérée comme un tout et il ne sera guère question que des quatre plus grandes compagnies : la Creole, filiale de la Standard Oil C^o (New-Jersey), la Shell de Vénézuéla, du groupe Royal Dutch-Shell, la Mene Grande, filiale de la compagnie américaine Gulf Oil C^o et la Mobil de Vénézuéla, du groupe américain Socony Mobil Oil C^o qui rassemblaient à elles seules 90,3 % de la main d'oeuvre totale au 31 décembre 1962.

CHAPITRE I

LA FORMATION DU GROUPE DES PETROLIERS :

LES MIGRATIONS HUMAINES

Les activités pétrolières ont attiré au Vénézuéla des milliers d'étrangers et mis en mouvement, à l'intérieur même de la nation, des centaines de milliers de personnes. Ces déplacements spontanés ont dangereusement affaibli certaines régions et densément peuplé des plaines presque vides d'hommes en y faisant apparaître des paysages tout nouveaux que la seconde partie essaiera de définir.

Ces mouvements ont eu pour effet de fournir une masse importante de main d'oeuvre aux compagnies : les pétroliers, pour la plupart, sont des déracinés. En éloignant ces hommes de leur pays, souvent de leur famille et en mêlant ces contingents d'origines diverses, les migrations ont constitué une masse assez amorphe, perdant ses traditions et ouverte à toute influence nouvelle. Le haut niveau de vie, les techniques très particulières de l'exploitation du pétrole, l'action matérielle et morale des compagnies ont alors marqué cette pâte que leur avaient préparée les migrations en lui donnant l'empreinte définitive. Ainsi, les mouvements de population n'ont pas eu seulement, dans la formation du groupe des pétroliers, des effets quantitatifs, mais aussi qualitatifs, c'est dire leur importance.

Leur étude trouve cependant plusieurs obstacles. Elle doit être dynamique, puisqu'il s'agit de suivre divers contingents humains dans leur évolution chronologique et leurs déplacements dans l'espace ; la clarté de l'exposé oblige à séparer ces éléments au risque de devoir répéter la même idée dans deux paragraphes distincts. Plus grave est l'infidélité des sources.

Il est intéressant d'interroger les pétroliers sur l'évolution des mouvements de population. Leurs réponses, fort semblables, tiennent moins compte de l'importance numérique d'un contingent que de son influence sociale. Ainsi, tous citent les Margariteños et les Andins qui accaparent en effet les postes de commandement dans les compagnies pétrolières et le commerce, bien qu'ils ne soient pas les plus nombreux. L'enquêteur dispose là d'un moyen de nuancer la sécheresse des chiffres officiels. Ces réponses, éminemment subjectives, sont évidemment sujettes à caution.

Leur principale faiblesse est due à une sorte de sclérose de l'esprit humain : on continue à répéter que le contingent le plus nombreux est celui des Margariteños, alors que c'était vrai il y a trente ans mais ne l'est plus aujourd'hui. Les réponses, en somme, sont valables mais vieillies, ce qui leur donne un bien plus grand intérêt car elles témoignent qu'à la période initiale où les travailleurs étaient tous plus ou moins des déracinés, a succédé une période de stabilité.

Le groupe des pétroliers est devenu assez homogène et assez cohérent pour ne plus remarquer la venue de contingents du Falcón, bien plus nombreux pourtant que les précédents.

Il reste que les principales sources sont les recensements dont la valeur est très inégale. Ceux qui ont été faits avant 1936 présentent de graves erreurs au point qu'il convient dans certains cas (1920) de majorer les chiffres de 20 % ! De plus, certains documents sont introuvables, malgré l'extrême amabilité des services du Censo. Pour des états comme l'Anzoátegui, les mouvements de populations sont cités d'une façon trop imprécise pour être utilisables et le commentaire contredit parfois les chiffres cités.

La dernière difficulté, enfin, vient de ce que le Censo n'indique que les mouvements globaux, sans distinguer ce qu'a provoqué le pétrole et ce qui est dû aux autres formes d'activité industrielle ou à l'agriculture. En fait, cela est heureux, car il est impossible de distinguer exactement les mouvements dus au seul pétrole. Bien des paysans venus dans les champs pétrolifères n'ont pu trouver d'embauche, ou bien ont été licenciés lorsque les crises provoquaient une contraction de la main d'oeuvre. D'autre part, chaque poste de travail offert fait venir non seulement un ouvrier pour l'occuper, mais aussi sa famille, des commerçants, des parasites ; on peut estimer que chaque nouvelle place offerte attire entre quinze et vingt personnes.

Enfin, les mouvements ruraux eux-mêmes s'expliquent souvent par l'ébranlement des traditions et des coutumes que provoque l'apparition, assez loin parfois, de nouvelles exploitations industrielles.

Pour tenir compte de toutes ces difficultés, l'étude se fera sur trois plans différents. Elle tentera d'abord de donner une image globale des mouvements à l'échelle de la nation ; elle s'intéressera ensuite aux divers états ayant participé aux mouvements humains, puis, à l'intérieur des deux principaux états pétroliers, elle s'attachera aux transformations de l'équilibre régional.

I - ETUDE HISTORIQUE DES MIGRATIONS PETROLIERES

L'importance de ces mouvements se résume en quelques chiffres : de 1873 à 1950, le Zulia a vu sa population décupler. Si cet état s'était développé au même rythme que la nation, les 117 500 habitants qu'il comptait en 1920 auraient dû devenir 356 300 en 1961. Si l'on prend pour référence l'année 1873, (59 235 habitants), la population extrapolée pour 1961 devrait être du même ordre, soit de 257 200. En somme, le seul accroissement végétatif (on peut négliger ici l'immigration étrangère) donne au Zulia environ 300 000 habitants en 1961, alors qu'il en comptait cette année-là 919 800. La différence, soit près de 600 000 personnes, les deux-tiers de l'état, s'explique directement ou indirectement par les mouvements de population.

Il en va de même, à une échelle moindre, dans les autres états intéressés par l'activité pétrolière : Anzoátegui, Monagas et Falcón. Ces mouvements ont une histoire compliquée qui explique aujourd'hui la distribution d'une bonne partie de la population vénézuélienne. L'ouverture ou la fermeture des puits provoquent la naissance ou la disparition des courants de migration, leur renversement parfois.

a. Les états pétroliers avant le pétrole :

A l'époque de la Ière Guerre Mondiale, les états des Llanos et en particulier, les futurs états pétrolifères de l'Anzoátegui et du Monagas, sont en crise. L'élevage des Llanos, l'une des principales ressources du Vénézuéla au XIX^e siècle, est en plein déclin. Le paludisme sévit si gravement que les hommes quittent les plaines centrales du Monagas. Cet état voit sa population tomber de 74 503 habitants en 1891 à 64 421 en 1920. Même si l'on doute de ce dernier chiffre, avec quelques raisons, on le verra, il n'en reste pas moins qu'en 1910, 40 % des décès de l'état étaient dus au paludisme. Quant au coeur de l'Anzoátegui, Il n'était guère peuplé que de tribus indiennes mal fixées.

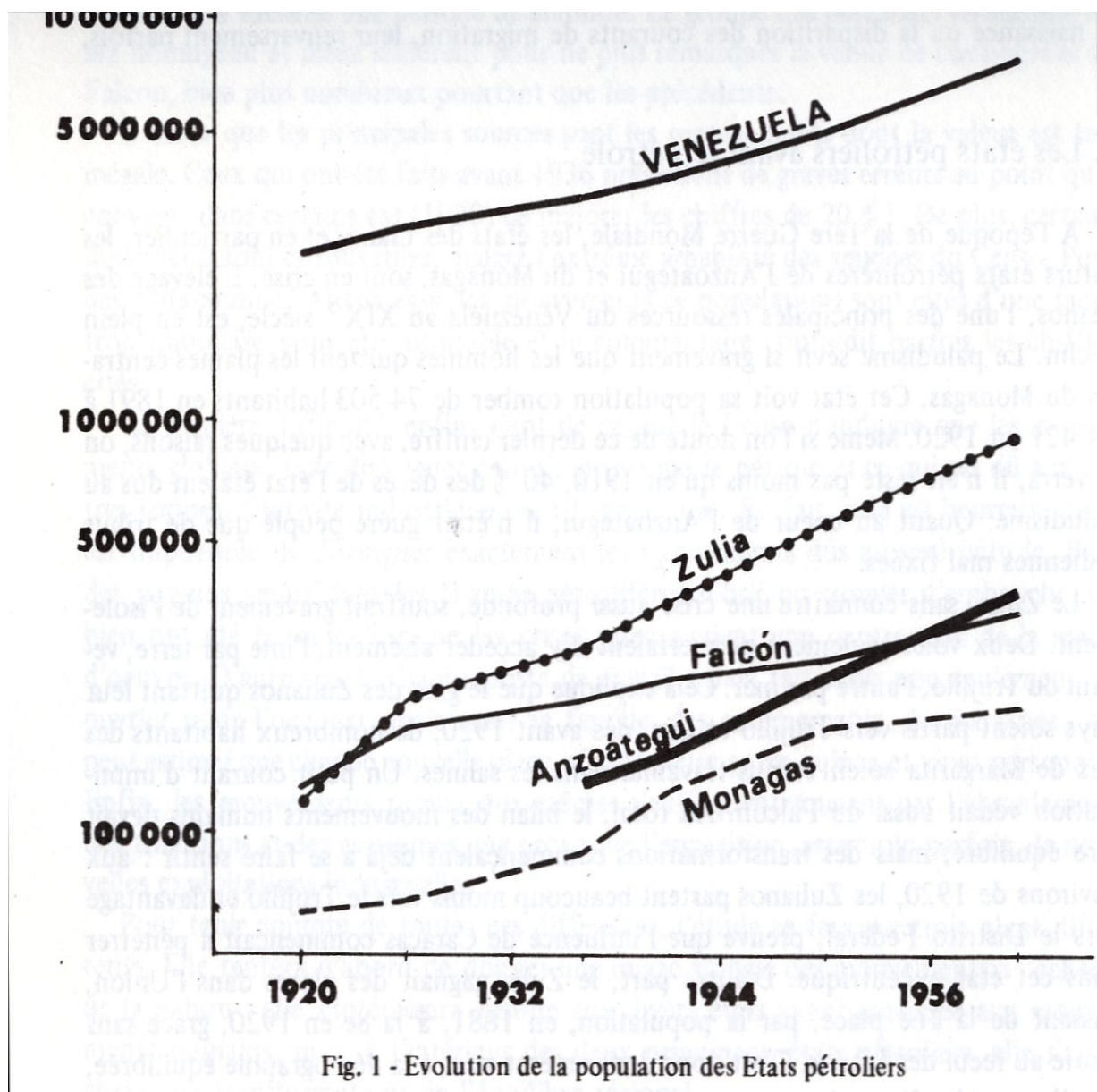
Le Zulia, sans connaître une crise aussi profonde, souffrait gravement de l'isolement. Deux voies seulement permettaient d'y accéder aisément, l'une par terre, venant du Trujillo, l'autre par mer. Cela explique que le gros des Zulianos quittant leur pays soient partis vers Trujillo et que, dès avant 1920, de nombreux habitants des îles de Margarita soient venus travailler dans les salines. Un petit courant d'immigration venait aussi du Falcón. Au total, le bilan des mouvements humains devait être équilibré, mais des transformations commençaient déjà à se faire sentir : aux environs de 1920, les Zulianos partent beaucoup moins vers le Trujillo et davantage vers le Distrito Federal, preuve que l'influence de Caracas commençait à pénétrer dans cet état excentrique. D'autre part, le Zulia gagnait des places dans l'Union, passant de la 16^e place, par la population, en 1881, à la 8^e en 1920, grâce sans doute au recul des Llanos. C'est donc dans un état sain, à la démographie équilibrée, que l'essor pétrolier va brusquement éclater.

Le Falcón était alors l'un des états les plus peuplés de l'Occident vénézuélien. Les Censos lui attribuent 139 000 habitants en 1891 et 128 000 en 1920. Ce dernier chiffre est certainement fort inférieur à la réalité. Il est bien plus probable que la population a lentement grandi, dans les deux premières décades du XX^e siècle, car les épidémies y étaient moins fréquentes que dans le reste de la nation et les discordes civiles, qui l'avaient beaucoup agité, à peu près terminées. Il existait alors un léger courant d'émigration vers le Lara ; les mouvements vers le Zulia étaient négligeables.

En 1922, un jaillissement formidable d'huile de pétrole dans le Zulia marquait le début d'une ère nouvelle. La situation démographique de ces divers états allait être bouleversée de fond en comble (Fig. 1).

b. La première période : 1920-1926

(par an)	Zulia	Monagas	Falcón
Habitants nés dans l'état	+ 11 550	+ 150	+ 8 400
Habitants nés dans d'autres états	1 900	670	0 ?
Habitants nés à l'étranger	1 000	33	0 ?
Habitants de l'état partis vers d'autres états	- 500	- 670	- 4 800 ?
Bilan des mouvements	+ 2 400	+ 33	- 800 ?



Le tableau ci-dessus a été établi en soustrayant les chiffres du Censo de 1920 de ceux qui leur correspondent dans le Censo de 1926 et en les ramenant tous à l'intervalle d'une année. Ces données n'ont qu'une valeur approximative car les Censos sont inexacts ; il a même fallu parfois estimer, par comparaison avec les périodes voisines, certains chiffres faisant défaut. Cependant, on obtient ainsi une image aussi fidèle que possible de la réalité et d'autant plus estimable qu'à partir de

1936, les Censos deviennent dignes de foi. Ce n'était pas encore le cas en 1920. Le tableau indique, pour le Zulia, un accroissement brut (nés dans l'état) de 9,55 % par an, ce qui est absurde. Il est certain que le chiffre de 1920 est trop faible.

Il n'en est pas moins vrai que le Zulia a fait un bond énorme en quelques années, dû au grand essor pétrolier après 1922 (cf. Figure 2). Cas absolument exceptionnel, cet état passe au 1^{er} rang de la nation, avant le Distrito Federal, lors du recensement de 1926. Il est notable, aussi, qu'un petit courant existe alors, pendant peu de temps il est vrai, du Distrito Federal vers le Zulia. Il disparaîtra

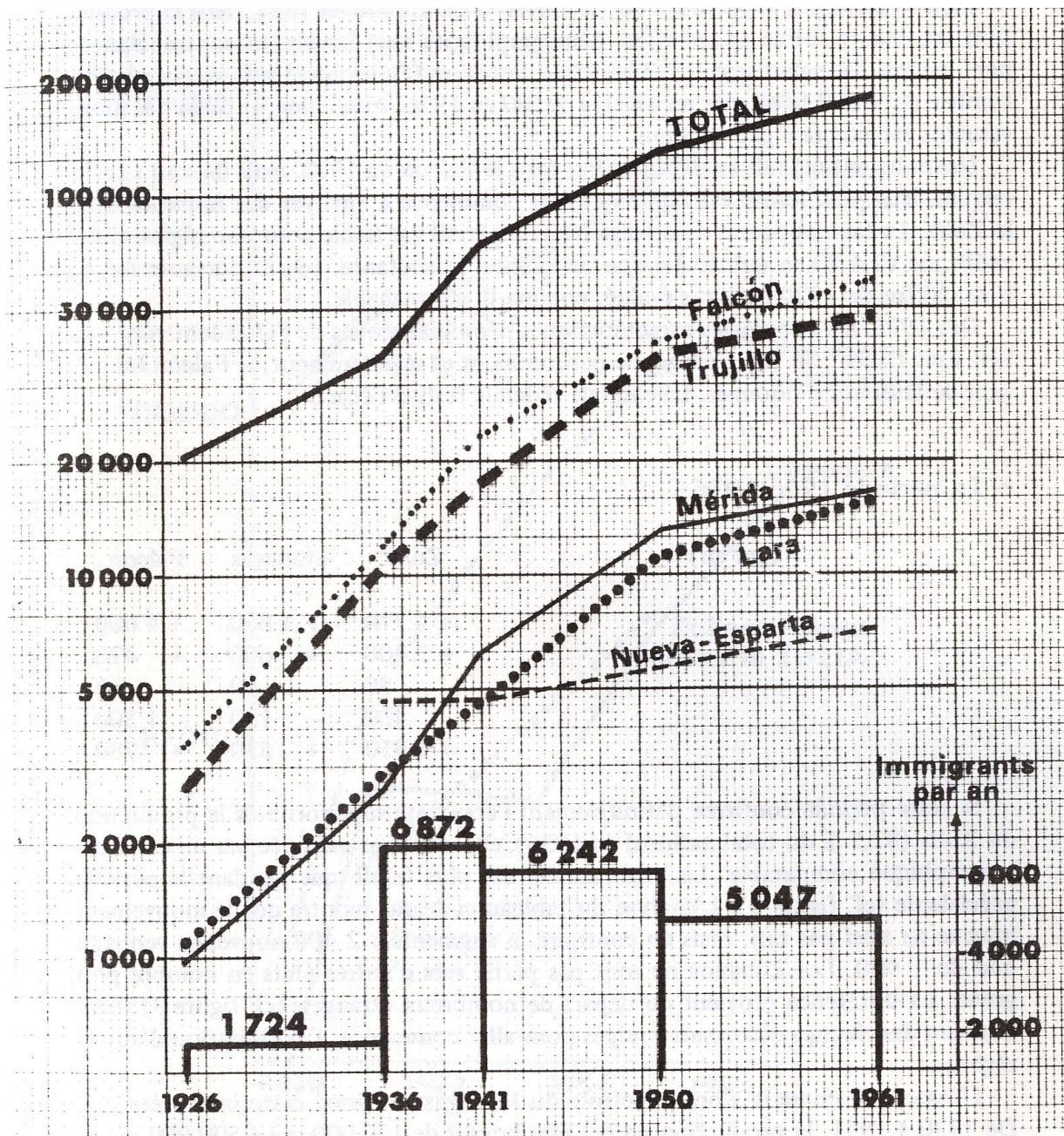


Fig. 2 - Mouvement des Vénézuéliens vers le Zulia à partir d'autres Etats

bientôt et ces deux centres de l'Union ne connaîtront jamais de grands échanges démographiques : le pétrole a évité au Zulia cette épuisante ponction que Caracas a fait subir à tous les autres états vénézuéliens. Dès ce moment, le bassin de Maracaibo attire les voisins, les gens du Falcón commencent à arriver ; le courant venant de la Margarita s'enfle fortement, car la Creole, ou plutôt la Lago Petroleum C°, a besoin de ces pêcheurs pour pratiquer les premiers forages sous les eaux du lac : le courant du Trujillo, enfin, s'inverse et cet état, le seul aisément accessible par terre, devient alors une région de départ.

Dans le Monagas, le pétrole a été découvert à Quiriquire en 1924, mais la production est encore faible et ses effets démographiques sont largement contrebalancés par l'action du paludisme : le Municipio Punceres (Quiriquire) voit sa population tomber de 5 000 habitants en 1891 à 2 100 en 1926. Aussi bien, le bilan des mouvements est encore à peu près nul.

Des puits ont été mis en exploitation dans le Falcón en 1922, mais ils sont excentriques, leur production est faible et l'état commence à envoyer des hommes dans le Zulia. Le taux apparent d'accroissement végétatif est faible pour une région vénézuélienne (2,4 %), ce qui décèle une émigration importante, très importante même si le chiffre de 1920 est sous-évalué, comme il est probable.

Dès 1926, les principales caractéristiques démographiques de l'Occident vénézuélien sont fixées : le Zulia progresse puissamment et régulièrement, le Falcón lui servant de réservoir d'hommes. La capitale fédérale reste à l'écart.

c. La période 1926-1936

(par an)	Zulia	Monagas	Falcón
Habitants nés dans l'état	+ 4 770	+1 860	+4 600
Habitants nés dans d'autres états	2 400	+ 600	+ 470
Habitants nés à l'étranger	- 50	- 60	- 50
Habitants de l'état partis vers d'autres états	- 400	- 130	- 1 300
Bilan des mouvements	+ 1 950	+ 530	+ 780

Si cette période confirme définitivement l'écrasante supériorité de la production du Zulia (82,5 % du total national en 1936), elle n'est pas marquée par un essor démographique comparable. Le bilan annuel est plus faible que pendant la période précédente (cf. figure 3). L'analyse du tableau ci-dessus montre que le mouvement interne ne s'est pas tari, mais au contraire, a augmenté : 2 400 nouveaux venus au lieu de 1900. Les Zulianos ne sont pas partis vers d'autres états en nombre plus grand. La différence provient du départ de nombreux étrangers (cf. figure 3) abandonnant des champs désormais équipés pour aller commencer l'exploitation d'autres régions.

L'essor que connaît alors le pétrole du Monagas confirme cette interprétation. De 1930 à 1931, la production de cet état bondit de 170 000 m³ à 500 000 m³ et il devient bientôt le second producteur vénézuélien (15 % de la production en 1936). Les régions intéressées progressent : le Municipio Punceres atteint 5 000 habitants en 1936. Mais ce développement est encore assez lent et n'a rien de comparable à celui du Zulia.

Le Falcón a connu lui aussi son boom pétrolier, mais il a été beaucoup trop bref pour modifier le régime démographique. En 1930, cet état est le second producteur de l'Union, sa production atteint un maximum en 1933 puis décline rapidement et se trouve bientôt dépassée par celle du Monagas. Ce bref essor explique la venue d'un petit contingent d'étrangers, probablement partis du Zulia, mais celui-ci continue à attirer des Falcónianos, en nombre trente fois plus grand.

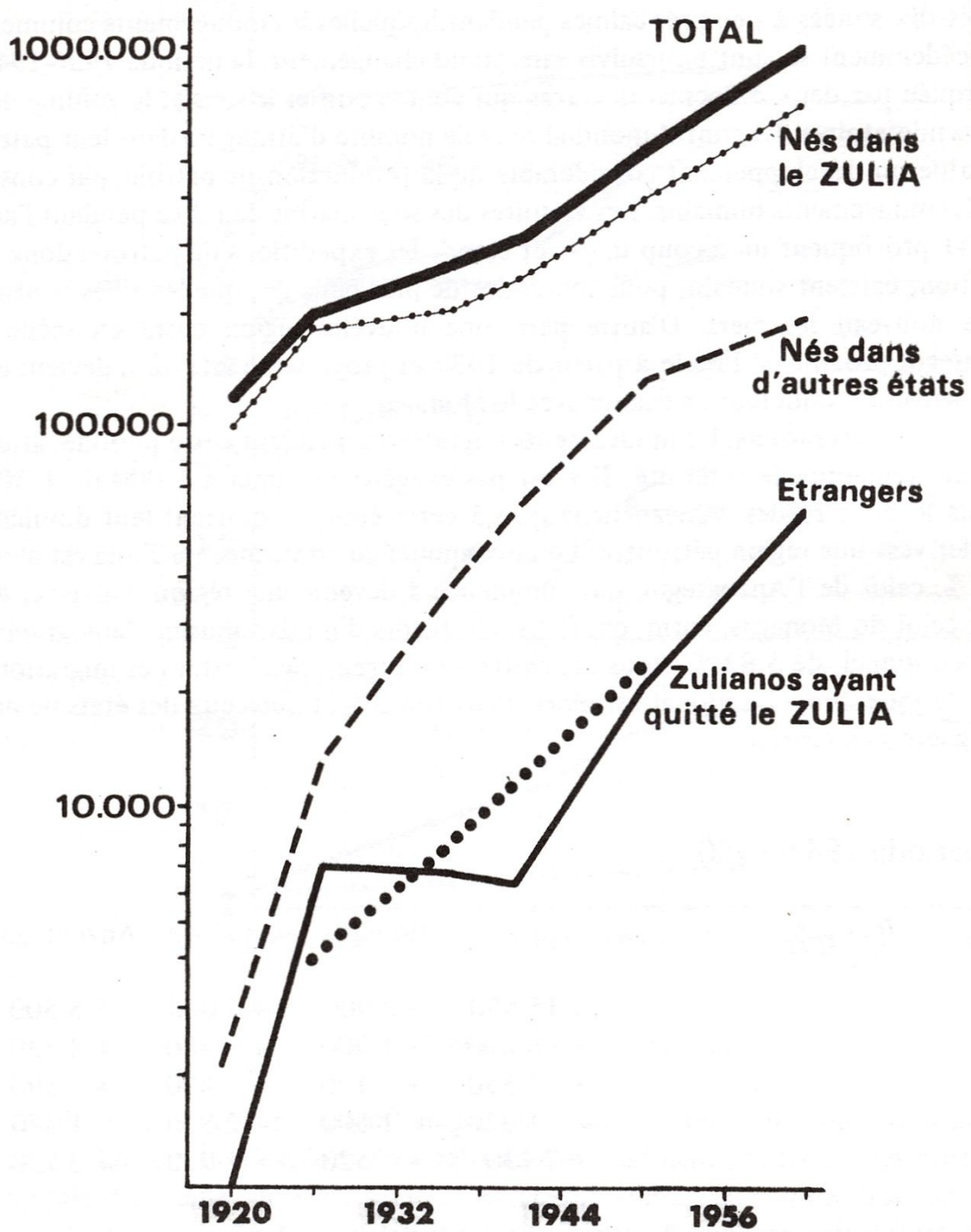


Fig. 3 - Evolution des diverses parties de la population du Zulia

d. Les débuts de la IIe Guerre mondiale (1936-1941)

(par an)	Zulia	Monagas	Falcón	Anzoátegui
Habitants nés dans l'état	+ 8 080	+ 3 300	+3 300	+1 300
Habitants nés dans d'autres états	+ 6 000	+ 2 600	+ 300	+3 520
Habitants nés à l'étranger	- 20	+ 40	0	+ 330
Habitants de l'état partis vers d'autres états	- 900	- 940	- 3 700	- 1 140
Bilan des mouvements	+ 5 080	+ 1 700	- 3 500	+ 2 600

Après dix années à peu près calmes pendant lesquelles les mouvements commencés précédemment se sont poursuivis sans grand changement, la période 1936-1941 est marquée par deux événements graves qui vont modifier le sens et le volume des courants migratoires. Le conflit mondial renvoie nombre d'étrangers dans leur patrie et entraîne un développement considérable de la production de pétrole, par conséquent des mouvements humains. Les victoires des sous-marins de l'Axe pendant l'année 1941 provoquent un à-coup dans cet essor : les expéditions de pétrole, donc la production, baissent soudain, pour reprendre de plus belle dès que les alliés contrôlent de nouveau les mers. D'autre part, une nouvelle région entre en scène : l'Anzoátegui produit de l'huile à partir de 1937 et progresse si vite qu'il devient en 1941 le second producteur, à égalité avec le Monagas.

Pour toutes ces raisons, les mouvements migratoires, pendant cette période, atteignent une remarquable intensité. Il n'est pas exagéré d'estimer à 1 000 ou 1 500 par mois le nombre des Vénézuéliens qui, à cette époque, quittent leur domicile pour aller vers une région pétrolière. Le taux annuel de croissance du Zulia est alors de 4,7 %, celui de l'Anzoátegui, qui commence à devenir une région d'arrivée, de 3,64 %, celui du Monagas, enfin, qui fait preuve alors d'un dynamisme démographique exceptionnel, de 5,82 % : tous ces chiffres montrent bien l'effet des migrations puisque le taux annuel national est alors d'environ 3 % et que ceux des états ne devraient guère s'en écarter.

e. La période 1941-1950

(par an)	Zulia	Monagas	Falcón	Anzoátegui
Habitants nés dans l'état	+15 550	+3 900	+2 000	+5 500
Habitants nés dans d'autres états	+ 6 800	+1 900	+ 480	+3 530
Habitants nés à l'étranger	+ 1 550	+ 120	+ 400	+ 590
Habitants de l'état partis vers d'autres états	- 1 220	- 1 500	- 2 800	- 1 370
Bilan des mouvements	+ 7 130	+ 520	- 1 920	+2 750

Après les bouleversements dus au conflit mondial, cette longue période de neuf années va augmenter les divergences entre les régimes démographiques des états et fonder la prépondérance du Zulia.

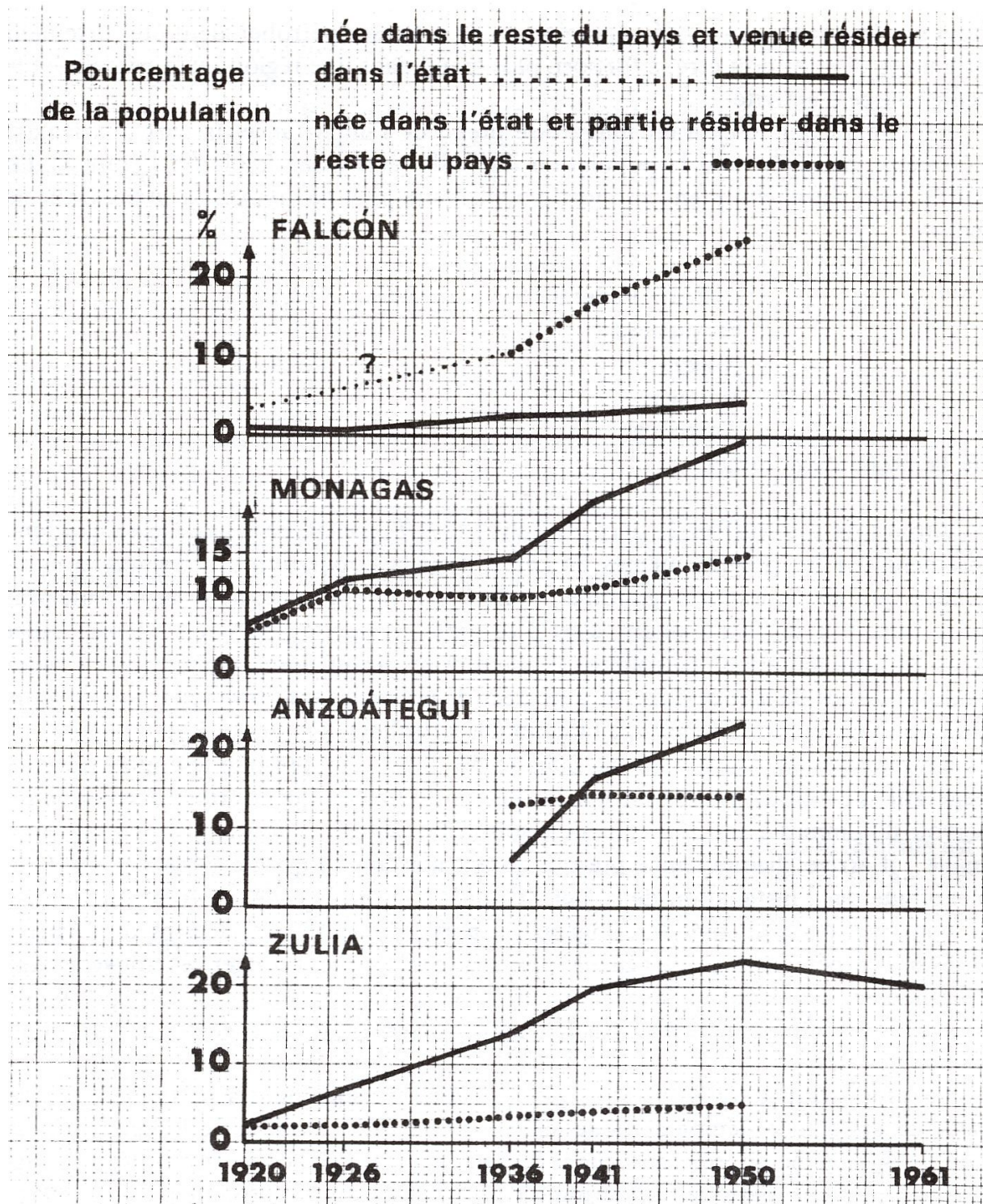


Fig. 4 - Mouvements de population

Celui-ci absorbe un courant migratoire considérable : plus de 7 000 personnes par an. Le rôle de l'exploitation pétrolière est aisément prouvé par les progrès de la capitale elle-même : de 1941 à 1950, Maracaibo grandit au rythme étonnant de 7,7 % par an : dans le même laps de temps, les puits forés à quelques kilomètres autour de la ville voient leur production bondir de 1,6 millions de barils par an à 61,7 millions de barils. Encore, la ville de Maracaibo a-t-elle des activités

suffisamment variées pour que les conséquences démographiques de cet essor pétrolier aient été fortement atténuées ; l'effet doit être, à fortiori, plus grand dans une région où le pétrole est la seule source d'activité.

Cependant que le courant migratoire prend de l'importance, la part relative des nouveaux immigrants dans la population du Zulia reste assez faible (cf. figure 4). En 1950, cinq états comptent proportionnellement plus de nouveaux arrivés que le Zulia :

Distrito Federal	42,5 %
Portuguesa	34,1 %
Aragua	27,4 %
Monagas	25 %
Anzoátegui	23,7 %

de la population totale.

Auprès de ces chiffres, le taux du Zulia (22,9 %) paraît assez bas. Cela s'explique aisément par les progrès mêmes de l'état, dont la population est devenue si nombreuse que les courants migratoires, malgré leur importance, ne la modifient plus beaucoup. Sur le plan humain, c'est à ce moment que les Zulianos, en particulier dans les agglomérations pétrolières si hétérogènes jusqu'alors, commencent à prendre conscience de leur originalité, à se créer de nouvelles traditions et à oublier leurs origines si différentes : le groupe humain des pétroliers commence à apparaître.

Le taux de développement du Zulia (5,53 % par an), presque le double du taux végétatif, s'explique avant tout par les pertes du Falcón qui continue à servir de réservoir d'hommes à son trop puissant voisin. Le tableau ci-dessus présente une anomalie : Il arrive chaque année presque autant d'étrangers que de Vénézuéliens. Cela s'explique par l'installation de la *Mene Grande* à Punto-Fijo dès 1946 et surtout par la construction d'un oléoduc joignant, à partir de 1948, les champs du Distrito Bolívar à la péninsule de Paraguanà. Les étrangers viennent diriger ces nouvelles installations et le Falcón, où les recherches de pétrole tournaient court, est en train de devenir le principal centre d'embarquement. Aussi bien, la cadence des départs commence à se ralentir.

La production d'huile du Monagas a décliné brusquement à partir de 1947, le taux de croissance démographique aussi : il n'est plus, pour cette longue période, que de 4,06 % par an, se rapprochant du taux végétatif. La cadence des départs augmente : le boom pétrolier est terminé dans cet état qui ne produit plus, en 1950, que 9,2 % du pétrole de l'Union.

Au contraire, l'Anzoátegui est alors en plein essor : il est le second producteur en 1950 (15,9 % de l'Union) et l'appel de population est intense. Les nouveaux arrivés sont presque aussi nombreux que l'excédent de la population locale, ce qui est rare (3 530 nouveaux arrivés par an contre 5 500 personnes nées sur place). Du coup, cet état, qui était une zone de départ en 1936 (cf. figure 4) devient une région d'arrivée importante. L'évolution de leur production en sens contraire, inverse les courants migratoires qui existaient entre le Monagas et l'Anzoátegui : en 1936, 1 200 habitants du Monagas vivaient dans l'Anzoátegui, et 3 000 natifs de cet état, dans le Monagas ; en 1950, au contraire, si l'on trouve 5 000 natifs de l'Anzoátegui dans le Monagas, 9 000 habitants de cet état ont été attirés par le voisin. Ce renversement caractéristique des courants montre combien ils sont sensibles aux variations de la production pétrolière, et, plus profondément, combien cette population est bien peu enracinée : son extrême mobilité constitue sans doute l'un des plus graves problèmes humains du Vénézuéla.

f. Les dernières années : 1950-1961

Paradoxalement, cette période est une des plus mal connues, car les résultats du recensement de 1961 sont publiés très lentement. En plus des résultats globaux, qui ne donnent guère de renseignements sur les mouvements migratoires, l'auteur ne disposait, au milieu de 1965, que du premier volume des statistiques détaillées consacrées à l'état du Zulia, le plus important heureusement. La population de cet état a grandi à la même cadence que pendant la décade précédente, mais les composantes de cet accroissement ont connu des changements notables :

- nés dans le Zulia	+ 24 300 par an
- nés dans d'autres états	5 050
- nés à l'étranger	3 510
- partis vers d'autres états	?
- Bilan des mouvements	+ 8 560 ?

Comme le Censo est muet sur le volume des sorties, le bilan des mouvements est approximatif. De toute façon, la régularité avec laquelle le Zulia aspire les populations voisines est une fois de plus confirmée. L'importance du contingent étranger mérite d'être soulignée : il faut y voir l'effet à la fois de la large politique d'immigration du général Pérez Jiménez et de l'essor de la production pétrolière lors de la crise de Suez. Plus remarquable encore est la relative faiblesse du courant purement vénézuélien : les figures 3 et 4 l'illustrent clairement. Le Zulia est devenu assez peuplé pour que l'accroissement végétatif passe au premier plan et que les migrations ne jouent plus qu'un rôle secondaire dont l'importance ira en diminuant. Pendant la décade 1950-60, le Zulia est devenu une région démographiquement indépendante connaissant, mutatis mutandis, la même transformation que les Etats-Unis dans les années 1930. Cela correspond, sur le plan moral, à l'apparition d'un chauvinisme régional et à la prise de conscience, par les travailleurs du pétrole, de leur originalité. Les pétroliers du Zulia apparaissent alors comme un groupe humain homogène.

Auprès de ce phénomène capital, les mouvements migratoires intéressant les autres états pétroliers sont secondaires. Le Falcón croît un peu plus vite, grâce sans doute au développement des raffineries de Punto-Fijo. Le taux d'accroissement annuel reste pourtant bien inférieur au taux national (2,71 % contre 3,99 %). La production du Monagas continue à décliner, les mouvements de population également : le taux n'est plus que de 3,35 %, proche du taux végétatif ; le bilan des mouvements doit être à peu près nul. Il est probable qu'un courant assez fort existe du Monagas vers l'Anzoátegui qui continue à se développer rapidement : le taux y est de 4,55 %.

On ne dispose d'aucun renseignement numérique sur les mouvements qui ont pu se produire depuis 1961. Il est probable que l'essor du Zulia s'est poursuivi, que le courant migratoire a tenu encore moins de place dans ce progrès démographique, mais que le flux en provenance du Falcón n'a certainement pas diminué de volume. Le bilan des migrations intéressant le Monagas a dû rester à peu près nul et l'essor de l'Anzoátegui a été certainement interrompu. Peut-être même, les mouvements ont-ils complètement changé, car le développement de la sidérurgie du Bolívar semble, depuis 1960, avoir attiré un grand nombre d'habitants des deux états pétroliers de l'Oriente.

Conclusion

L'exploitation pétrolière a mis en mouvement des centaines de milliers de personnes et a transformé complètement la situation démographique des années 1920. Même lorsque ces mouvements ont été brefs, ils ont donné un grand avantage aux états pétroliers. La figure 5 indique, pour chacune des trois périodes 1936-41, 1941-50 et 1950-61, le rapport du taux d'accroissement annuel d'un état au taux national. Elle permet de reconnaître aisément les états qui sont en retard ou en avance sur les autres.

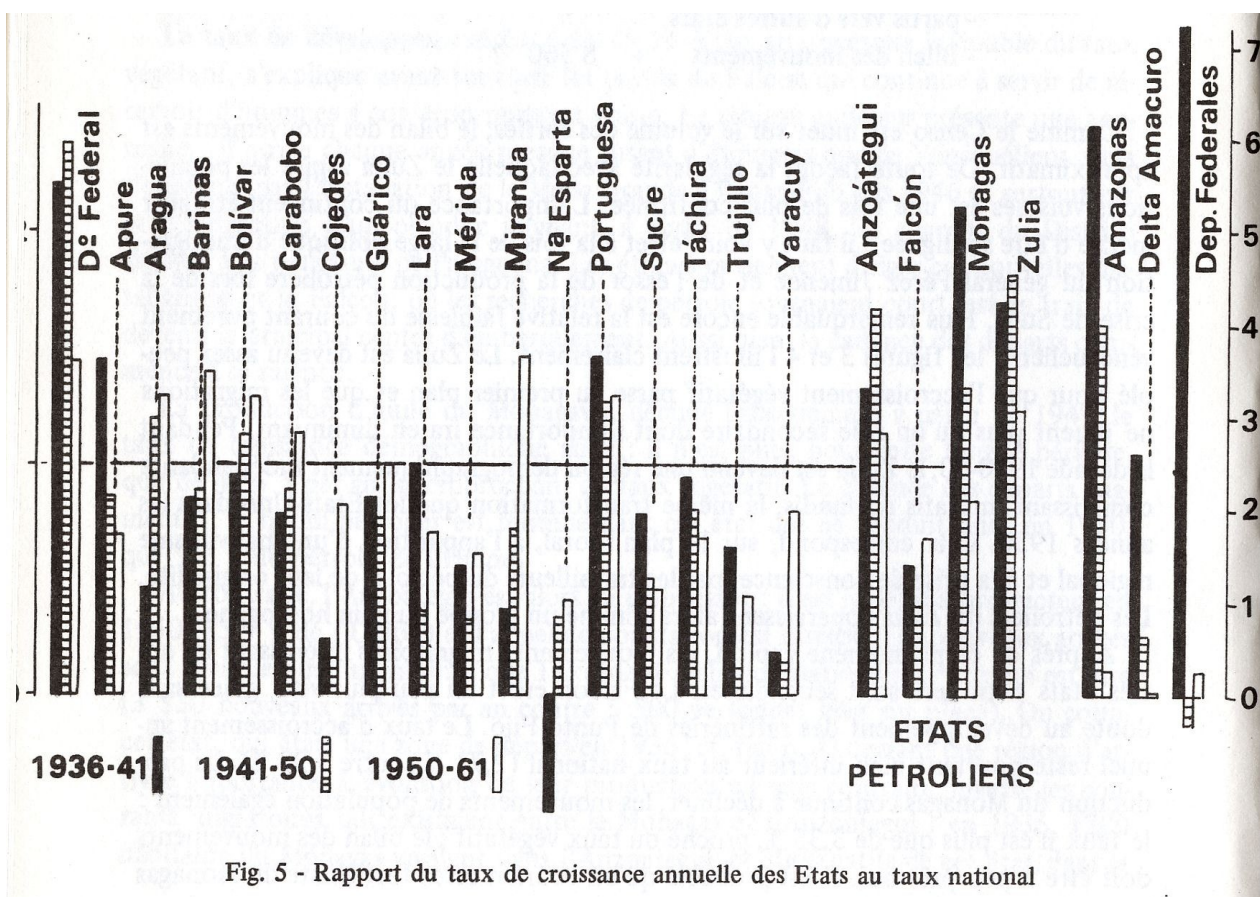


Fig. 5 - Rapport du taux de croissance annuelle des États au taux national

Cela conduit à distinguer trois types d'état pétrolier. Viennent d'abord ceux qui ont connu un essor soudain mais bref, comme le Monagas et sans doute l'Anzoátegui. Ils ont ainsi évité la grande crise des états agricoles et l'attraction ruineuse de Caracas, mais on peut imaginer les conséquences humaines de ces violents à-coups démographiques. Puis le Zulia dont le développement étonne par sa puissance et sa régularité. Les migrations ont fait de cet état jadis secondaire et excentrique le deuxième centre humain de l'Union. Enfin, le perdant, le Falcón, exemple de toutes les malchances. Les essais de production ont tourné court ; l'installation de puissantes raffineries a appelé à Punto-Fijo une vague humaine, puis l'a laissée sans travail une fois les usines mises en marche ; enfin, la proximité du Zulia a attiré les paysans que la crise agricole et le climat trop sec chassaient de leurs terres. Tout a donc contribué à l'étonnant déclin de cet état.

Il est tentant d'essayer d'établir un rapport entre la quantité de pétrole produit et la population d'une région. La figure 6 montre que ce rapport existe et la convergence des résultats pour les districts pétroliers du Zulia et ceux de l'Anzoátegui est convaincante. Le rapport varie lentement en fonction du temps, de 1,5 à 1,2 habitants pour 1 000 barils par an. Cela s'explique par la diversification progressive des activités, même dans les districts où le pétrole joue un grand rôle. Il est aussi une autre explication, redoutable pour l'avenir de ces régions productrices, c'est qu'un bassin une fois équipé, a besoin de moins de main-d'oeuvre. En d'autres termes, il apparaît au bout d'un certain temps, une discontinuité entre l'essor démographique et l'essor de la production, qui pose tout le problème de la reconversion des agglomérations pétrolières.

II - LES CONTINGENTS MIS EN MOUVEMENT

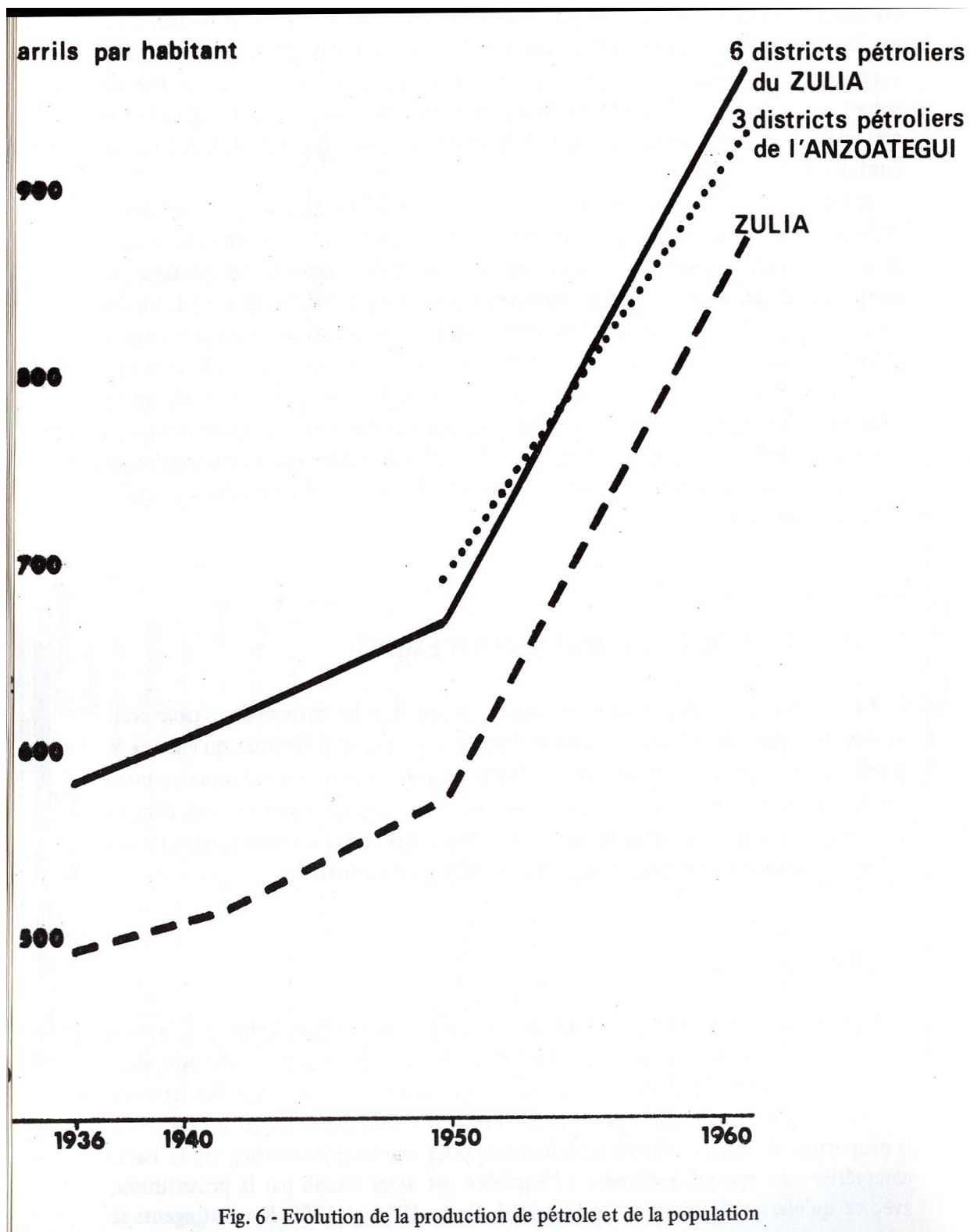
Les centaines de milliers de personnes accourues vers les champs de pétrole pour obtenir leur part de cette manne providentielle sont moins différentes qu'elles ne le paraissent. Chaque contingent a ses traditions et aussi sa réputation, bonne ou mauvaise. Toutes subjectives que sont ces indications, le géographe doit en tenir compte et leur reconnaître une certaine valeur. Il dispose également de renseignements numériques - sex ratio et classes d'âge - dont l'analyse est instructive.

a. Evolution de la Sex Ratio

La figure 7 représente l'évolution de la sex ratio dans les principaux contingents venus s'installer dans le Zulia. La décroissance régulière de ce rapport est normale : les hommes arrivent d'abord pour chercher du travail, puis font venir les femmes.

Une analyse plus détaillée permet cependant de distinguer trois phases. En 1926, la proportion de deux ou même trois hommes pour une femme (contingent du Lara) caractérise une époque pionnière ; l'équilibre est alors rétabli par la prostitution, avec ce qu'elle implique de désordre social.

Entre 1936 et 1950, les contingents se rapprochent de la normale : les femmes arrivent à leur tour. C'est le moment, on l'a vu plus haut, où la population du Zulia devient à peu près homogène. Entre 1950 et 1961, le mouvement continue au point que la sex ratio de certains contingents tombe entre 44 % et 45 %. L'explication est sans doute à chercher dans l'arrivée de familles entières avec les ascendants parmi lesquels les femmes sont toujours plus nombreuses. Cela est confirmé par le fait qu'il s'agit d'états andins, Trujillo et Mérida, où les familles ont toujours fait preuve d'une grande cohésion. Ainsi, il y a eu une nette transformation des types de mouvements : d'abord, des migrations où l'attraction du pétrole joue le rôle principal ; puis, dans la dernière décade, une véritable fuite par familles entières, devant la misère et les tristes conditions de vie des campagnes andines.



La figure 7 montre aussi deux grandes exceptions à l'évolution générale. Le contingent provenant de l'étranger est très en retard sur les autres, ce qui se comprend aisément : il en reste à la phase pionnière et n'atteindra sans doute jamais la phase familiale. Par contre, la sex ratio des Margariteños suit la même évolution, ce qui pose un problème.

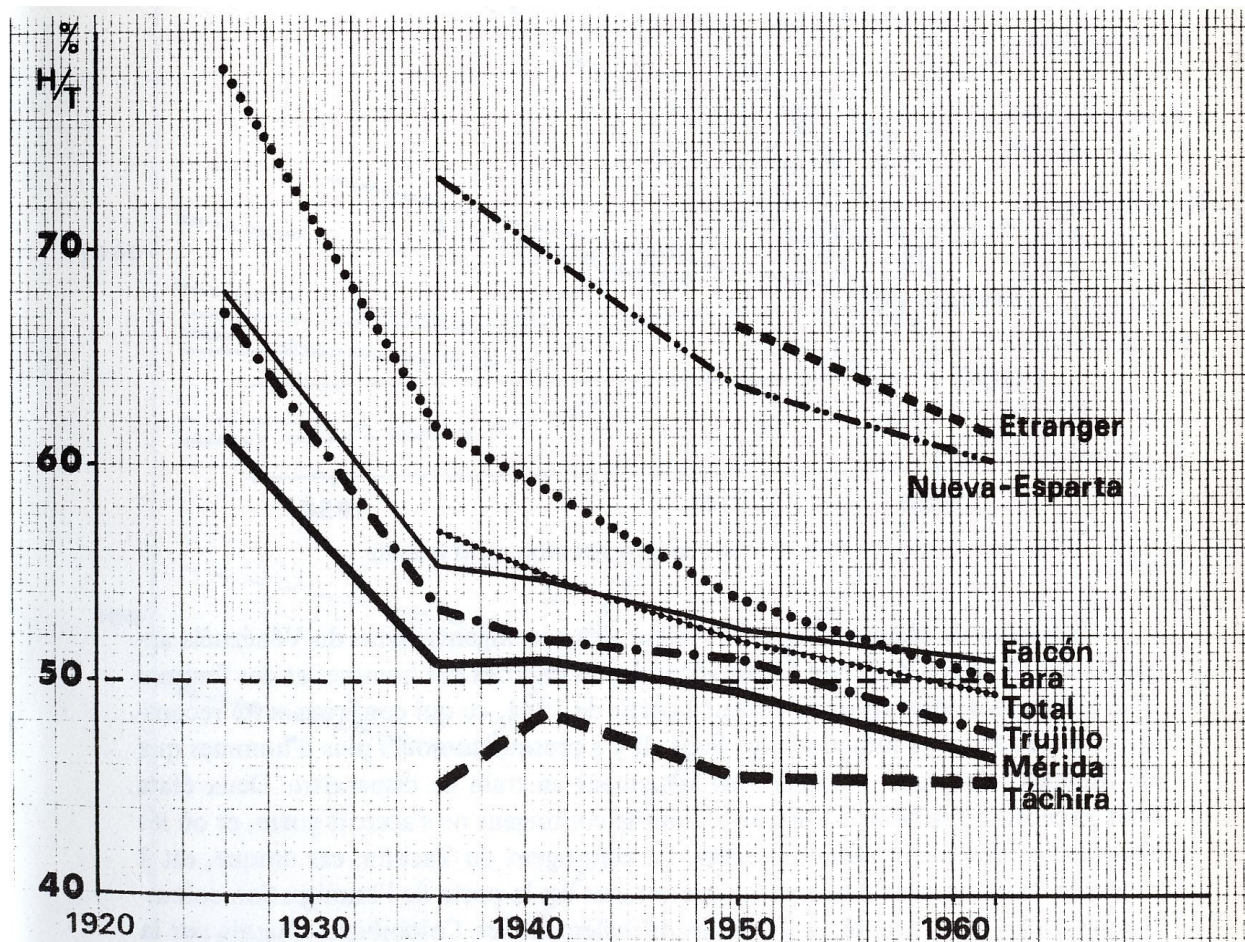
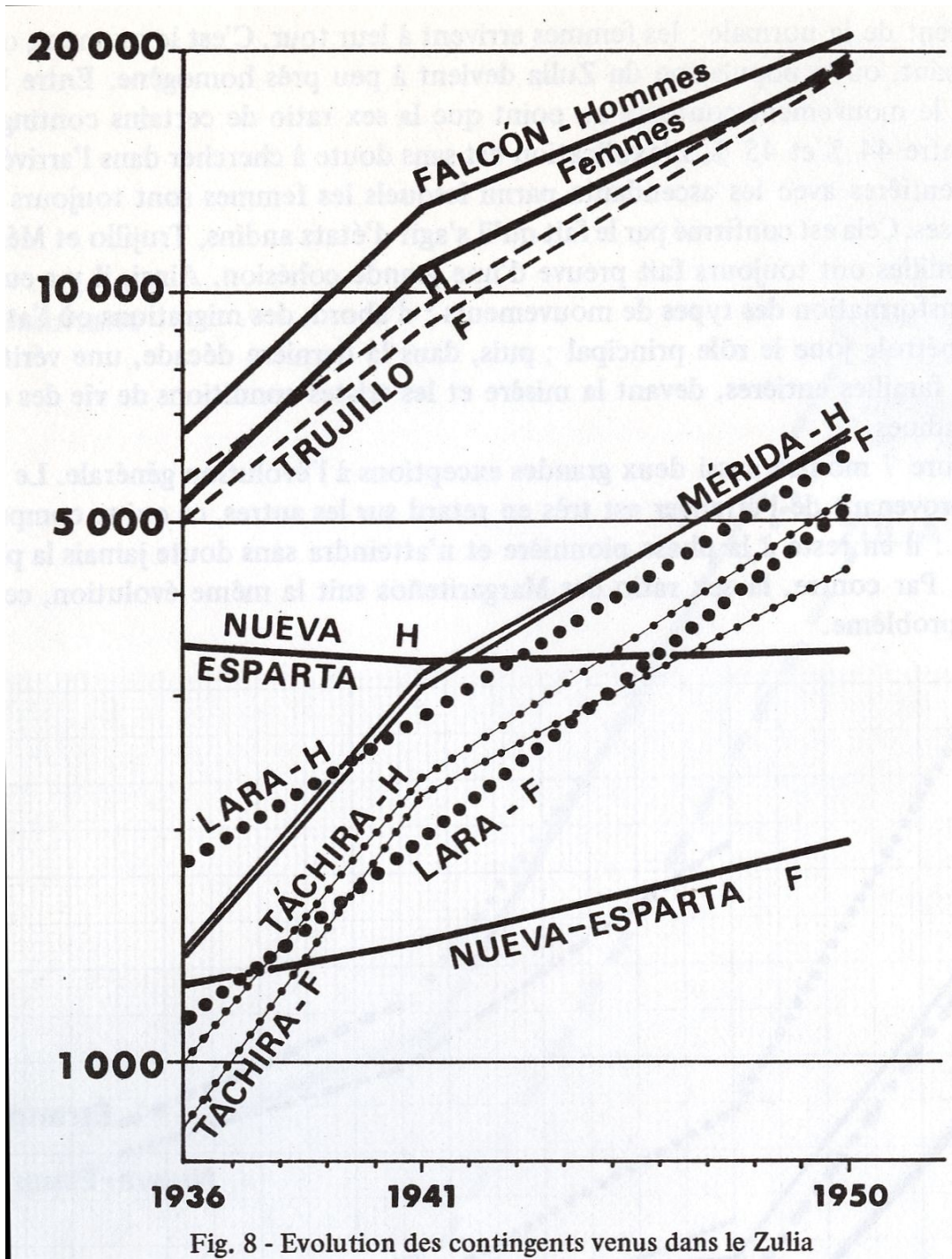
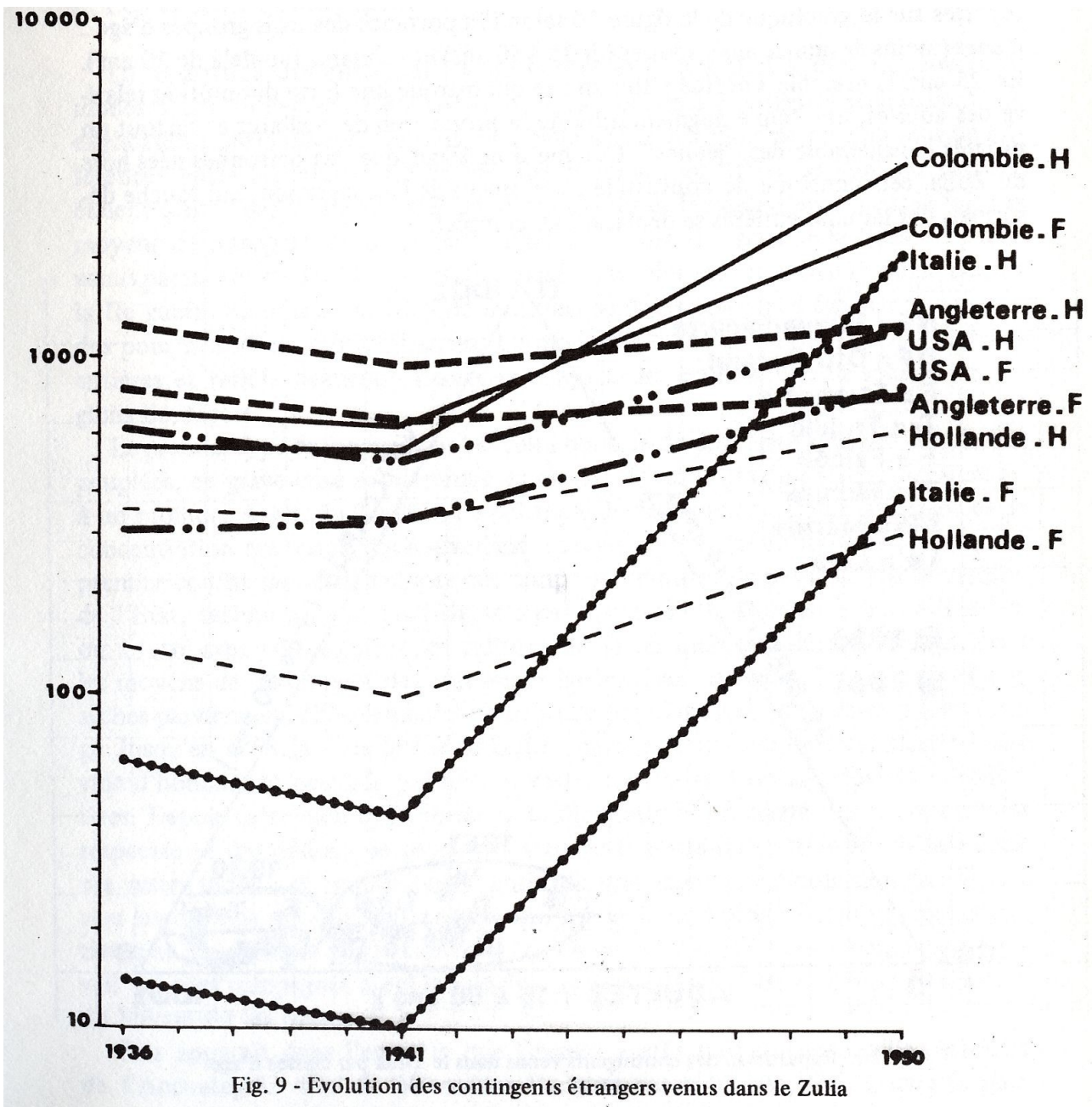


Fig. 7 - Evolution de la sex-ratio des divers contingents d'immigrants venus s'installer dans le Zulia (rapport du nombre d'hommes au nombre total)

L'évolution de chaque sexe à l'intérieur des contingents venus du Vénézuéla apparaît sur la figure 8. D'une façon générale, les courbes des hommes et des femmes sont légèrement convergentes, surtout à partir de 1941, ce qui confirme cette reconstitution des familles indiquée plus haut. Il y a presque toujours plus d'hommes que de femmes : la phase pionnière est seulement en train de disparaître. Deux états font exception : la Nouvelle-Esparta, dont le contingent ne s'accroît guère, et où les femmes restent bien peu nombreuses. Le contingent du Táchira, cas unique, est à majorité féminine, sans doute parce que cet état est la porte de l'immigration colombienne ; déjà fort peuplé, il accueille difficilement les Colombiens chassés par la misère et après une étape, ceux-ci repartent vers le pétrole. Comme il s'agit d'immigrants pauvres, sans aucune qualification et déjà complètement déracinés, on conçoit que les femmes soient aussi mobiles que les hommes. Au reste, l'expérience montre qu'une très forte proportion des prostituées du Zulia sont Colombiennes ou natives du Táchira.



La figure 9 permet d'analyser de la même manière les contingents d'origine étrangère. La IIe guerre mondiale, puis la politique de Pérez Jiménez expliquent le déclin de 1941, puis le bond de 1950, notable surtout chez les Italiens. Les courbes des deux sexes sont ici à peu près parallèles ; on ne retrouve pas cette tendance à la reconstitution des familles signalée pour les contingents vénézuéliens. Le contingent des Etats-Unis rejoint rapidement celui de la Grande-Bretagne, effet des progrès rapides de la Creole en face de la Shell. Le groupe des Colombiens fait exception, car les femmes y ont été longtemps plus nombreuses que les hommes ; il semble que ce déséquilibre ait réapparu pendant la dernière décade. L'explication donnée plus haut pour le Tàchira vaut également ici.



Il fallait s'attendre à retrouver dans ces migrations pétrolières un plus grand nombre d'hommes que de femmes. Mais l'analyse montre aussi une grande complexité de détail. Le mouvement pionnier des années 1920-30 a fait place à un déplacement généralisé de familles complètes déracinées par le contraste entre leurs tâches quotidiennes et la vie urbaine moderne. Ce n'est plus seulement l'attrait économique des activités pétrolières qui en est responsable, mais plus encore leurs effets psychologiques. D'autre part, certains contingents, comme celui de la Nueva Esparta, entre autres, ont un comportement curieusement original.

b. La répartition des contingents selon les classes d'âge

Les divers contingents venus s'installer dans le Zulia en 1936 et en 1961 ont été reportés sur le graphique de la figure 10 selon l'importance des trois groupes d'âge : jeunes (moins de quinze ans), adultes (de 15 à 50 ans) et vieillards (au-delà de 50 ans). En 25 ans, l'ensemble a évolué selon un axe qui marque une forte diminution relative des adultes, une faible augmentation de la proportion de vieillards et surtout un progrès considérable des « jeunes ». Comme il ne s'agit que des personnes nées hors du Zulia, cela confirme de nouveau le changement de l'immigration, qui touche désormais des familles entières se déplaçant au complet.

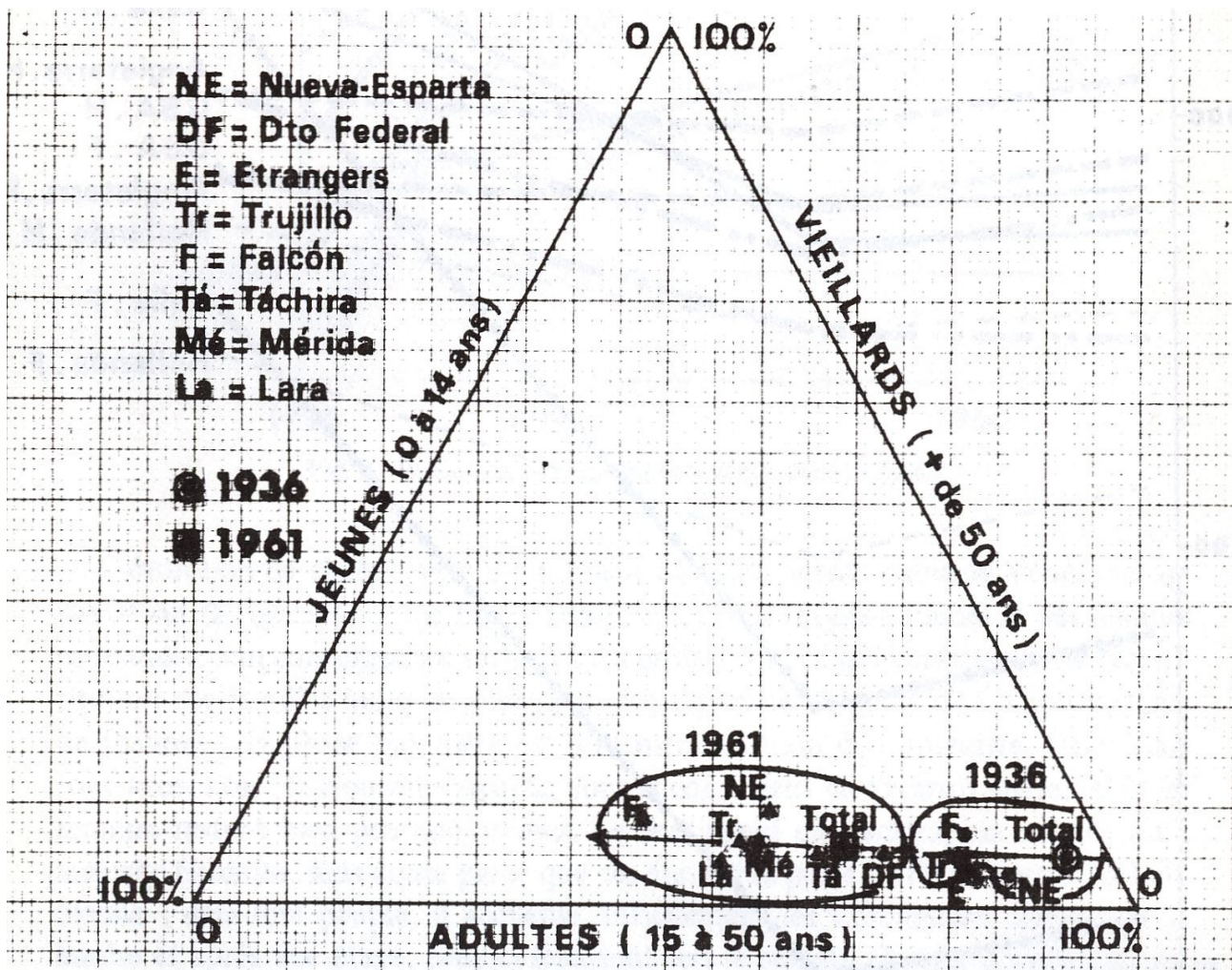


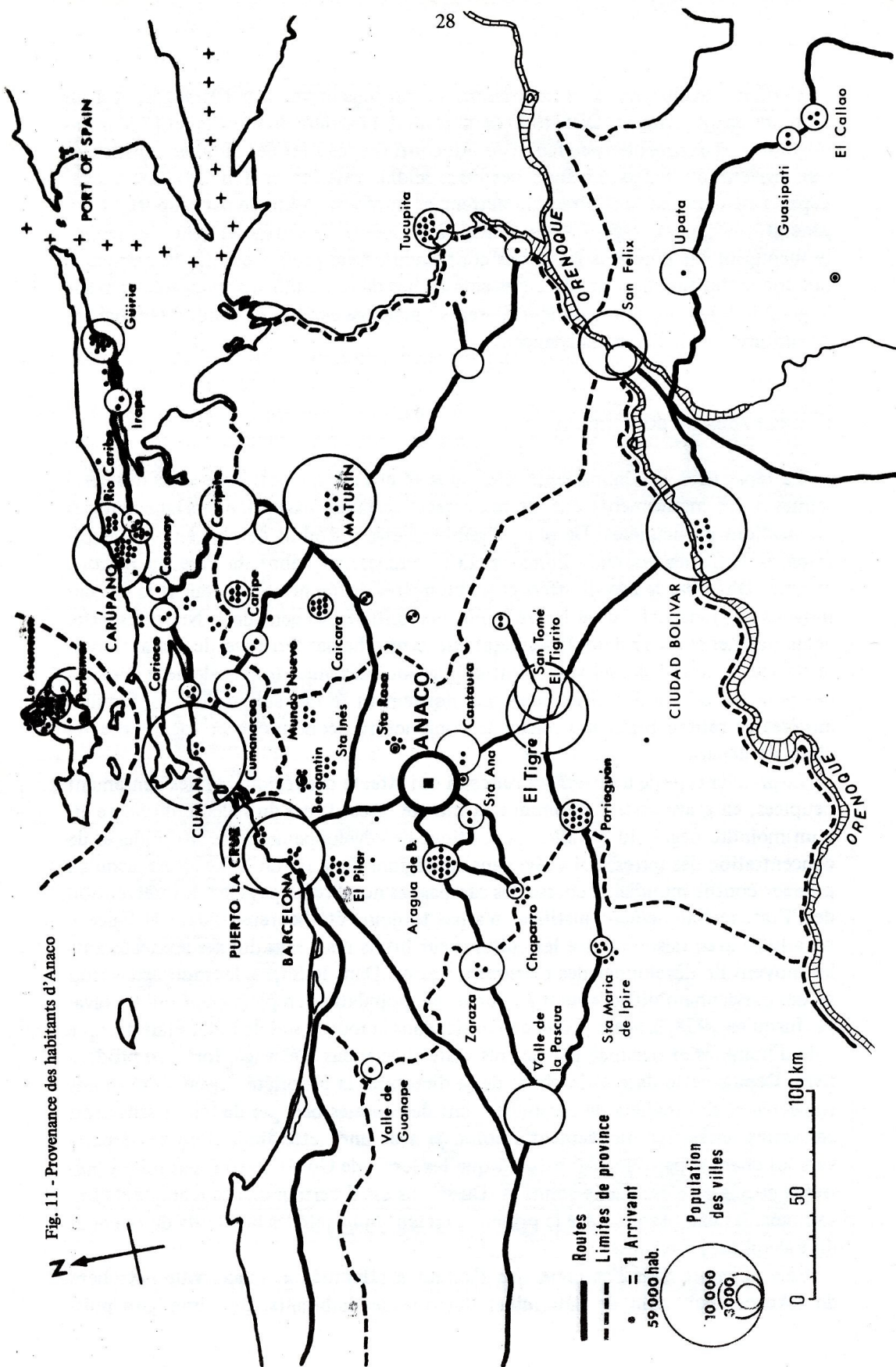
Fig. 10 - Répartition des contingents venus dans le Zulia par classes d'âge

Certaines évolutions sont aberrantes. Le contingent venu de l'étranger, et à un moindre degré, celui du Distrito Federal restent à l'arrière du mouvement : leur immigration est encore bien peu familiale. Au contraire, ce sont des familles constituées qui arrivent du Falcón et aussi des états andins (Mérida et Trujillo). La Nueva Esparta a évolué dans une direction nettement différente, oblique par rapport à l'axe général : le pourcentage des « vieillards » a augmenté davantage et celui des jeunes beaucoup moins que dans les autres contingents. Cela prouve que les Margariteños ont fondé des familles sur place (les enfants nés dans le Zulia n'apparaissent pas sur le graphique) et ont fait venir leurs parents : mélange curieux de solidité familiale et de rupture avec le lieu de naissance.

c. Les types de contingent

La répartition des immigrants selon le sexe et l'âge a montré que si les lois communes à ces mouvements étaient respectées, certaines exceptions réclamaient des explications particulières. De plus, il semble s'être introduit de plus en plus de différences entre les courants humains. Les hommes, au début de l'ère du pétrole, étaient attirés par le travail offert et les premières différenciations étaient le fait des moyens de transport : d'où la prédominance initiale des gens de la Nueva-Esparta, venus par mer et du Trujillo, le seul état aisément relié par terre avec le Zulia. Depuis la IIe guerre mondiale, les voies de transport sont devenues trop également commodes pour introduire des différences. Le mouvement se fait aujourd'hui par familles entières et reflète beaucoup mieux la conjoncture économique et sociale des régions de départ.

Le premier type de mouvement est celui qui affecte des régions rurales densément peuplées, en grave crise économique et morale. C'est le cas du Falcón, du Sucre et, à un moindre degré, du Trujillo. La politique de développement des latifundia et de concentration des terres, qui a sévi dans ces régions de la fin du XIXe siècle jusqu'au premier conflit mondial, a chassé des campagnes nombre de paysans. L'intervention de l'Etat, techniquement justifiée, n'a pas toujours été heureuse ; dans le Falcón, on a lutté avec raison contre les cultures sur brûlis mais sans donner aux habitants les moyens de développer des cultures irriguées. Dans le Sucre, les montagnes trop sèches parviennent difficilement à nourrir une population en plein essor qui les ravage. Jusqu'en 1958, la vaste plaine de Guiria, dans la moitié sud de l'état, était presque vide d'hommes et occupée par de très vastes haciendas d'élevage, fort peu productives. Depuis cette date et la chute de la dictature, la propriété privée a été moins respectée et des milliers de personnes sont descendues occuper de fait et sans droit ces vastes terres : ce mouvement a coïncidé avec une nette diminution des départs vers les champs pétroliers. Il est vrai que les terres de Guiria ne sont pas mieux cultivées et que là n'est pas la solution. Du moins est-il certain que ce manque de travail dans les campagnes a été le principal facteur qui a jeté les habitants du Sucre et du Falcón sur les routes.



Cela apparaît dans l'enquête que l'auteur a effectuée à Anaco, ville pétrolière de l'Anzoátegui. Afin de déterminer l'origine des habitants, tous immigrés puisque Anaco n'existait pas il y a 20 ans, un échantillon a été constitué en relevant, dans le registre des naissances de 1957, le lieu de naissance des parents des nouveaux-nés. Afin de mieux couvrir toute l'étendue du registre, le relevé a été fait une page sur cinq. L'échantillon ainsi établi représente 92 hommes et 160 femmes (la proportion de filles-mères est grande), soit un peu plus de 1 % de la population totale. Certes, il ne concerne que les femmes en âge d'être mères, mais comme il a été indiqué plus haut, la proportion d'adultes dans une ville constituée exclusivement d'immigrants est exceptionnellement forte. Les résultats, reportés sur la figure 11, mènent aux conclusions suivantes.

Les immigrants nés dans l'Oriente sont généralement d'origine rurale :

- 21,3 % sont nés dans de petits villages (moins de 1 100 habitants)
- 35,8 % sont nés dans de petits bourgs (1 100 - 5 000 habitants)
- 25,5 % sont nés dans de petites villes (5 000 - 11 000 habitants)
- 17,4 % sont nés dans de grandes villes (plus de 11 000 habitants)

Plus de la moitié (57,1 %) sont venus d'agglomérations rurales de moins de 5 000 habitants. En fait, la plupart des petites villes de moins de 10 000 habitants sont des noyaux ruraux.

La distance à franchir ne paraît guère entrer en ligne de compte, non plus que le tracé des grandes voies de communication (Valle de la Pascua, par exemple, n'a envoyé personne, à l'inverse de Guiria ou de Caicarà, beaucoup moins bien reliées pourtant, à Anaco).

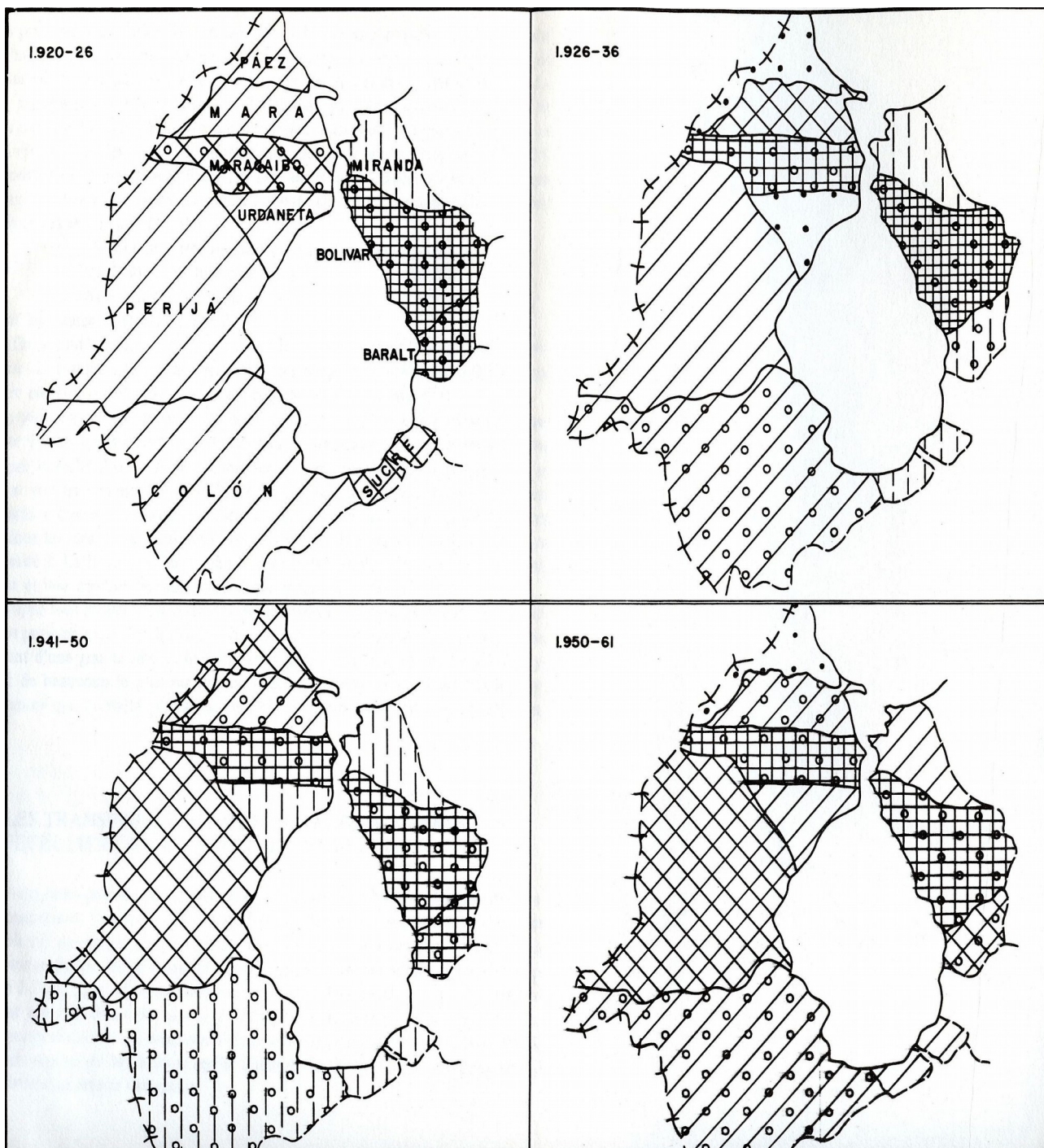
Les grandes villes et les campagnes disposant d'activités non agricoles ne sont pas des régions de départ : ni la côte très peuplée qui s'étend entre Cumanà et Barcelona, ni la région pétrolière d'El Tigre, ni la sidérurgie de San Felix n'ont fourni de contingents importants. Au contraire, le coeur de la Nueva Esparta (la côte vit de la pêche et du tourisme), le nord et l'est du Sucre, les plaines d'élevage de Bergantin ou de Caicarà sont de vrais réservoirs d'hommes.

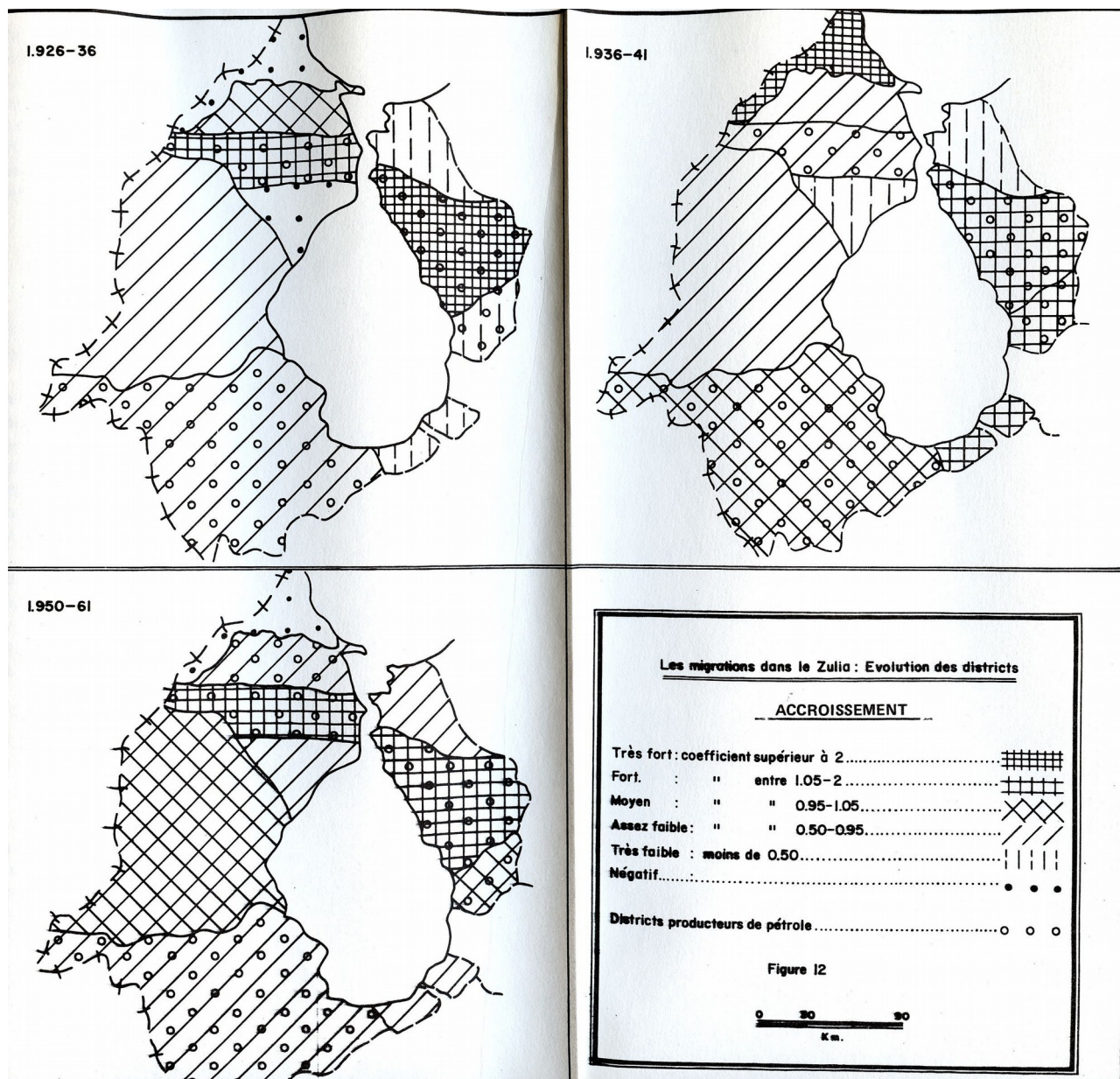
Enfin, la carte confirme le caractère familial des départs. Dans le cas de ces hameaux de quelques centaines d'habitants qui envoient 6 ou 8 personnes, il est évident que l'une d'entre elles est venue d'abord courir sa chance et, qu'après avoir trouvé du travail, elle a appelé le reste de sa famille. Il faut noter la régularité et la puissance de ces courants qui amènent par familles entières les gens du Sucre vers l'Anzoátegui ou le Monagas, ceux du Falcón ou du Trujillo vers le Zulia. Ces mouvements peuvent s'accroître quand les besoins en main d'oeuvre des compagnies pétrolières diminuent, comme c'est le cas depuis 1959, parce que le départ de ces hommes est moins provoqué par l'essor des champs pétrolifères qui les attirent que par le déclin de l'agriculture qui les chasse.

Il convient de mettre à part le Mérida, état densément peuplé malgré des techniques agricoles vieillies. Le retard même dont il souffre l'a partiellement protégé, jusqu'ici, d'un exode rural aussi violent. Certes, sa population a tendance à descendre vers les plaines du Zulia comme vers celles du Portuguesa, mais une bonne partie de ce courant se dirige vers les exploitations agricoles, si bien que cet état contribue beaucoup moins que le Falcón à peupler les champs de pétrole du Distrito Bolívar.

TAUX D'ACCROISSEMENT MOYEN ANNUEL

	1920 - 1926	1926 - 1936	1936 - 1941	1941 - 1950	1950 - 1961
ZULIA	9,64 1	3,04 1	4,7 1	5,53 1	5,08 1
BARALT	37,45	0,60	8,41	6,17	5,27
BOLIVAR	19,42	8,11	7,2	6,19	6,68
COLON	8,58	2,48	4,7	1,68	4,19
				0,30	0,83
MARA	7,81	2,97	2,72	3,74	3,57
MARACAIBO	9,55	3,22	3,54	7,29	5,36
MIRANDA	4,58	0,70	1,36	0,93	2,89
				0,17	0,57
PAEZ	5,32	-0,82	21,11	5,57	-0,89
PERIJA	4,99	1,79	3,65	5,50	4,85
SUCRE	12,51	1,32	4,97	0,47	3,32
				1,01	-0,18
				1	0,96
				0,08	0,65
URDANETA	5,87	-0,38	1,47	1,30	3,76
	0,61	-0,12	0,31	0,24	0,74





Un autre type, bien différent, est constitué par les courants d'origine lointaine venus principalement des villes. Dans l'échantillon de la population d'Anaco étudié plus haut, toutes les personnes nées dans le centre et l'ouest du pays viennent de grandes villes (sauf une, native de Bocono, ville des Andes, petite mais ancienne). Le Zulia a puisé dans toute la nation, et il n'est pas jusqu'aux lointains territoires de l'Amazone ou du Delta Amacuro qui n'y soient représentés. La capitale joue ici un rôle important : le Censo de 1961 montre que, sauf pour les états contigus, 10 % à 20% des contingents venus dans le Zulia ont fait un séjour à Caracas. Ce rôle est encore plus apparent pour les nouveaux venus qui ont fait des études supérieures ou sont membres des professions libérales :

39 administrateurs publics ou privés sur 102 (38 %)

191 diplômés d'Université sur 656 (29 %)

161 employés de bureau sur 437 (37 %)

étaient originaires du Distrito Federal.

Enfin, il faut classer dans un type à part les étrangers, dont la principale caractéristique démographique est de rester très longtemps à la phase pionnière, ce qui montre combien ils se mêlent peu avec la population vénézuélienne.

On peut, en somme, ramener les divers contingents que le pétrole a mis en mouvement à deux types bien différents. D'une part, des ruraux chassés de leurs campagnes par le déclin d'activités traditionnelles que rien n'est venu remplacer et qui se dirigent vers les secteurs II° et III°, c'est-à-dire vers les régions urbaines. Ce n'est pas particulièrement l'activité pétrolière qui les attire et ils émigrent aussi bien vers les usines textiles de Barquisimeto ou vers Caracas. Les bidonvilles qu'ils viennent construire à La Rosa, près de Cabimas, ressemblent étonnamment, par leur architecture et leur contenu humain, à ceux qui entourent la capitale.

Un type tout différent est constitué par les cadres, attirés directement ou indirectement par le pétrole et les activités connexes. Ils ont une qualification considérable, viennent d'une grande ville, et trouvent assez aisément une situation. Le premier type est de beaucoup le plus nombreux, le plus misérable, aussi. Malheureusement, les chances que l'activité pétrolière, en 1965, peut lui offrir sont à peu près nulles.

III - LES TRANSFORMATIONS REGIONALES DES ETATS PETROLIERS SOUS L'EFFET DES MIGRATIONS :

Les chapitres précédents ont insisté sur l'histoire, le volume et l'origine des courants migratoires. Il reste à préciser les effets que des mouvements de cette sorte ont pu avoir sur les régions d'arrivée. L'un des principaux est la destruction de l'équilibre démographique établi entre les districts, aggravée encore par les migrations intérieures à l'état. Quarante cinq années d'évolutions démographiques différentes permettent alors de distinguer des types de districts.

D'autre part, l'un des effets les plus spectaculaires de ces migrations est la croissance numérique exceptionnelle de quelques régions ou de certaines agglomérations : le pétrole a ses villes-champignons qui méritent de retenir l'attention.

a. L'évolution différente des districts

Le Zulia est évidemment le meilleur endroit pour étudier ce phénomène. Afin d'éliminer l'influence des courants migratoires venus d'autres états, il est commode de rapporter le taux d'accroissement moyen annuel de chaque district (taux géométrique) au taux moyen annuel du Zulia (cf. tableau page 30). Comme l'on peut admettre que les taux de reproduction bruts des divers districts sont très proches les uns des autres, les rapports calculés de cette manière expriment clairement l'effet des mouvements entre les districts. Les cartons de la figure 12 illustrent ces données. Le dynamisme démographique du Distrito Bolívar est remarquable. Cependant, les figures 13 et 14 montrent que le Bolívar constitue en fait, une exception. Le Baralt, et de moindres producteurs comme le Colon et le Mara, ont une évolution démographique qui ressemble davantage à celle de l'Anzoátegui et du Monagas : un essor violent, certes, mais assez bref, interrompu de ralentissements.

Il semble que ce soit essentiellement le bond démographique très rapide au début de l'exploitation qui caractérise ces régions pétrolières. Lorsque, au bout de quelques années, la pente de la courbe s'est adoucie, il n'est plus guère possible de la distinguer de celles des autres districts : il est notable que, sur la figure 13 représentant la place relative des districts dans le Zulia, la courbe du Baralt, second producteur de pétrole de l'état, et celle du Périja, district purement agricole, soient à peu près parallèles.

Les districts ruraux, pourvu qu'ils soient éloignés des zones pétrolières, n'en reçoivent guère d'influences. Le Colon, le Périja, le Sucre, n'ont pas subi ces appels ruineux de population dont on parle trop souvent. Au contraire, les activités pétrolières d'autres régions de l'état ne les ont pas empêché de recevoir eux aussi des courants migratoires : le Sucre, au moins jusqu'à la IIe guerre mondiale, a fortement grossi grâce, sans doute, à la descente dans la plaine des paysans andins.

Ceux qui ont le plus gagné d'habitants sont les districts ayant une fonction industrielle (Bolívar) ou urbaine (Maracaibo). Celle-ci semble pourtant moins constante dans son action : la croissance de Maracaibo a subi des à-coups que le Bolívar n'a pas connus. Les perdants sont leurs plus proches voisins : le Miranda où a puisé le Bolívar, le Paez et l'Urdaneta, saignés à blanc par Maracaibo. La très grave situation du Paéz s'explique par la combinaison de plusieurs actions : l'appel de Maracaibo, l'attraction des champs de pétrole en arrière de cette ville et la crise qu'ont connue les Indiens de la Guajira au contact de la civilisation moderne.

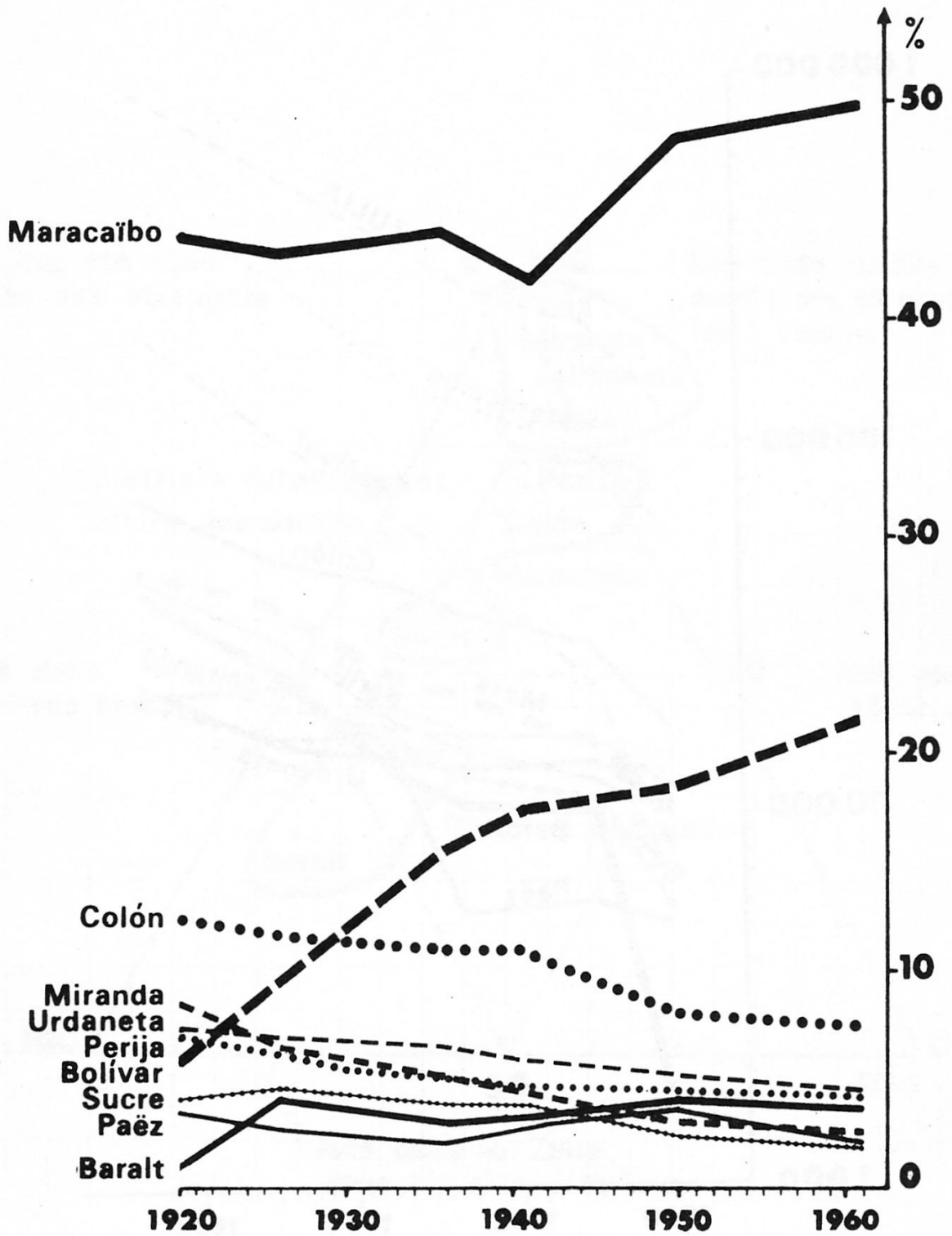


Fig. 13 - Evolution de l'importance relative des divers districts du Zulia

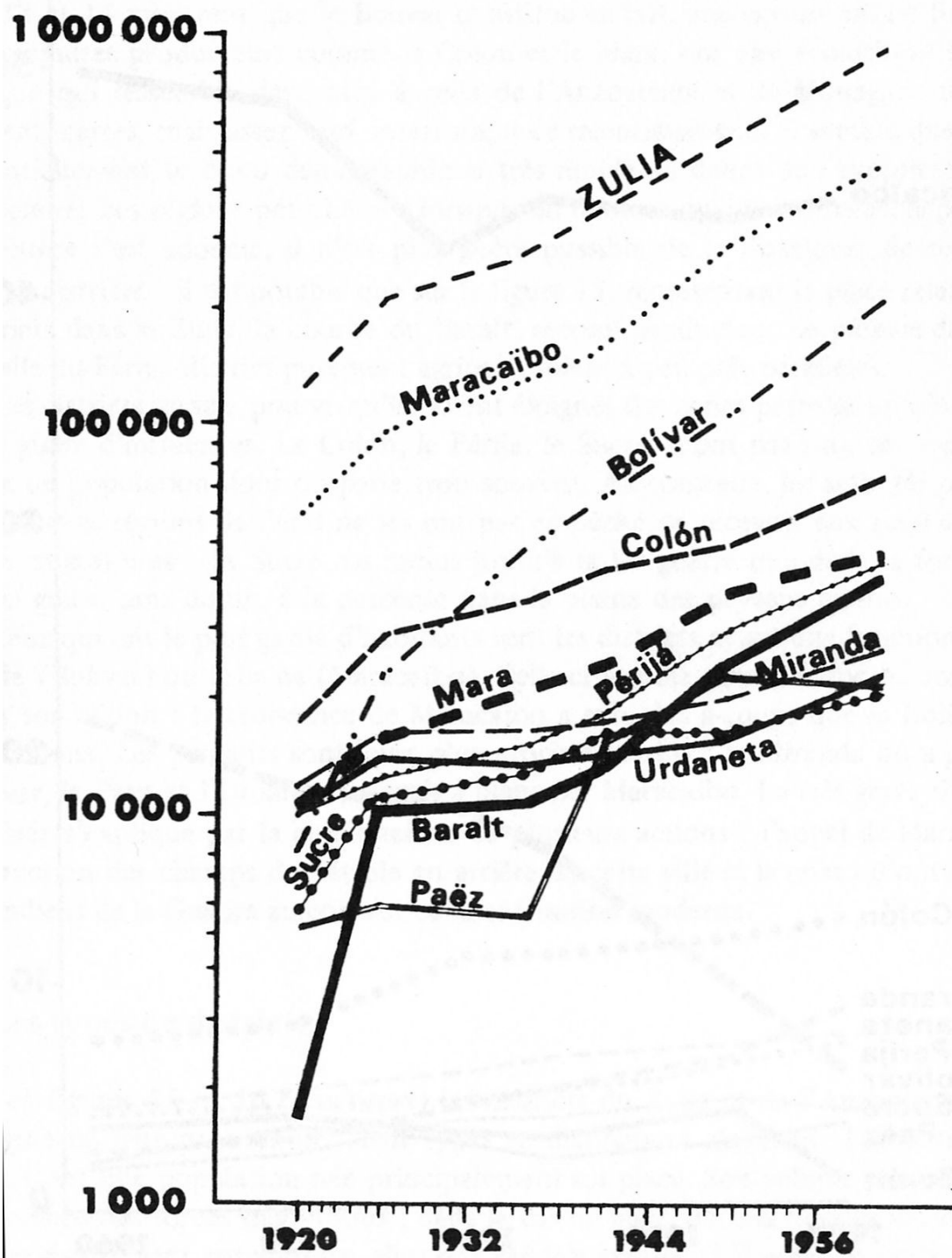


Fig. 14 - Evolution de la population des districts du Zulia

b. Les types de districts

Les figures 15 et 16 répartissent les districts du Zulia et de l'Anzoátegui selon l'origine de leur population. Trois types se distinguent aisément. Les districts de départ ont une population née principalement sur place. Son volume relatif mesure la violence des forces migratoires ; dans le cas du Paéz, dont la population est presque exclusivement autochtone, elles ont été très grandes. L'étalement entre Paéz et Urdaneta indique la présence de Zulianos nés dans d'autres districts. La population née hors du Zulia est négligeable.

Les districts d'arrivée sont de deux genres bien distincts. Les districts pétroliers sont peuplés pour la moitié (Bolívar) ou même les deux-tiers (Baralt) de personnes nées hors du Zulia. Par contre, les Zulianos nés dans d'autres districts y sont, à tout prendre, bien peu nombreux : environ 10 % du total. Au contraire, le district de Maracaibo est peuplé, pour l'essentiel, de gens du Zulia : c'est la grande région d'accueil des migrations internes, beaucoup plus que les champs de pétrole. La figure 17, qui représente les courants de migrations internes et externes recensés en 1950, le confirme. Les courants intérieurs à l'état se dirigent essentiellement vers la capitale ; les régions pétrolières attirent surtout les habitants des états voisins.

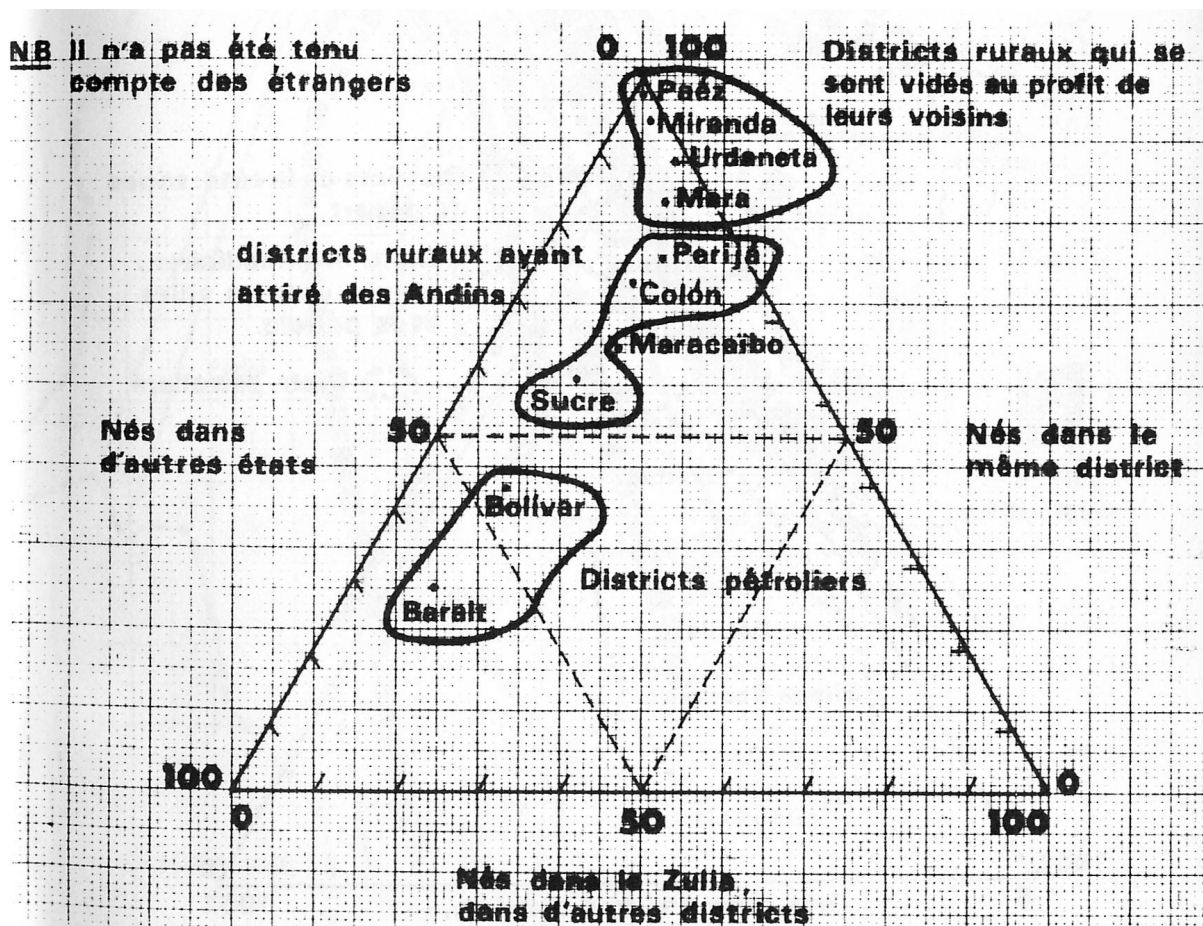


Fig. 15 - Zulia : classification des districts selon la proportion de population allogène (d'après le Censo de 1950)

Un type intermédiaire est formé, au milieu du graphique, par les districts principalement ruraux qui ont tout de même attiré une certaine immigration : la position du Sucre confirme la descente des Andins vers cette région.

Bien que moins évolué démographiquement, l'Anzoátegui montre les mêmes phénomènes. On y distingue aussi des districts de départ, Penalver et Bruzual, et des zones d'arrivée où la population autochtone est faible : districts pétroliers du Freitas, et surtout du Sotillo (raffineries) et du Simon Rodriguez. Ici encore, la capitale (Distrito Bolívar) compte beaucoup moins de personnes nées hors de l'état que les champs de pétrole.

c. Le rythme de croissance démographique des régions pétrolières

Le pétrole a la réputation d'avoir créé d'étonnantes villes-champignons, ce que semble confirmer la puissance des mouvements migratoires étudiés plus haut.

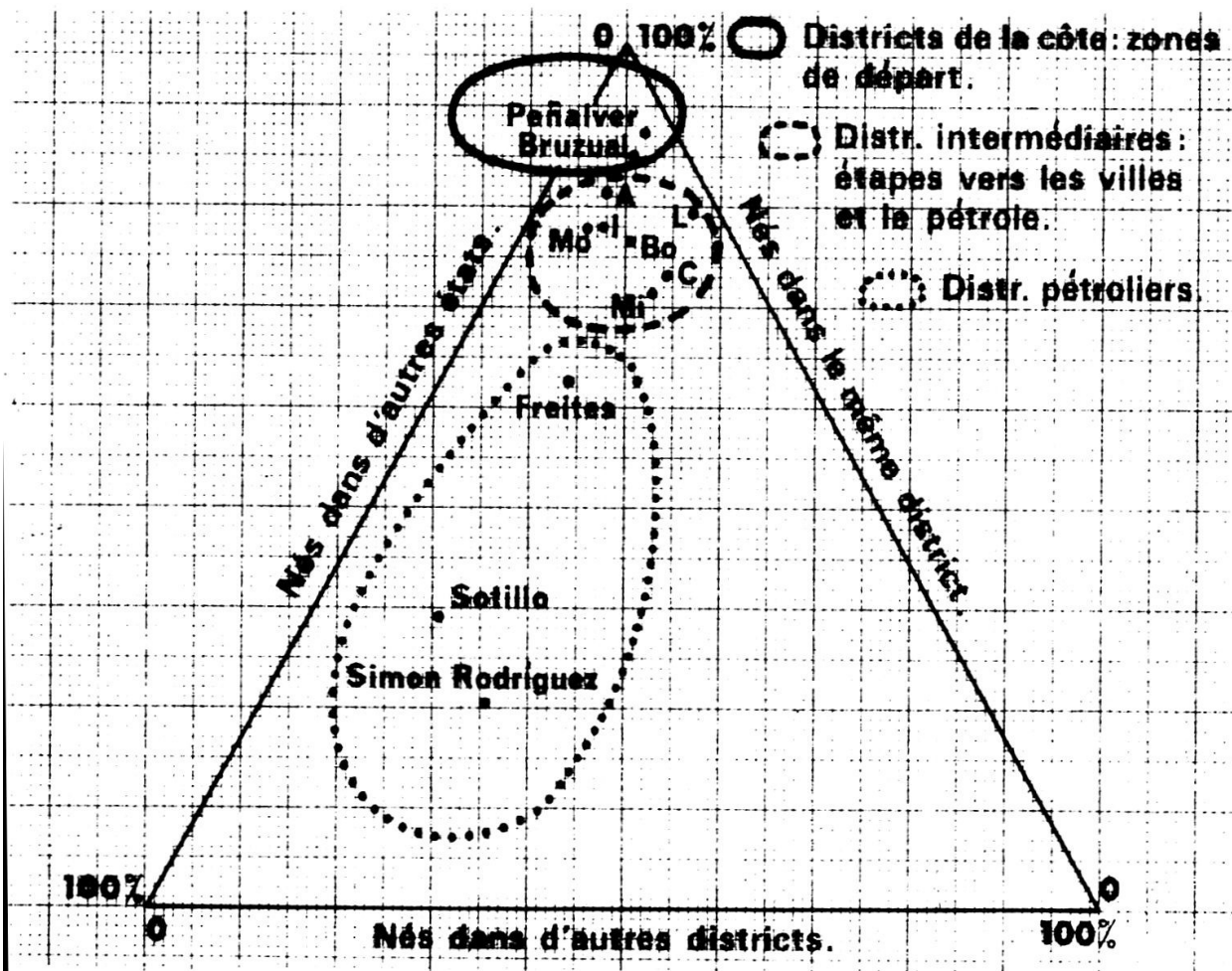


Fig. 16 - Anzoátegui : répartition de la population selon le lieu de naissance

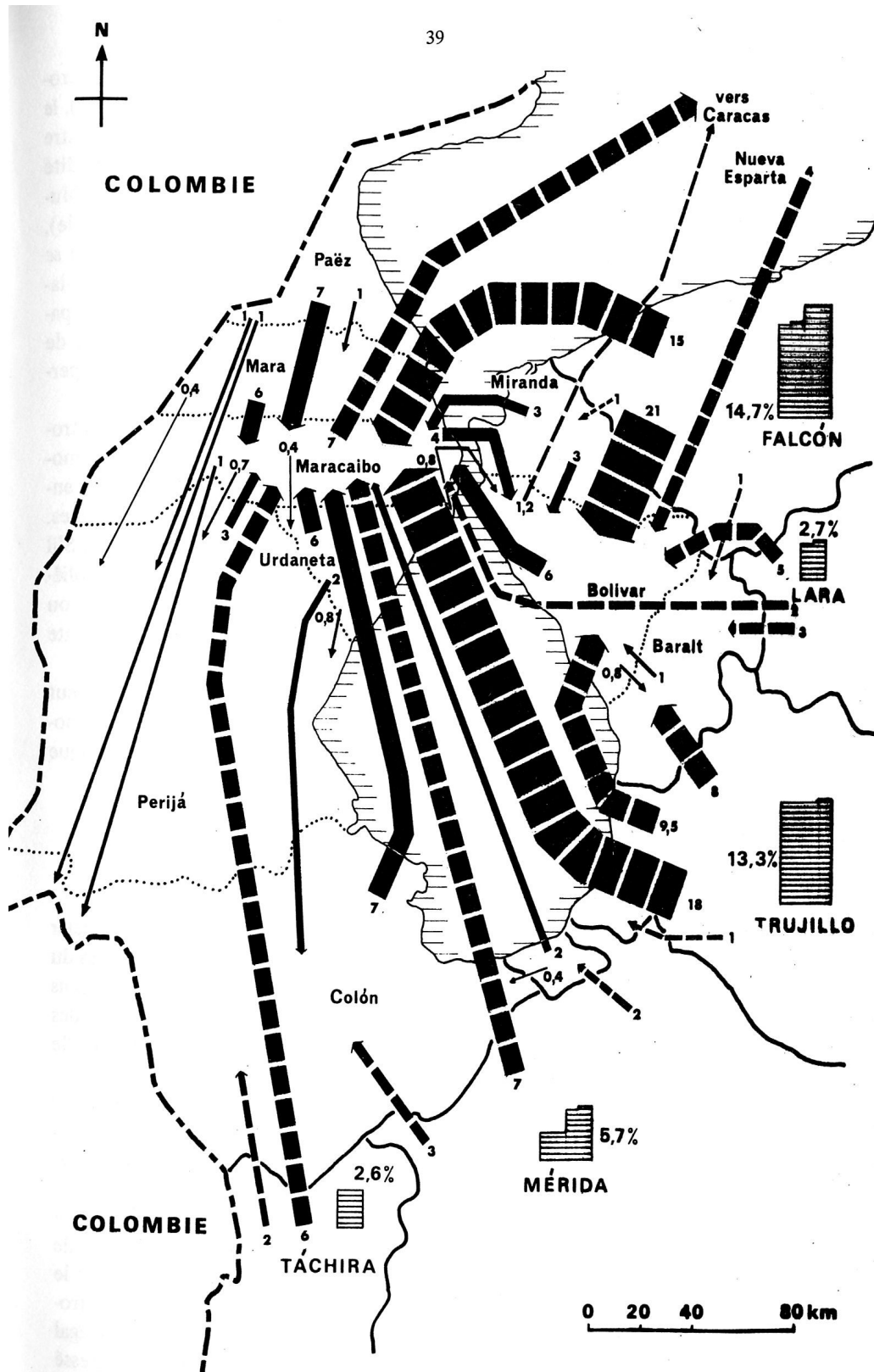


Fig. 17 - Les courants migratoires dans le Zulia en 1950
(les chiffres indiqués sont des milliers)

La figure 18 représente le développement démographique des principales régions pétrolières du Vénézuéla et de leurs capitales : Maracaibo, le Distrito Bolívar (Zulia), le plus grand champ de pétrole de la nation, le Municipio Cantaura, principal centre de l'Anzoátegui dont sera détaché le Distrito Simon Rodriguez (pour la commodité de la comparaison, la population de ce dernier a été ajoutée à celle du nouveau Municipio Cantaura afin de considérer la même région tout au long de la période), Maturin capitale du Monagas et centre pétrolier aussi, le Municipio Cardón, où se trouve Punto-Fijo, le plus grand centre de raffinage de la nation, et enfin Puerto-laCruz, port d'embarquement et de raffinage du pétrole d'Oriente. A titre de comparaison, le graphique porte aussi les courbes de Caracas et du principal centre de constructions mécaniques du Vénézuéla, Valencia. L'échelle semi-logarithmique permet de comparer la pente des courbes.

Deux types de régime bien différents apparaissent sur la figure. Lorsque le pétrole est découvert ou raffiné dans des régions peu densément habitées, la courbe démographique indique un essor formidable pendant quelques années, qui se ralentit ensuite et prend un rythme comparable à celui des autres agglomérations humaines. C'est le cas du Distrito Bolívar, du Municipio Cantaura ou de Puerto-la-Cruz. S'il s'agit d'un centre déjà constitué avant que ne s'y développent les activités pétrolières, il conserve le rythme des grandes villes vénézuéliennes, comme Maracaibo ou l'adopte lentement, comme l'a fait Maturin, ville endormie dont la courbe présente ainsi une concavité régulière.

De toute façon, ce n'est pas ce développement calme et assez régulier qui peut caractériser les centres pétroliers. Leur seule originalité paraît être ce bond démographique initial qui porte en quelques années au rang de ville des hameaux presque vides. Le taux géométrique est alors tout-à-fait exceptionnel :

- Distrito Bolívar (1920-26)	19,42 % par an
- Municipio Cantaura (1936-41)	20,76 %
- Puerto-la-Cruz (1936-41)	32,48 %
(1941-50)	15,81 %

Ensuite, lorsque l'agglomération ou la région a adopté ce qu'on pourrait appeler un « rythme de croisière », elle ne se distingue plus des autres régions florissantes du Vénézuéla : il est caractéristique de voir la courbe de Valencia, ville industrielle sans aucun rapport avec le pétrole, devenir parallèle à celle du Distrito Bolívar, l'un des bassins pétroliers les plus riches du monde et dont on a vu plus haut avec quelle puissance il pouvait attirer les immigrants.

La figure 19 permet de mieux étudier ce bond initial. Elle représente, toujours avec une échelle semi-logarithmique, le développement de huit villes-champignons parmi les plus remarquables du Vénézuéla moderne. Trois seulement vivent du pétrole ; les autres ont profité de l'extraction minière (San Felix, en Guyane), de l'industrie chimique (Moron), ou du trafic portuaire (Guanta, Anzoátegui). El Vigia a servi à loger les ouvriers construisant la grande route panaméricaine. Calabozo, vieille ville des Llanos, a été ressuscitée par la construction d'un important barrage et le développement de l'agriculture irriguée. Depuis 1950, alors que la production pétrolière battait tous ses records, les trois centres pétroliers ont grandi à un rythme égal ou même inférieur à celui des autres. Il est remarquable que Punto-Fijo ait progressé

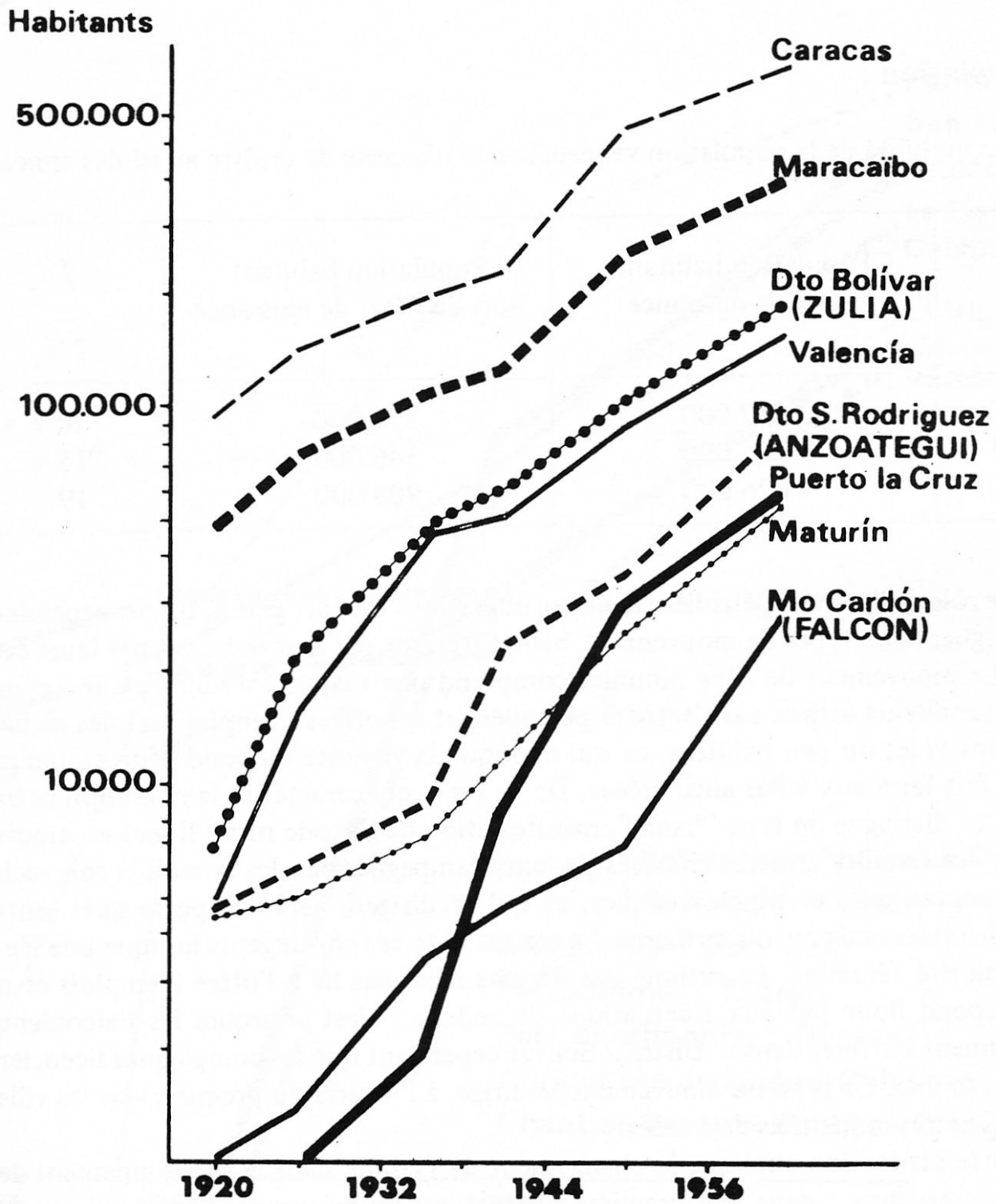


Fig. 18 - Evolution de la population des régions et villes pétrolières (échelle semi-logarithmique)

moins vite que le centre agricole de Calabozo ! Ici encore, c'est la puissance incomparable du bond initial qui caractérise le développement des agglomérations pétrolières.

Ainsi, la véritable originalité démographique des villes du pétrole réside dans la phase initiale ; leur croissance ressemble, une fois cette période terminée, à celle de n'importe quel centre industriel, politique ou même agricole moderne. On retrouve ici la distinction faite précédemment entre une première phase migratoire de type pionnier, fort originale, et une seconde correspondant à un exode rural assez commun.

Conclusion :

La mobilité de la population vénézuélienne n'a cessé de croître au fil des années :

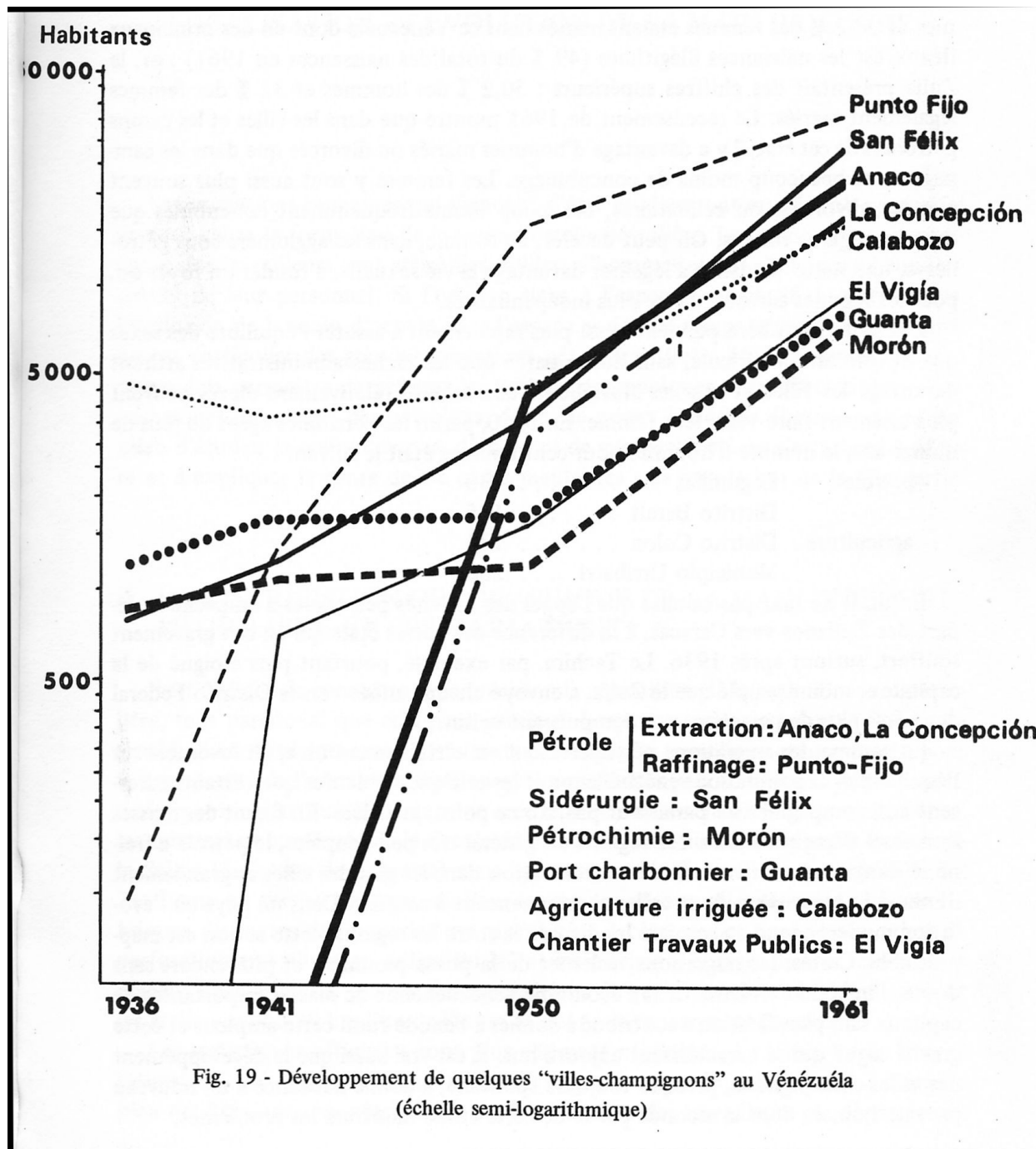
	Population habitant l'état de naissance 1	Population habitant hors de l'état de naissance 2	% 2/1
1936	3 317 000	376 000	10,9
1941	3 795 000	546 000	15,4
1950	4 626 000	908 000	19

Le rôle de l'activité pétrolière dans ces migrations est fort grand. Il faut cependant distinguer deux types de mouvement, bien différents par leur forme et par leurs causes. Le mouvement de type pionnier comprend une majorité d'hommes. Il conduit des travailleurs attirés par l'activité pétrolière et ses offres d'emploi vers des régions souvent vides ou peu habitées, ce qui explique la violence du bond démographique qu'il fait faire aux villes ainsi créées.

De ce type, qui caractérise la migration pétrolière, se distingue un type « banal », manifestation de l'exode rural. Il met en mouvement des familles entières chassées de leurs campagnes par des crises à la fois sociales, économiques et psychologiques, et qui se dirigent vers n'importe quel centre d'activités secondaires ou tertiaires. La sex ratio de ces contingents indique une légère majorité féminine.

Le rythme des départs n'est pas lié à l'offre d'emplois et ne correspond donc pas aux fluctuations de celle-ci : c'est pourquoi les Falcónianos continuent à affluer dans le Distrito Bolívar cependant que les compagnies licencient du personnel. Ce type de mouvement se dirige, à l'inverse du premier, vers les villes et les centres industriels déjà créés.

Cette distinction explique le changement de rythme dans le développement des villes pétrolières : dans une première phase, c'est un mouvement pionnier qui appelle des travailleurs pour l'équipement des lieux d'extraction ; dans une seconde, c'est un mouvement semblable à celui qui se dirige vers les autres villes, avec les mêmes causes, donc le même rythme.



Les grands mouvements pionniers provoqués par l'exploitation pétrolière se sont terminés après la IIe guerre mondiale, en même temps que s'aggravait l'exode rural. Depuis 1950, les centres pétroliers n'ont plus déterminé de mouvements, mais accueilli seulement les ruraux que la crise avait de toute façon déracinés. Les mouvements n'ont pas été beaucoup moins violents vers le piémont agricole des Andes. Le rôle du pétrole n'a donc pas été néfaste, au contraire. La masse importante des salaires versés a contribué, en élevant quelque peu le niveau de vie moyen, à stabiliser une population formée en grande partie de déracinés.

En 1950, 29 % des hommes et 28,2 % des femmes étaient mariés dans ce Vénézuéla dont un des principaux fléaux est les naissances illégitimes (49 % du total des naissances en 1961) ; or, le Zulia présentait des chiffres supérieurs : 30,2 % des hommes et 32 % des femmes légalement mariés. Le recensement de 1961 montre que dans les villes et les camps pétroliers de cet état, il y a davantage d'hommes mariés ou divorcés que dans les campagnes, et beaucoup moins de concubinage. Les femmes y sont aussi plus souvent mariées, divorcées ou célibataires, beaucoup moins fréquemment concubines que dans les régions rurales. On peut déceler, en somme, dans les agglomérations pétrolières, une nette tendance à légaliser davantage la vie sexuelle, à fonder un foyer ou, pour les femmes surtout, à être plus indépendantes.

L'activité pétrolière parvient aussi plus rapidement à assurer l'équilibre des sexes que l'exploitation agricole, sans doute parce que les tâches administratives attirent davantage les filles et que les travailleurs aux salaires relativement élevés peuvent plus aisément faire venir leur femme. En 1950, parmi les personnes âgées de plus de quinze ans, le nombre d'hommes pour cent femmes était le suivant :

-pétrole:	Lagunillas	130
	Distrito Baralt	125
- agriculture :	Distrito Colon	134
	Municipio Uribarri	200

Enfin, il ne faut pas oublier que l'appel des activités pétrolières a empêché le départ des Zulianos vers Caracas, à la différence des autres états qui en ont gravement souffert, surtout après 1936. Le Táchira, par exemple, pourtant plus éloigné de la capitale et moins peuplé que le Zulia, a envoyé chaque année vers le Distrito Federal deux fois plus de personnes que son puissant voisin.

En somme, les migrations pétrolières ont eu certainement un effet favorable sur l'équilibre de la population vénézuélienne et les critiques violentes que certains adressent aux compagnies ne paraissent pas, sur ce point, justifiées. En fixant des masses humaines déracinées dans des régions en général très peu peuplées, le pétrole a freiné le dangereux mouvement de concentration dans les grandes villes et grandement diminué la congestion dont celles-ci commencent à souffrir. Dans un pays où l'évolution moderne tend à accroître les disparités entre les régions, cette action est inappréciable.

Certes, les migrations violentes de la phase pionnière et plus encore sans doute, l'injection violente dans l'économie vénézuélienne de masses importantes de capitaux sans planification a contribué à donner à l'exode rural cette ampleur et cette gravité aiguë qui le caractérisent aujourd'hui. Il est vrai aussi que le développement des villes-champignons, presque toujours spontané, a donné naissance à un nouveau paysage humain dont la seconde partie de cette étude montrera les problèmes.

CHAPITRE II

LES PROBLEMES DE L'EMPLOI CHEZ LES PETROLIERS LOCALISATION ET EVOLUTION DE LA MAIN D'OEUVRE

Les migrations humaines qui viennent d'être étudiées ont eu à la fois pour effet et pour cause la formation de la main-d'oeuvre pétrolière. Les compagnies, en cherchant des travailleurs, ont attiré des milliers d'hommes et ont choisi parmi eux l'essentiel de leur personnel. Si l'on s'en tient à l'aspect quantitatif du phénomène, l'évolution de la main d'oeuvre dans l'espace et dans le temps apparaît ainsi comme un cas particulier des grandes migrations pétrolières. Cette étude purement quantitative doit permettre de préciser les limites géographiques et les fluctuations chronologiques du groupe des pétroliers, donc, de mieux le définir. Il est une autre manière d'étudier la main-d'oeuvre, d'un point de vue qualitatif, en s'attachant à décrire et à expliquer le genre de vie et les mentalités : ce sera le but de la IIIe partie.

I - LA DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DE LA MAIN-D'OEUVRE PETROLIERE ET SES VARIATIONS :

Il est difficile de connaître avec précision la répartition de la main-d'oeuvre pétrolière, tout paradoxal que cela peut paraître. Les compagnies ne peuvent fournir de renseignements pleinement satisfaisants parce que les travailleurs sont répartis, pour la commodité de l'administration, en quelques centres peu nombreux qui les paient, mais ne coïncident que très rarement avec leur lieu de travail ou leur domicile. Ainsi, les ouvriers et employés de la Creole dans le Zulia sont administrés par le bureau de la Salina (faubourg de Cabimas) mais habitent cette ville ou Tamare et travaillent à Tia Juana ou sur les eaux du lac. Pour les mêmes raisons, elles séparent sous des rubriques distinctes des hommes qui vivent côte à côte, par exemple les ouvriers de perforation travaillant au milieu du lac et les mariniers chargés de leur transport et placent dans le même groupe des mécaniciens de qualification semblable mais dont les ateliers sont à 30 km l'un de l'autre et qui ne se rencontrent jamais.

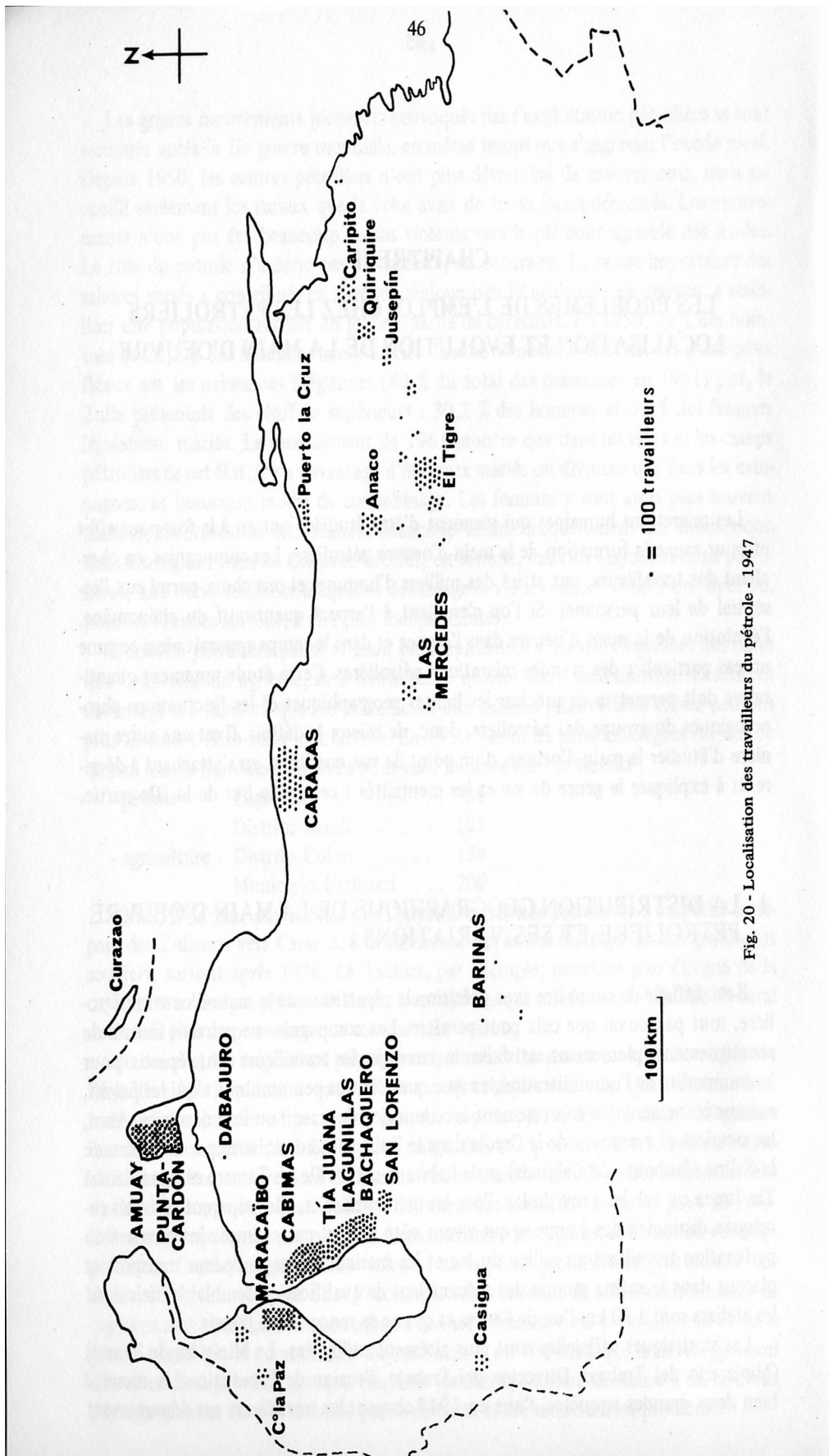


Fig. 20 - Localisation des travailleurs du pétrole - 1947

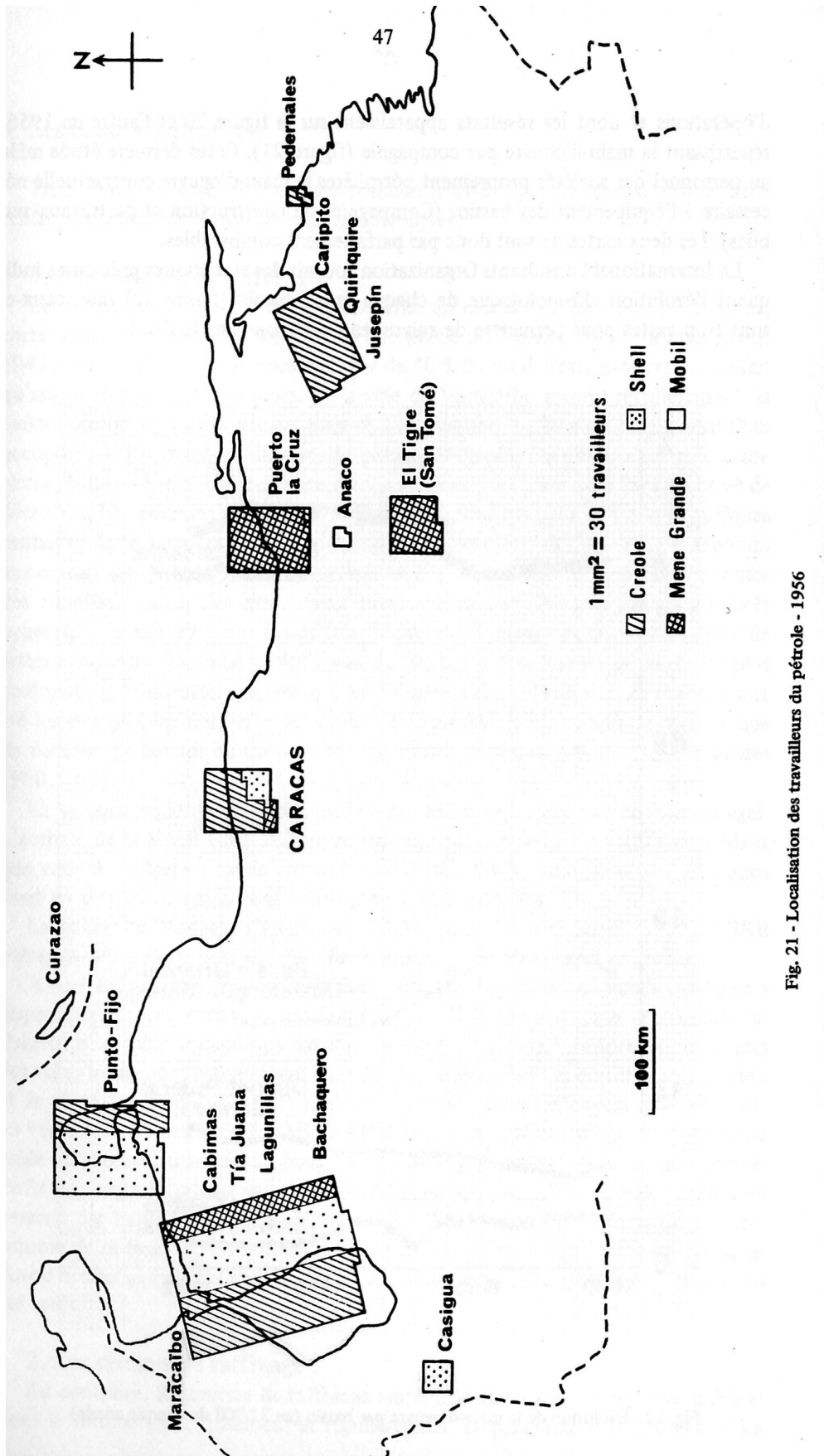


Fig. 21 - Localisation des travailleurs du pétrole - 1956

Les statistiques officielles sont plus aisément utilisables. Le Ministère du Travail (Ministerio del Trabajo, Dirección del Trabajo, Sección de Estadísticas) a mené à bien deux grandes enquêtes, l'une, en 1947, classant les travailleurs par département d'opérations et dont les résultats apparaissent sur la figure 20 et l'autre en 1956, répartissant la main-d'oeuvre par compagnie (figure 21). Cette dernière étude mêle au personnel des sociétés proprement pétrolières la main-d'oeuvre contractuelle nécessaire à l'équipement des bassins (Compagnies de construction et de travaux publics). Les deux cartes ne sont donc pas parfaitement comparables.

La International Consultants Organization fournit des statistiques précieuses indiquant l'évolution chronologique de chaque grand bassin (figure 22) mais ceux-ci sont trop vastes pour permettre de suivre les variations dans le détail.

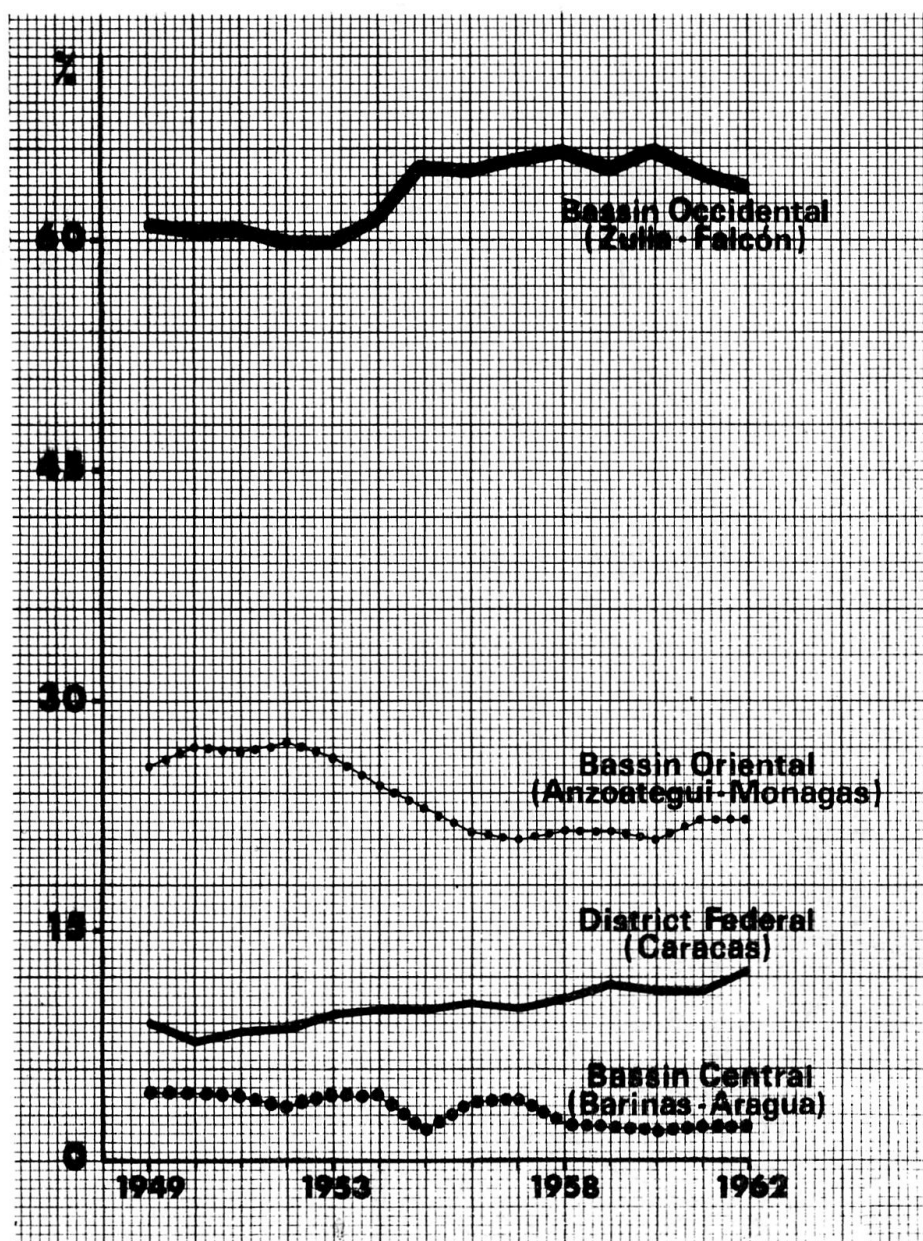


Fig. 22 - Evolution de la main-d'oeuvre par bassin (au 31/XII de chaque année)

a. Les régions pétrolières

Trois fonctions essentielles, correspondant à trois types de main-d'oeuvre différents, permettent de classer les régions pétrolières.

1. Les bassins pétrolifères :

Le bassin du Zulia est l'un des plus riches du monde. La côte Nord-Est du lac, correspondant au Distrito Bolívar et à une partie du Distrito Baralt, rassemblait en 1947 environ 15 000 travailleurs soit près de 40 % du total. Cette proportion n'a fait qu'augmenter jusqu'à nos jours. Si la ville de Maracaibo grandit régulièrement, la main-d'oeuvre pétrolière est en train de l'abandonner : elle n'est plus aujourd'hui occupée que par quelques dizaines de personnes employées dans les services administratifs de la Shell. L'importance de son arrière-pays (Campo La Paz) n'a cessé de décroître. Les environs de Casigua-El Cubo ne comptent aujourd'hui que quelques centaines de travailleurs, car la production de cette partie du Zulia n'a pas répondu aux espoirs que les compagnies avaient mis en elle. Les pétroliers durent lutter contre des conditions naturelles très défavorables, ouvrant des pistes dans la grande forêt hygrophile, remblayant un terrain très fréquemment inondé et refoulant au prix de luttes sanglantes les Indiens Motilones. La Shell y a pratiqué les sondages les plus profonds du Vénézuéla, atteignant 12 000 mètres de profondeur. Les résultats ont été longtemps décevants mais le nombre des travailleurs n'a pas diminué parce que les couches profondes du Crétacé ont fait naître de grands espoirs dans les années 1960.

La seconde région productrice est la Mesa de Guanipa, au coeur de l'Anzoátegui. L'activité de la Mobil Oil a fait apparaître une ville nouvelle : ANACO, cependant que celle de la Mene Grande créait autour de EL TIGRE une nébuleuse de camps dont les ouvriers commencent à être regroupés à SAN TOME.

Le bassin du Monagas s'étend au pied des montagnes du Sucre. QUIRIQUIRE présente même l'aspect d'une ville de montagne, avec des routes en lacets.

A côté de ces trois principales régions pétrolifères, il existe de nombreux bassins dispersés dont la production est faible. DABAJURO, sur la cote occidentale du Falcón, n'est plus occupé que par une centaine d'ouvriers. Les forages du Barinas ont été extrêmement coûteux, car il a fallu défricher la forêt et construire des pistes, et ils n'ont guère produit : c'est un des plus grands échecs de la recherche pétrolière au Vénézuéla. Le bassin de Las MERCEDES a été exploité par une petite compagnie créée précisément dans ce but, mais il s'est vite épuisé et est aujourd'hui abandonné. Enfm, la Creole entretient dans le delta de l'Orénoque un petit centre de production desservi par bateau et par avion. Ces bassins dispersés sont caractérisés par le faible volume de la main-d'oeuvre employée et par sa grande mobilité : l'exploitation ne dure d'ordinaire que quelques années et ces camps se ferment aussi vite qu'ils avaient été créés.

2. Les centres de raffinage :

Au contraire, les centres de raffinage emploient une main-d'oeuvre très stable et dont le volume croît lentement et régulièrement. Le plus vaste et le plus peuplé est celui de la péninsule de Paraganà qui groupe autour de la ville-champignon de Punto-Fijo les raffineries de AMUAY (Creole) et de PUNTA-Cardón (Siell). Le deuxième grand centre est installé dans les faubourgs de PUERTO-LA-CRUZ qui est devenu ainsi la ville la plus dynamique de l'Orient vénézuélien. Des raffineries assez importantes se trouvent installées le long de la côte du

Distrito Federal pour alimenter l'agglomération de Caracas (de LA GUAIRA jusqu'à PUERTO-CABELLO et MORON). Enfin, quelques dizaines d'ouvriers et d'ingénieurs travaillent dans des raffineries dispersées à l'intérieur du territoire, presque toutes petites et anciennes, comme celle de CASIGUA et celle de SAN LORENZO, la première installée sur le continent sud-américain.

3. Les administrations :

L'administration centrale des grandes compagnies est toujours installée à CARACAS. Seule la Shell conservait encore en 1963 quelques bureaux à Maracaïbo. La main-d'oeuvre pétrolière du Distrito Federal est, pour cette raison, fort originale : la main-d'oeuvre féminine y est proportionnellement plus nombreuse ainsi que les ingénieurs de haut grade. Le salaire de ces travailleurs est supérieur à la moyenne nationale. La mobilité enfin, en est aussi beaucoup plus grande.

Ces diverses régions peuvent se regrouper en trois types de paysage : le plus original et qui rassemble près des 2/3 des pétroliers est celui de la « région pétrolière », longue bande de terrain occupée par une suite de camps, de villes et d'installations industrielles groupant à Punto-Fijo près de 80 000 personnes sur 150 km² et sur le littoral du Distrito Bolívar, plus de 200 000 habitants sur plus de 800 km². Un type très différent est celui des villes isolées comme Anaco ou Quiriquire, formées par le développement d'un camp pétrolier. El Tigre présente une variante de ce type car les installations sont réparties en nébuleuses assez lâches autour de la ville. Enfin, de très grandes villes comprennent un secteur pétrolier administratif, Maracaïbo et surtout Caracas. Dans ce cas, cette activité ne représente qu'une fraction très petite de la vie économique de ces grandes villes, d'autant qu'il s'agit d'un travail de bureau qui ne se distingue guère de celui des autres administrations publiques ou privées.

b. La répartition de la main-d'oeuvre des diverses compagnies

La Creole est présente dans toutes les régions pétrolières du Vénézuéla. Cette ubiquité caractéristique s'explique sans doute par la puissance de la maison-mère, la Standard Oil of New-Jersey, mais aussi par l'histoire de cette société. Elle a été formée assez tard par le rachat ou l'absorption de compagnies moyennes ou petites qui avaient tenté leur chance un peu partout. Comme la Shell avait déjà obtenu la concession du littoral du Distrito Bolívar et, sous les eaux, d'une bande de un kilomètre parallèle au rivage (« faja del kilometro »), la Creole, venue trop tard, dut se contenter du centre du lac, si bien que ses forages dans le Zulia sont, pour la plupart, sous-marins. Cela n'a pas été sans influencer sur la nature de sa main-d'oeuvre où les pêcheurs et marins de l'île de la Margarita semblent proportionnellement plus nombreux que dans les rangs des sociétés concurrentes. Depuis une dizaine d'années, la Creole tend à concentrer ses activités : ainsi, l'exploitation de ses concessions dans l'Anzoátegui a été confiée à la Mene Grande. Son personnel est donc réparti en trois régions principales : le Zulia (Distrito Bolívar), le Monagas (Maturin, Caripito et Quiriquire) et Caracas.

Les trois autres grandes compagnies ont des exploitations beaucoup plus circonscrites. La main-d'oeuvre de la Shell, hormis les bureaux de Caracas et la raffinerie de Punta-Cardón, se trouve concentrée toute entière dans le Zulia : Distrito Bolívar, Distrito Baralt, Maracaïbo et son arrière-pays ainsi que le bassin de Casigua. La Mene Grande, bien qu'elle possède les concessions les plus étendues de tout le Vénézuéla, a rassemblé la plupart de ses travailleurs dans l'Anzoátegui. Quant à la Mobil Oil de Venezuela, elle s'est installée dans l'Oriente aussi, à Anaco.

Les moyennes ou petites compagnies (Phillips, Richmond...) ont des concessions au coeur du lac et dans les parties les plus diverses des bassins sédimentaires. Mais elles en confient l'exploitation à l'une des quatre grandes sociétés si bien que leur main-d'oeuvre se trouve soit dans les bureaux de la capitale, soit en mission de recherche.

c. L'évolution chronologique des diverses régions

La figure 22 montre comment a varié la répartition géographique des travailleurs depuis une dizaine d'années. Dès le début de la grande exploitation pétrolière au Vénézuéla, dans les années 1920, l'Ouest, et en particulier le Zulia, a occupé la première place et l'a toujours conservée.

A partir de la IIe guerre mondiale, les travailleurs sont venus en grand nombre dans l'Orient, où l'existence du pétrole, du reste, était connue dès le début du XXe siècle. Le mouvement s'est prolongé jusqu'en 1953. La fermeture de nombreux puits dans le sud de l'Anzoátegui a provoqué un déclin relatif en 1954-55. Depuis lors, la part de l'Orient dans la main-d'oeuvre pétrolière est à peu près stable.

Les variations relatives de la main-d'oeuvre travaillant dans la « région centrale » illustrent les espoirs et les échecs de la recherche dans les Llanos, que ce soit au pied même des Andes (environs de Barinas) ou au sud de Caracas (Las Mercedes et centre du Guàrico). La tendance générale de la courbe est au déclin relatif, ce qui est d'autant plus notable que depuis 1957, le volume absolu de la main-d'oeuvre a lui aussi beaucoup diminué. Le Distrito Federal, qui comprend les services administratifs de Caracas et les raffineries du littoral, occupe une fraction de plus en plus grande de la main-d'oeuvre pétrolière, et cette progression relative, que n'a pas interrompue la crise de 1958-1961, est d'une régularité impressionnante.

L'évolution historique des différents bassins se caractérise au total par une remarquable stabilité : si le nombre des travailleurs a connu de grandes fluctuations, presque du simple au double, la répartition relative de la main-d'oeuvre n'a guère varié depuis la IIe guerre mondiale. Deux régions groupent la plupart des pétroliers, l'Ouest (Zulia et Falcón), avec presque les 2/3 du total, l'Orient représentant un peu moins du 1/4 des travailleurs. La capitale et ses environs voit sa part grandir régulièrement et emploie aujourd'hui un peu plus du 1/10 des pétroliers. Le reste est négligeable. Stabilité dans le temps et concentration dans l'espace sont ainsi les deux caractéristiques essentielles de la main-d'oeuvre pétrolière au Vénézuéla.

II - L'EVOLUTION CHRONOLOGIQUE DE LA MAIN-D'OEUVRE

L'étude globale met en évidence des mouvements cycliques d'interprétation difficile. Il faut donc, pour mieux les analyser, les étudier dans le cadre plus détaillé des départements d'opération.

a. L'évolution globale de la main d'oeuvre

La figure 23 représente l'évolution de la main d'oeuvre pétrolière au Vénézuéla depuis la IIe guerre mondiale. Le sommet de l'année 1948 correspond au grand effort d'équipement non seulement des champs pétrolifères mais aussi des grandes raffineries de la péninsule de Paraguanà. Les deux autres sommets de la courbe, moins marqués, correspondent, le premier au renouveau de l'activité mondiale dû à la guerre de Corée, le second à la crise de Suez qui a amené certains clients

traditionnels du Moyen-Orient, comme la France et partiellement l'Angleterre, à acheter de l'huile au Vénézuéla. Le nombre des travailleurs a gravement diminué depuis 1957, après le remplacement (janvier 1958) de la dictature du Général Pérez Jiménez par un gouvernement socialisant moins sensible aux intérêts des compagnies pétrolières.

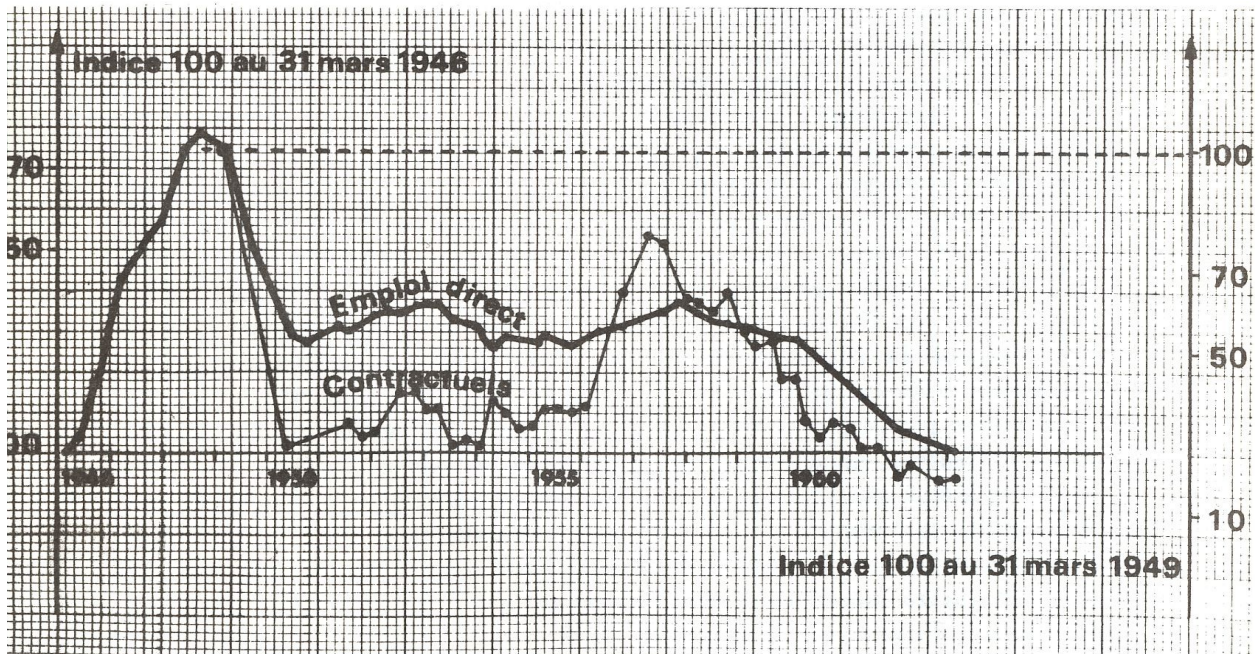


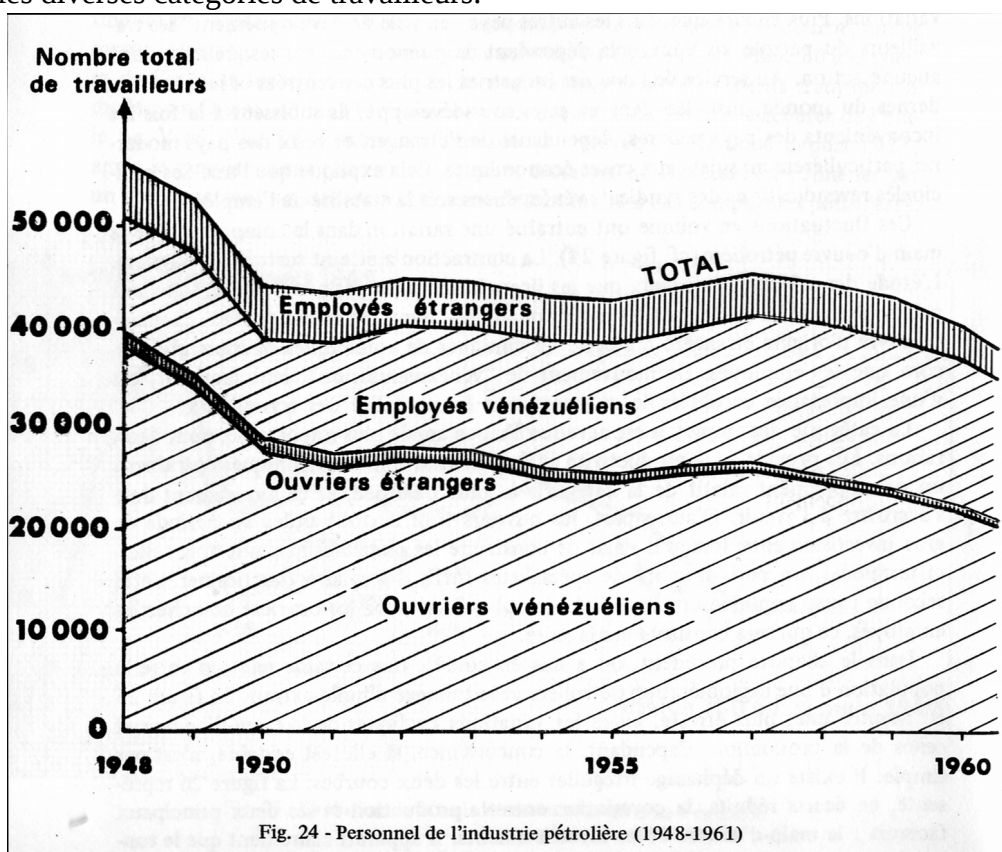
Fig. 23 - Evolution de la main d'oeuvre pétrolière au Vénézuéla

Cela coïncida aussi avec une crise mondiale de surproduction provoquée par les investissements excessifs des années 1957-59 et qui a atteint toutes les régions productrices du monde capitaliste. Comme pour l'aggraver, l'Union Soviétique pratiqua alors une politique de vente de pétrole à bon marché, vers l'Italie surtout qui inquiéta beaucoup l'opinion vénézuélienne. Ainsi, trois sortes de facteurs ont déterminé l'évolution de cette main-d'oeuvre : des événements proprement vénézuéliens, comme la révolution du 23 janvier 1958 ; les péripéties de la politique mondiale, guerre de 1939-45, guerre de Corée, crise de Suez ; enfin, la politique économique des sociétés pétrolières qui, essayant d'ajuster leur production à une demande non planifiée, font alterner les périodes d'investissements intenses avec celles de contraction des activités.

Comme il fallait s'y attendre, ces deux derniers types de facteurs sont prépondérants et déterminent chez les pétroliers vénézuéliens des crises cycliques d'ordre mondial. Les courbes de la main-d'oeuvre du pétrole aux Etats-Unis évoluent en effet de la même manière, même si la masse 12 fois supérieure des travailleurs américains et la protection officielle dont jouit cette industrie, amortissent l'ampleur des variations. Plus encore que dans les autres pays « en voie de développement », les travailleurs du pétrole au Vénézuéla dépendent de phénomènes sur lesquels ils n'ont aucune action. Au service de l'une des industries les plus concentrées et les plus modernes du monde, installée dans un pays sous-développé, ils subissent à la fois les inconvénients des pays pauvres, dépendants de l'étranger, et ceux des pays modernes particulièrement sujets aux crises économiques. Cela explique que l'une des principales revendications des syndicats vénézuéliens soit la stabilité de l'emploi.

Ces fluctuations en volume ont entraîné une variation dans la composition de la main-d'oeuvre pétrolière (cf. figure 24). La contraction a atteint surtout les ouvriers. L'étude des salaires confirmera que les licenciements, en période de crise, touchent principalement les catégories les moins qualifiées, donc, les moins payées. La main d'oeuvre d'origine étrangère n'a cessé de diminuer de volume, les ouvriers plus encore que les employés. Ce mouvement de « Vénézolanisation », lent mais sûr, est d'une importance considérable et transforme la mentalité des travailleurs.

La catégorie des employés est devenue chaque année plus importante, pour deux raisons. Les progrès de la productivité et l'automatisation des techniques entraînent un développement relatif de la catégorie la plus qualifiée, et ce mouvement doit s'accroître à l'avenir. D'autre part, les ouvriers sont surtout utiles en période de gros investissements, lorsqu'il s'agit de construire les installations : une fois celles-ci terminées, un petit nombre de spécialistes suffit à les faire fonctionner. Cette seconde cause implique une mobilité bien plus forte chez les ouvriers que chez les employés, ce qui sera confirmé par la suite. Dans le chapitre précédent, on a mis en lumière une certaine relation entre la population d'une agglomération pétrolière et le tonnage d'huile extrait. La figure 25 en montre une, plus étroite, entre les variations cycliques de la main-d'oeuvre et celles de la production. Cependant, la concordance, si elle est certaine, n'est pas simple. Il existe un déphasage irrégulier entre les deux courbes. La figure 26 représente, en écarts réduits, la covariation entre la production et ses deux principaux facteurs : la main-d'oeuvre et les investissements. Il apparaît clairement que le tonnage produit dépend plus étroitement des investissements que de la main-d'oeuvre, ce qui est normal dans une industrie qui compte les plus grandes immobilisations de capital par poste de travailleur. La courbe des investissements est plus régulière que celle de la production et bien plus encore que celle de la main-d'oeuvre : les compagnies suivent une politique d'investissements régulière et planifiée et amortissent plutôt les a-coups du marché en variant le volume de la main-d'oeuvre. Encore, ces crises successives de l'emploi ne touchent-elles pas au même point les diverses catégories de travailleurs.



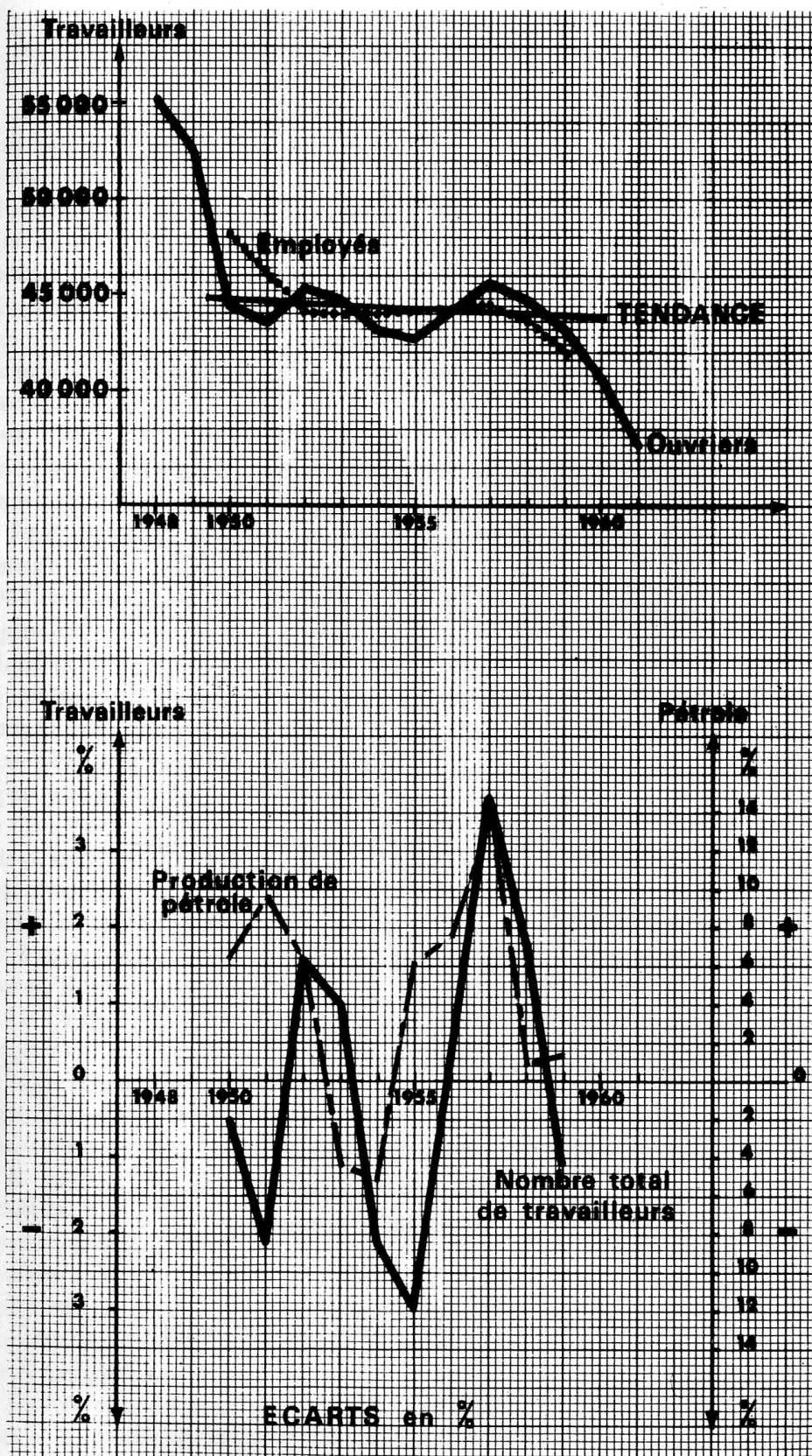


Fig. 25 - Variations cycliques comparées de la main d'oeuvre et de la production

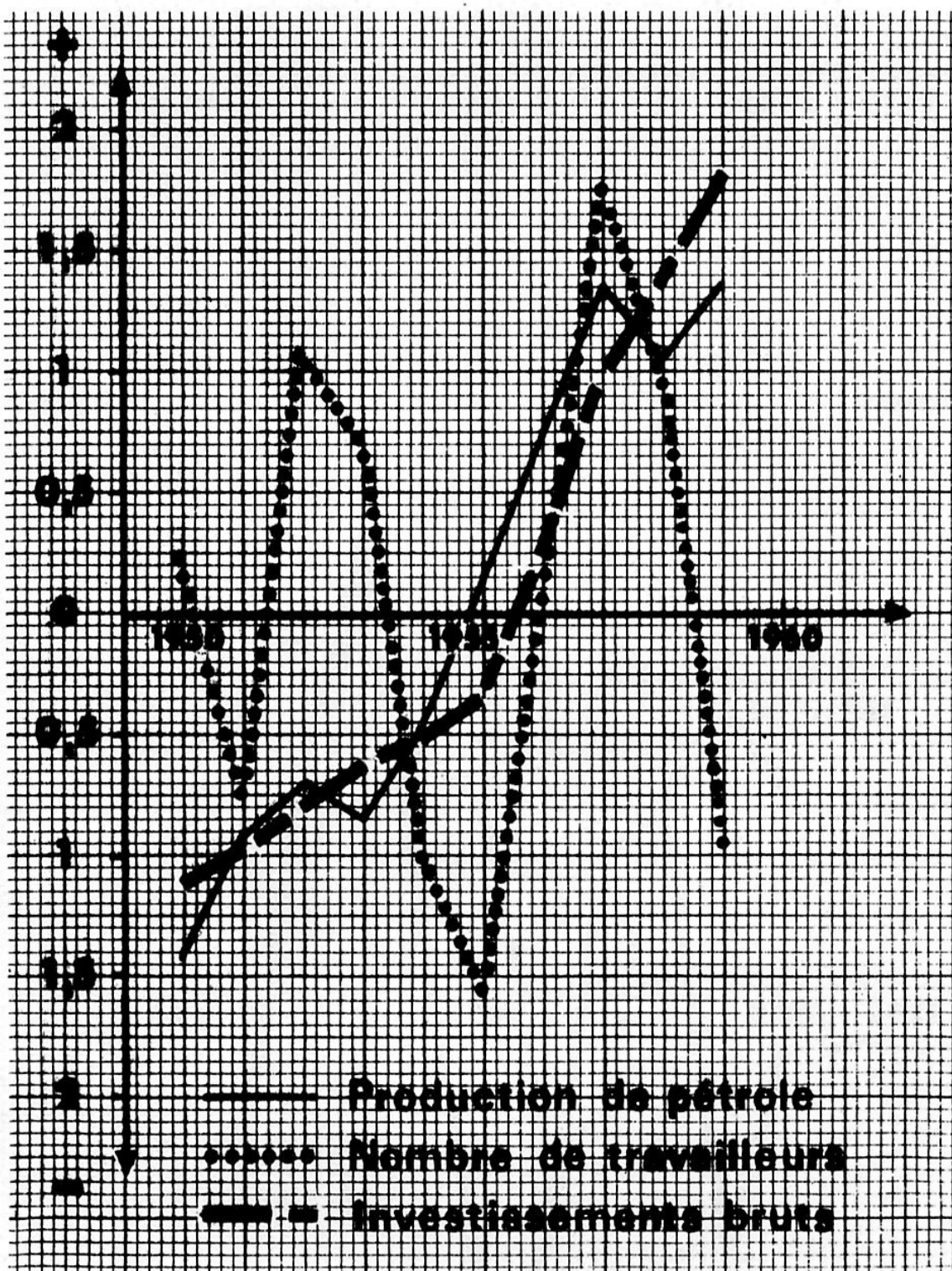


Fig. 26 - Covariation pétrole/travailleurs (en écart réduit)

b. Analyse de l'évolution par département d'opération

Les compagnies répartissent leur personnel en cinq branches, les « départements d'opération ». La « Production » comprend deux activités différentes, la recherche du pétrole (« exploration ») et son extraction (« exploitation »). Le « raffinage » est un département de création récente, dont le développement date des années 1948-49 ; il ne traite qu'une petite partie du pétrole vénézuélien, le reste étant raffiné dans les Antilles Hollandaises (Aruba et Curacao) ou exporté brut. Le département d' « Administration » se trouve surtout à Caracas, mais il est représenté dans tous les camps importants. Le « Marketing » s'occupe de la vente des produits pétroliers à l'intérieur du territoire vénézuélien : sa fonction, naguère négligeable, est en train de grandir avec le développement de la circulation automobile dans le pays. Enfin, le département « Marine » comprend les équipages et les états-majors des pétroliers qui exportent l'huile vers Curacao, les Etats-Unis ou l'Europe. Les statistiques permettent d'analyser l'évolution de ces départements au cours des cycles.

Pour mieux les mettre en lumière, il est nécessaire de ne considérer que la partie centrale de la courbe de variation de la main-d'oeuvre, car si le brusque essor de 1948 trouve tout naturellement sa place dans le rythme cyclique, son ampleur exceptionnelle fausserait les calculs. On sait que l'évolution d'un phénomène économique pendant une période suffisamment longue peut d'ordinaire se décomposer en quatre sortes de mouvements : la tendance longue (Mouvement séculaire des anciens auteurs) qui résume toute l'évolution et se ramène à une droite représentant l'axe général de la courbe ; le mouvement cyclique qui correspond à des variations à peu près égales de part et d'autre de cet axe ; le mouvement saisonnier, qui n'est au fond qu'un mouvement cyclique de période annuelle ; enfin, les variations aléatoires, sans signification. Une courbe chronologique est la résultante de ces quatre mouvements, aussi longtemps du moins, que des facteurs extérieurs ne viennent pas modifier l'une ou plusieurs de ses composantes, comme cela s'est produit en 1947-48, à cause de l'ampleur de l'effort de guerre des Alliés, et en 1961-62 pour des raisons qu'il faudra essayer de préciser.

La figure 27 représente les courbes de tendance longue des cinq départements d'opération, en pourcentage de la main-d'oeuvre. La variation la plus grande concerne la production, qui tend à employer un pourcentage de plus en plus faible de la main-d'oeuvre. Comme elle rassemble encore plus des 2/3 des travailleurs, cette évolution est grave et explique la plus grande partie des licenciements.

Le raffinage est en plein essor : ses progrès correspondent à la moitié du déclin relatif de la production (dérivées : - 0,2 et + 0,1). L'administration et le marketing s'accroissent tous deux également. Le département de la marine reste à peu près constant (3 %), ce qui montre qu'il a été touché par les licenciements. Comme depuis douze ans, la main-d'oeuvre pétrolière a lentement diminué, on voit que les licenciements ont touché surtout la production et que le raffinage a connu, au contraire, une remarquable stabilité.

En reportant les mouvements de la main-d'oeuvre non plus à l'axe des abscisses, mais à la courbe de tendance longue, on élimine l'influence de cette dernière et l'on met en évidence le mouvement cyclique. Entre 1946 et 1961, il existe un cycle assez régulier dont la période est de 4,6 années (cf. figures 23 et 28). L'évolution de la main-d'oeuvre américaine esquisse un cycle analogue, mais beaucoup moins net, à cause sans doute de la protection plus grande dont jouit cette industrie pétrolière, alors que l'industrie vénézuélienne est exposée directement aux a-coups de la conjoncture mondiale.

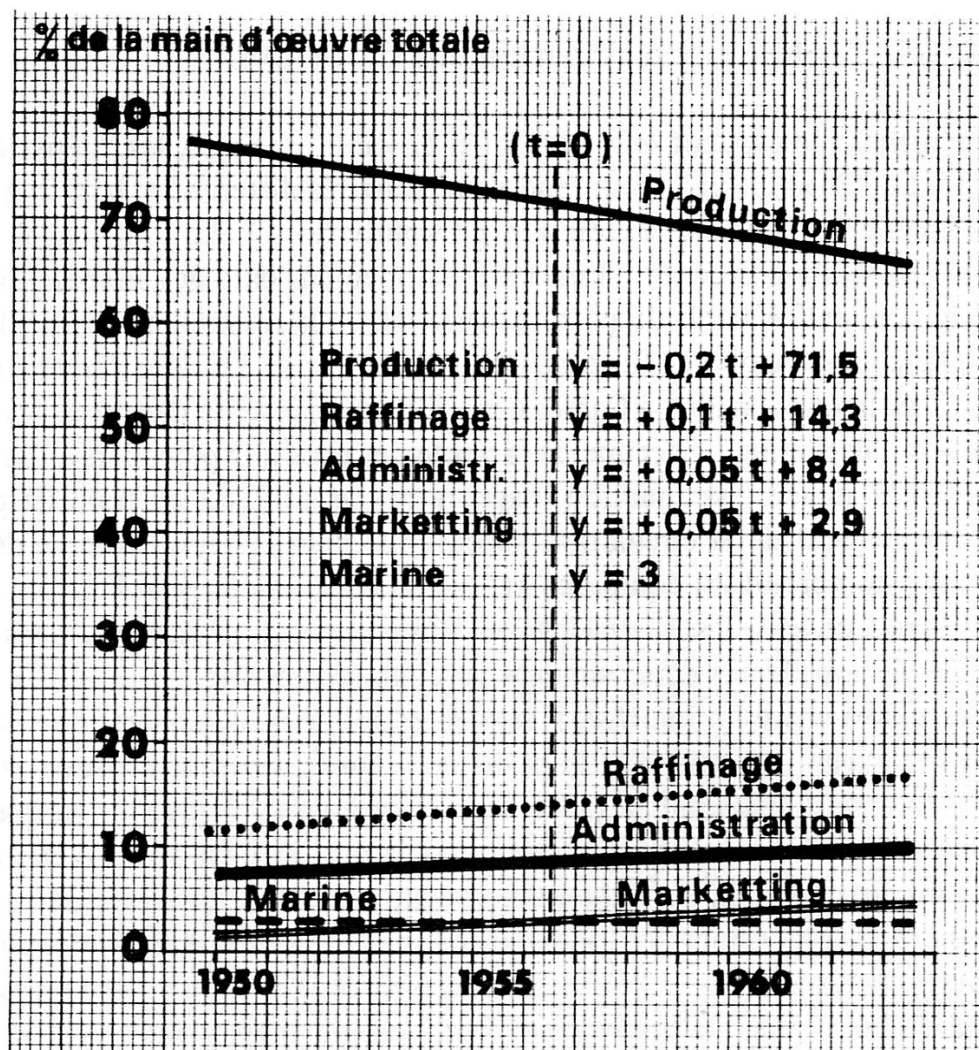


Fig. 27 - Courbe de tendance des cinq départements d'opération

La courbe cyclique de la Production (en pourcentage) est très proche de celle de la main-d'oeuvre globale. En fait, tout le mouvement cyclique dépend de l'évolution de ce département parce qu'il rassemble près de 70 % des travailleurs, et que ceux-ci sont en général moins qualifiés que ceux des autres départements, donc plus facilement embauchés ou licenciés. Il existe cependant un léger déphasage entre les deux courbes : les points hauts de la Production sont en retard d'environ six mois sur ceux de la courbe globale, ce qui signifie que d'autres départements déclinent avant la Production. L'évolution de cette dernière est très dissymétrique : la phase ascendante ne dure qu'un an et demi ou deux ans, alors que la phase descendante, plus lente, se fait en trois ans environ ; en d'autres termes, les périodes d'embauche sont plus courtes et plus violentes que celles de licenciements.

Le département du Raffinage (cf. figure 29) évolue presque à l'inverse de la Production, ce qui signifie, puisque les valeurs sont relatives, qu'il reste étonnamment stable. La courbe de l'Administration, enfin, est fort irrégulière, ce qui montre l'importance des mouvements saisonniers : la main d'oeuvre de ce département est beaucoup plus mobile.

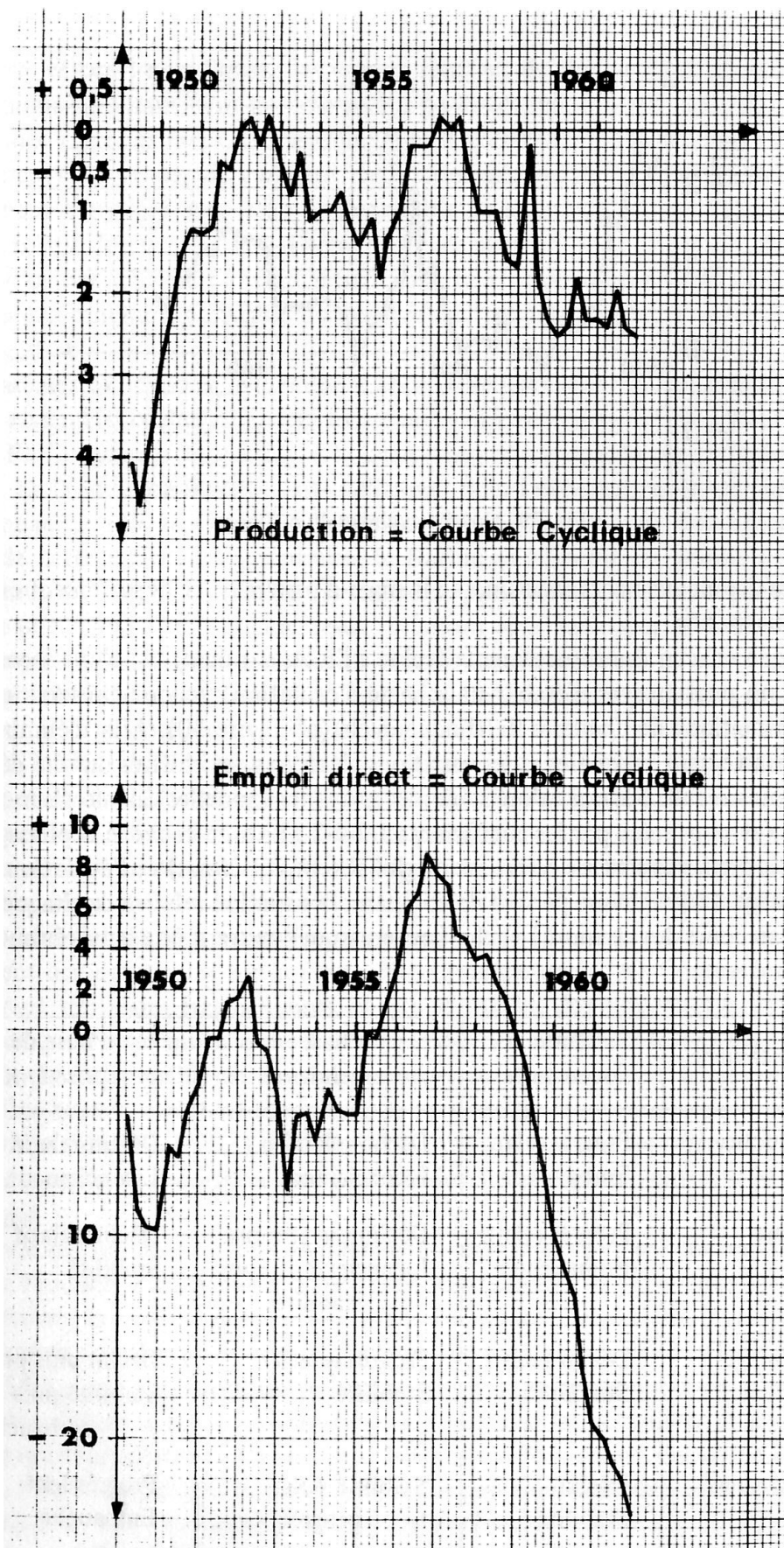


Fig. 28 - Courbes cycliques de la production et de l'emploi direct

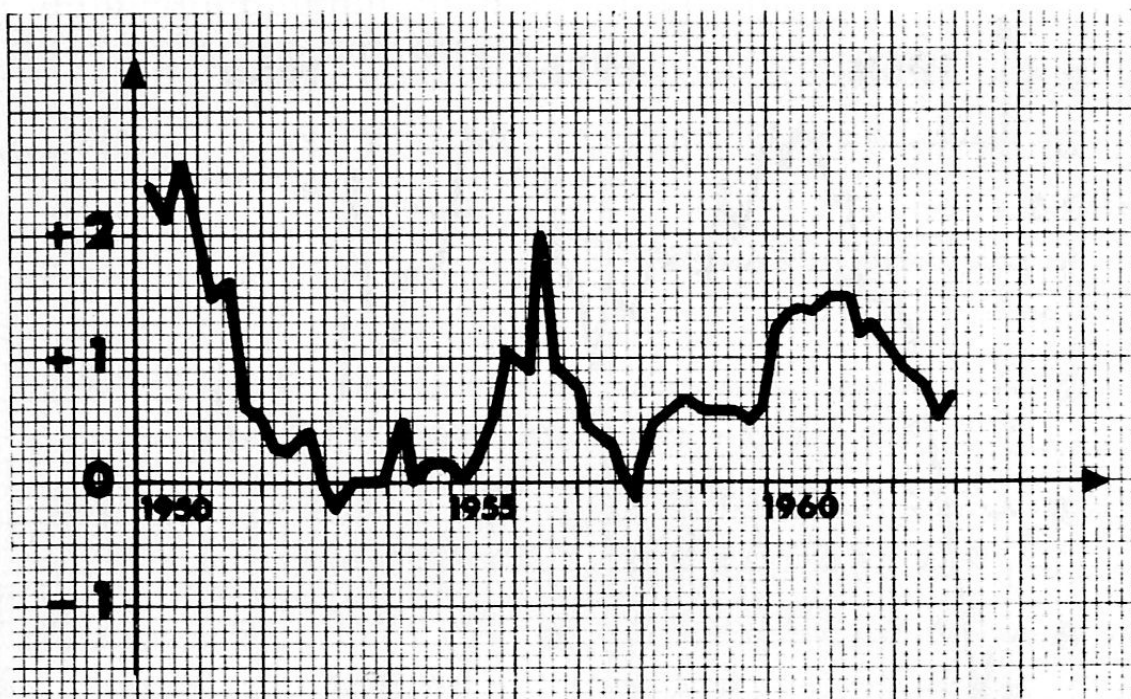


Fig. 29 - Courbe cyclique du raffinage

Puisque chacun des départements évolue à l'intérieur du cycle d'une façon particulière, on peut essayer d'établir un schéma d'évolution cyclique qui serait un résumé systématique de l'histoire de chaque cycle (cf. figure 30). Afin d'éliminer à la fois le mouvement saisonnier et les variations aléatoires, les chiffres ont été désaisonnalisés puis régularisés par la méthode des moyennes mobiles calculées sur cinq trimestres (et pondérées par les coefficients 1-2-4-2-1). On retrouve le déphasage de la Production par rapport au mouvement global (emploi direct) et l'évolution inverse du raffinage. Le graphique permet de comparer la variation relative de chaque département au cours des phases du cycle. Les remarques peuvent être ainsi résumées :

Département	Phase ascendante	Phase descendante	Phase de reprise lente
Production	Progrès relatif Embauche	Déclin relatif Licenciement	Déclin relatif Licenciement
Marine	Progrès relatif Embauche	Déclin puis reprise Licenciement puis stabilité	Déclin relatif Stabilité
Raffinage	Déclin relatif Stabilité	Progrès relatif Stabilité	Déclin puis progrès Stabilité puis embauche
Marketing	Déclin Stabilité	Stabilité puis progrès	Progrès lentement Embauche

Comme les courbes indiquent les valeurs relatives de chaque département, le tableau indique simultanément le mouvement de la courbe, qui est une variation par rapport aux autres groupes de travailleurs, et le mouvement absolu (embauche ou licenciement) qui se déduit aisément de la comparaison de la courbe relative du département considéré avec celle de l'ensemble de la main d'oeuvre. Par exemple, un recul relatif, lorsque La main d'oeuvre globale augmente, signifie une stabilité de la main d'oeuvre ; le même recul relatif dans une phase descendante marque au contraire une diminution absolue du nombre des travailleurs et une vague de licenciements, etc.

De pareilles indications, évidemment approximatives, mettent cependant en lumière la ressemblance de rythme qui existe entre la Production et la Marine, et aussi entre le Raffinage et le Marketing. Ces deux groupes ont en effet des fonctions différentes. La Production travaille essentiellement pour l'exportation, le marché vénézuélien jouant un rôle accessoire, et la Marine, chargée du transport, dépend complètement de cette activité. Au contraire, le Raffinage alimente en grande partie le marché intérieur que le Marketing est chargé de prospecter. Ces deux départements en tirent une stabilité plus grande, leurs variations sont analogues et différent tout naturellement de celles des départements tournés vers l'extérieur.

Il est possible d'aller plus loin dans l'analyse et de proposer une histoire des cycles fondée sur le déphasage des courbes (cf. figure 30). Il semble, en effet, qu'au cours de chaque cycle, l'Administration (n° 1) commence à se gonfler jusqu'à atteindre un sommet. Puis, le Marketing (n° 2), et à sa suite le Raffinage (n° 3) augmentent en valeur relative et aussi en valeur absolue, puisque la courbe à ce moment marque une lente reprise. La Marine (n° 4) suit, après, un mouvement ascendant, et enfin, dernier des départements, la Production (n° 5) prend un essor qui dure lors même que la courbe globale de la main d'oeuvre a commencé à baisser.

On peut distinguer ainsi sur la figure 30 un premier cycle (A). Comme les statistiques avant 1950 sont fragmentaires et que le procédé des moyennes mobiles étalées sur cinq ans rend inutilisables les chiffres des deux premiers trimestres de la série, il n'a pas été possible de tracer les courbes avant le troisième trimestre 1950. Les chiffres bruts permettent cependant de reconnaître les sommets du Marketing (n° 2) et du raffinage (n° 3) dont la place a été marquée par une flèche. Le cycle (B) est très net et la succession des sommets des divers départements suit bien l'ordre indiqué.

Le cycle (C) commence aussi régulièrement, mais le mouvement tourne court en 1961, la Production se gonfle à peine (C 5). Comme celle-ci représente 70 % de la main d'oeuvre, la courbe globale, elle aussi, s'effondre. Le nouveau cycle a donc avorté dans sa dernière phase, parce que la politique intérieure vénézuélienne, à partir de 1958, a pris le pas, exceptionnellement sur la conjoncture mondiale. L'attitude du nouveau régime a été moins favorable aux compagnies pétrolières et les graves secousses qui l'ébranlèrent (attentat contre le Président Bétancourt, putsch de Puerto Cabello...) les ont incitées à désinvestir. De plus, le gouvernement socialisant d'Accion Democratica a créé une société nationale d'exploitation pétrolière (Corporacion Venezolana del Petroleo) et lui a réservé toutes les nouvelles concessions. Comme la CORVEPET s'est développée très lentement (en 1962, elle comptait encore moins de trois cents employés), l'exploration et la recherche de nouveaux gisements, branches très importantes de la Production, ont vu leurs activités diminuer et presque s'arrêter. Ajoutons que 1961 fut l'année des élections présidentielles, et pour cette raison, particulièrement troublée.

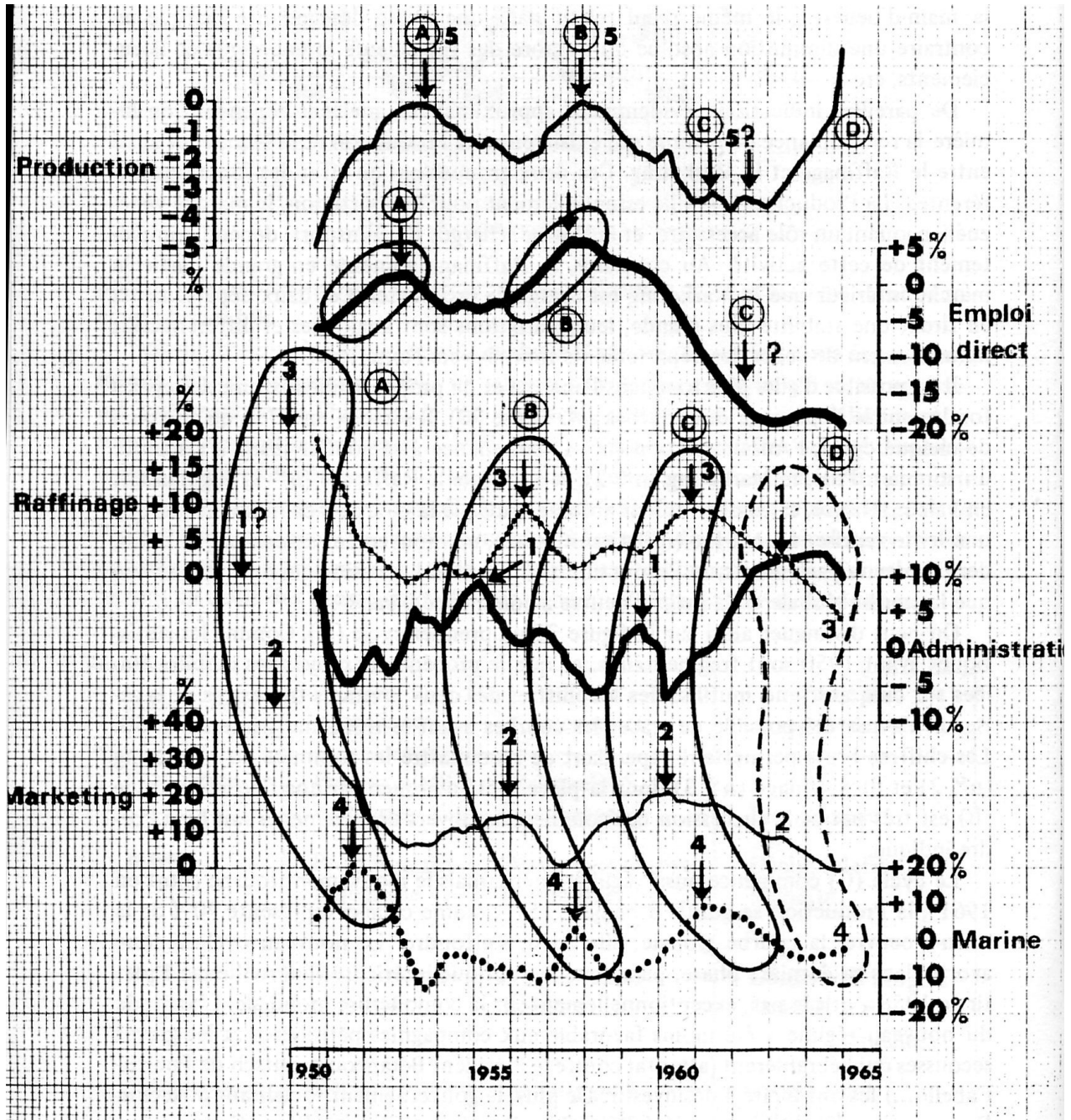


Fig.30 - Courbes cycliques (moyenne mobile sur cinq ans)

Le sommet atteint par l'Administration au deuxième trimestre 1962 permettait de se demander si un nouveau cycle (D) n'allait pas commencer de nouveau. Grâce à la diligence d'amis restés sur place, l'auteur a pu obtenir les statistiques de 1963, 1964 et des deux premiers trimestres de 1965. Elles lui ont permis, avant de mettre cette étude au net, de prolonger les courbes de la figure 30. L'Administration a effectivement passé par un maximum, anormalement long, du reste. Le Marketing a suivi médiocrement (n° 2), avec une pointe très émoussée. Le Raffinage, qui aurait dû alors marquer une remontée (n° 3) n'a cessé de décliner. Au contraire, la Marine (n° 4) et surtout la Production (n° 5) ont fait de grands progrès relatifs. La courbe générale, après la longue chute des années 1958-1962 a connu un léger gonflement correspondant au cycle (D) à moitié avorté. Les licenciements, dans la Production, sont devenus rares et ce département paraît avoir atteint une certaine stabilité. Les points faibles qui ont aussi fait avorter ce cycle, sont à chercher dans le Raffinage surtout, et aussi le Marketing, où il y a eu beaucoup de licenciements, ce qui est d'autant plus grave que ces départements sont considérés comme les plus stables et les moins sujets aux crises. Leur déclin et l'essor relatif de la Production et de la Marine montrent que depuis 1962, c'est le marché intérieur vénézuélien dont l'activité diminue, cependant que les marchés mondiaux, depuis 1961, sont redevenus acheteurs, comme le confirment d'ailleurs les bons résultats des trusts internationaux.

Ainsi, le rythme signalé plus haut paraît assuré. Les cycles semblent bien se succéder avec une période d'environ 4 1/2 ans à 6 ans. Chaque cycle correspond, dans le détail, au gonflement successif des divers départements d'opération : l'Administration, d'abord, voit sa part augmenter dans la main-d'oeuvre globale puis, dans l'ordre le Marketing suivi du Raffinage (développement du marché intérieur) et enfin, la Marine suivie de la Production (essor de la demande mondiale). La crise excessive de 1958-61 doit sa gravité à la conjonction d'une surproduction mondiale et d'un changement de politique intérieure au Vénézuéla. La crise mondiale eut alors un effet prépondérant : la Production s'effondre (C 5) et fait avorter le cycle (C).

A partir de 1962, La conjoncture mondiale s'améliore, mais alors, la crise économique que subit le marché intérieur vénézuélien passe au devant de la scène et continue à peser sur l'évolution de la main-d'oeuvre : le nouveau cycle (D) qui commençait à se développer est à son tour paralysé, cette fois par l'insuffisance de la demande intérieure (D 2 et D 3). Il est normal que la crise mondiale ait eu des conséquences plus graves que la crise intérieure, donc que le cycle (C) corresponde à une chute profonde de la courbe de la main-d'oeuvre et le cycle (D) à une simple stagnation.

Une fois éliminés les mouvements cycliques, les courbes initiales ne représentent plus que les variations saisonnières et des mouvements aléatoires que l'on peut négliger. La figure 31 illustre ces variations, par département d'opération. La courbe globale montre que l'embauche se fait surtout pendant le quatrième trimestre, c'est-à-dire entre le 30 septembre et le 31 décembre. Le volume de la main-d'oeuvre a tendance au contraire à diminuer au troisième et au deuxième trimestres (30 juin-30 septembre et 31 mars-30 juin). Raffinage et Marine ne comportent pas de variations saisonnières. Celles de la production sont assez faibles et opposées plus ou moins à la tendance générale, ce qui indique que d'autres départements doivent varier beaucoup. C'est en effet, le cas du Marketing et de l'Administration. Cette dernière présente les amplitudes les plus grandes : dégonflement accentué en début d'année, entre le 1er janvier et le 31 mars et reprise vigoureuse au second trimestre.

Ces courbes confirment la remarquable stabilité du Raffinage et la forte mobilité du personnel administratif. Il serait dangereux de vouloir en tirer davantage, car le mouvement saisonnier varie lui-même avec le temps : en 1946 et 1947, le quatrième trimestre a connu un tel renforcement de l'embauche que l'effet s'en fait sentir sur toute la période. Mais le même calcul,

appliqué à une période plus courte, 1950-59 par exemple, diminuerait le coefficient du quatrième trimestre et renforcerait celui du premier.

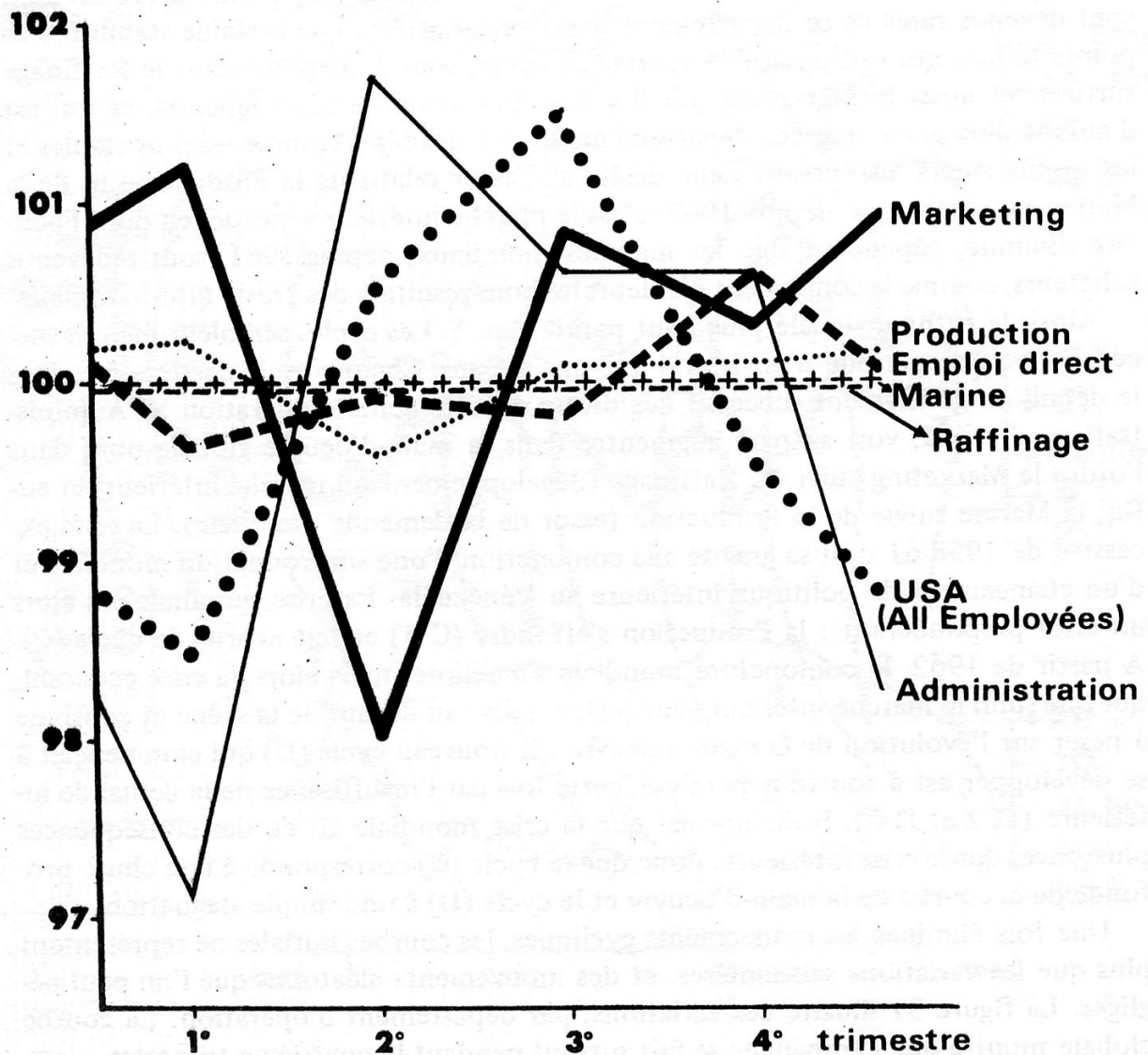


Fig. 31 - Coefficients saisonniers des départements d'opération

On peut se demander s'il existe une différence significative entre les coefficients des phases descendantes et ceux des phases ascendantes :

	1 ^{er} trim	2 ^o trim	3 ^o trim	4 ^o trim
Phases ascendantes 1950-53 et 1955-57	100,2	99,2	100,1	100,5
Phases descendantes 1953-57 et 1958-59	97,9	101,4	100,2	100,5

Le test statistique de Fisher-Snedecor montre que la différence n'est pas significative.

III - LES CONTRACTUELS

Pour les travaux différents des activités pétrolières, les compagnies passent des contrats avec des entreprises spécialisées. La main-d'oeuvre de l'entreprise jouit alors, pendant toute la durée du contrat, des mêmes avantages que les travailleurs du pétrole. Les contractuels sont d'ordinaire chargés de la construction des routes, parfois des grands entrepôts, de l'entretien des jardins, du nettoyage des bureaux, du lavage du linge, etc... En fait, l'essentiel de la main-d'oeuvre contractuelle travaille dans le bâtiment.

Il ne faut pas confondre ces contrats limités, correspondant à des activités presque toujours très différentes de la production du pétrole, avec les contrats par lesquels certaines compagnies confient à d'autres sociétés pétrolières mieux placées ou mieux équipées, l'exploitation de leurs concessions. La Creole, par exemple, par souci de rationalisation, confie ses champs pétrolifères de l'Anzoategui à la Mene Grande, sa « concurrente », contre redevance. Ces partages d'activité n'apparaissent pas dans les statistiques de la main-d'oeuvre contractuelle.

Cette main-d'oeuvre joue, selon la taille des compagnies pétrolières, trois rôles différents. Dans le cas des compagnies de bureau comme l'International Petroleum C°, sans activité industrielle propre, qui n'emploient au Vénézuéla que quelques personnes et confient l'exploitation de leurs concessions aux autres compagnies, ce rôle est nul. Les compagnies moyennes, avec quelques centaines d'employés, n'ont pas la possibilité ou le désir de pratiquer de gros investissements et font travailler le plus souvent possible sous contrat. En ce cas, les contractuels peuvent représenter un fort pourcentage de l'emploi direct : 28,9 % dans le cas de la Phillips, 34 % dans celui de la Richmond, et jusqu'à 47,6 % à la Sun Oil C°.

Les très grandes compagnies pétrolières sont suffisamment intégrées pour que les travailleurs contractuels ne soient qu'un complément accessoire de leur propre main-d'oeuvre : 2,9 % de l'emploi direct pour la Creole (au 31 décembre 1962), 5,2 % pour la Mobil, 13,7 % pour la Shell et 18,2 % à la Mene Grande.

La figure 32 permet de comparer l'évolution chronologique de la main-d'oeuvre des compagnies (emploi direct) et des contractuels. On retrouve approximativement les mêmes mouvements cycliques, mais le parallélisme n'est pas parfait : le sommet de 1952-53 est fort émoussé chez les contractuels, alors que celui de 1957 est exagéré. Les sociétés contractuelles travaillant essentiellement dans le bâtiment, il est très probable que la courbe de leur main-d'oeuvre reflète l'effort d'équipement alors que celle des pétroliers représente davantage l'évolution de la production. Or, cet effort d'équipement a été plus grand en 1956-57 qu'en 1952-53, où l'on utilisait encore les énormes investissements effectués pendant la guerre.

Les mouvements du personnel contractuel sont notablement plus amples que ceux de la main-d'oeuvre pétrolière. Il forme une sorte d'armée de réserve, facilement embauchée et licenciée puisque les compagnies ne s'engagent envers elle que pour une durée courte et limitée d'avance. Aussi, les contractuels sont-ils particulièrement exposés aux crises : lors du maximum de 1957, au 31 mars, alors que les pétroliers étaient 43.680, ils représentaient 12 728 travailleurs, 29 % de l'emploi direct. Au 31 décembre 1962, les pétroliers n'étaient plus que 33 000 et les contractuels 3 069, soit à peine 9,3 % du premier groupe. Environ 10 000 contractuels ont ainsi perdu leur travail, autant que de pétroliers : cette main-d'oeuvre défavorisée joue donc, dans les mouvements de population et le développement des villes, un rôle aussi important que celui de la main-d'oeuvre pétrolière, plus nombreuse mais aussi plus stable.

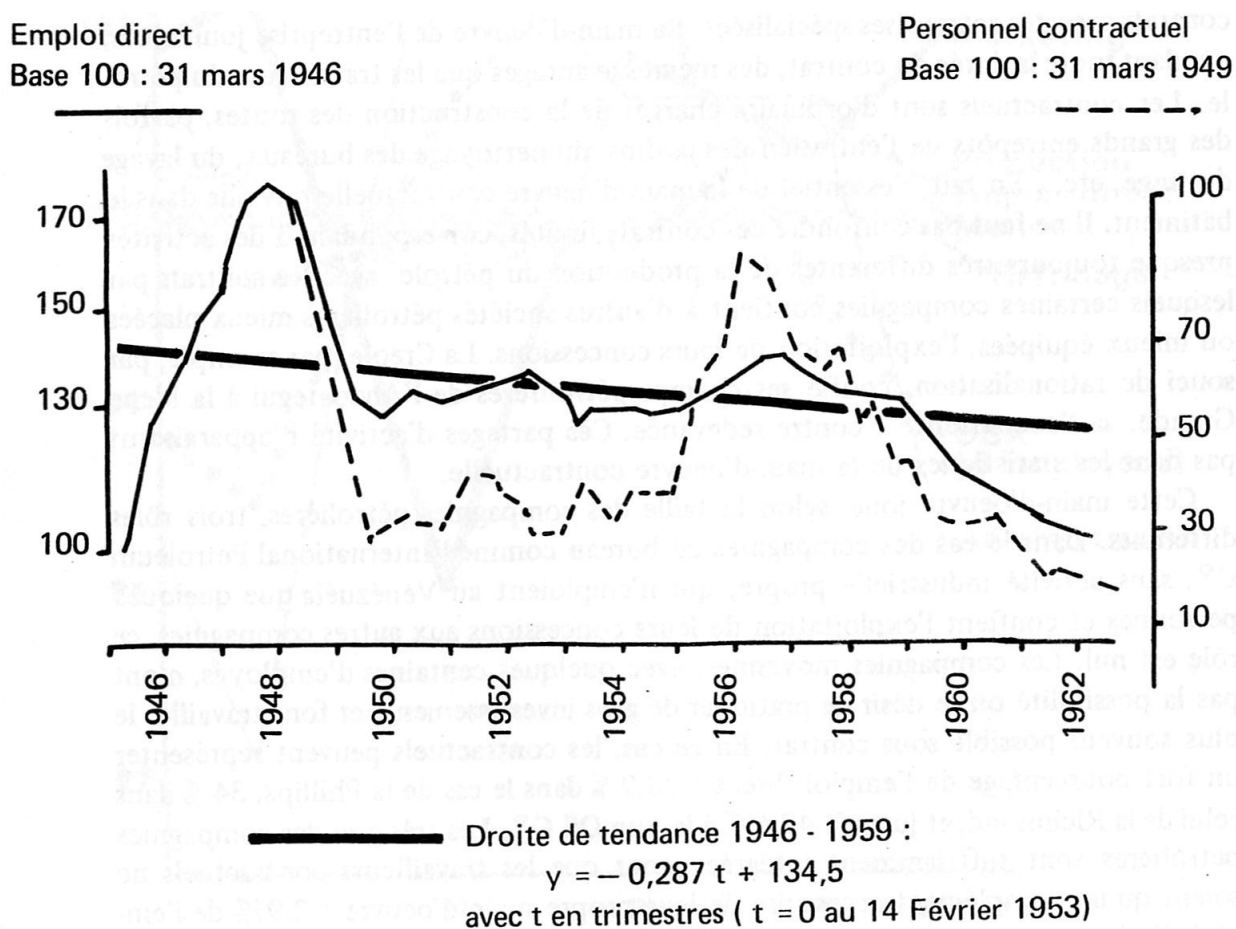


Fig. 32 - Evolution de la main-d'oeuvre : emploi direct et contractuels

Les variations saisonnières de ce groupe sont nettement plus fortes (cf. figure 33) et comblent à peu près les vides laissés par celles des pétroliers. Il faut en effet pondérer ces diverses variations par les masses en jeu : 40 000 personnes dans le cas de l'emploi direct et 7 000 à 8 000 contractuels. Les fluctuations saisonnières sont plus fortes en période descendante ; le test statistique montre que ce n'est certainement pas aléatoire.

Les contractuels sont un peu les parents pauvres des travailleurs du pétrole. Ils sont d'autant plus mal connus qu'ils ne dépendent pas de compagnies puissantes et bien organisées mais de petites entreprises locales, parfois familiales, à capitaux d'ordinaire vénézuéliens. C'est une main-d'oeuvre extrêmement hétérogène, avec les qualifications les plus variées : depuis l'ingénieur de réputation mondiale de la firme Schlumberger jusqu'au peon illettré comme manoeuvre. L'origine géographique est aussi très diverse : il semble qu'il y ait une fraction importante d'étrangers pauvres, surtout d'Italiens, travaillant dans la construction.

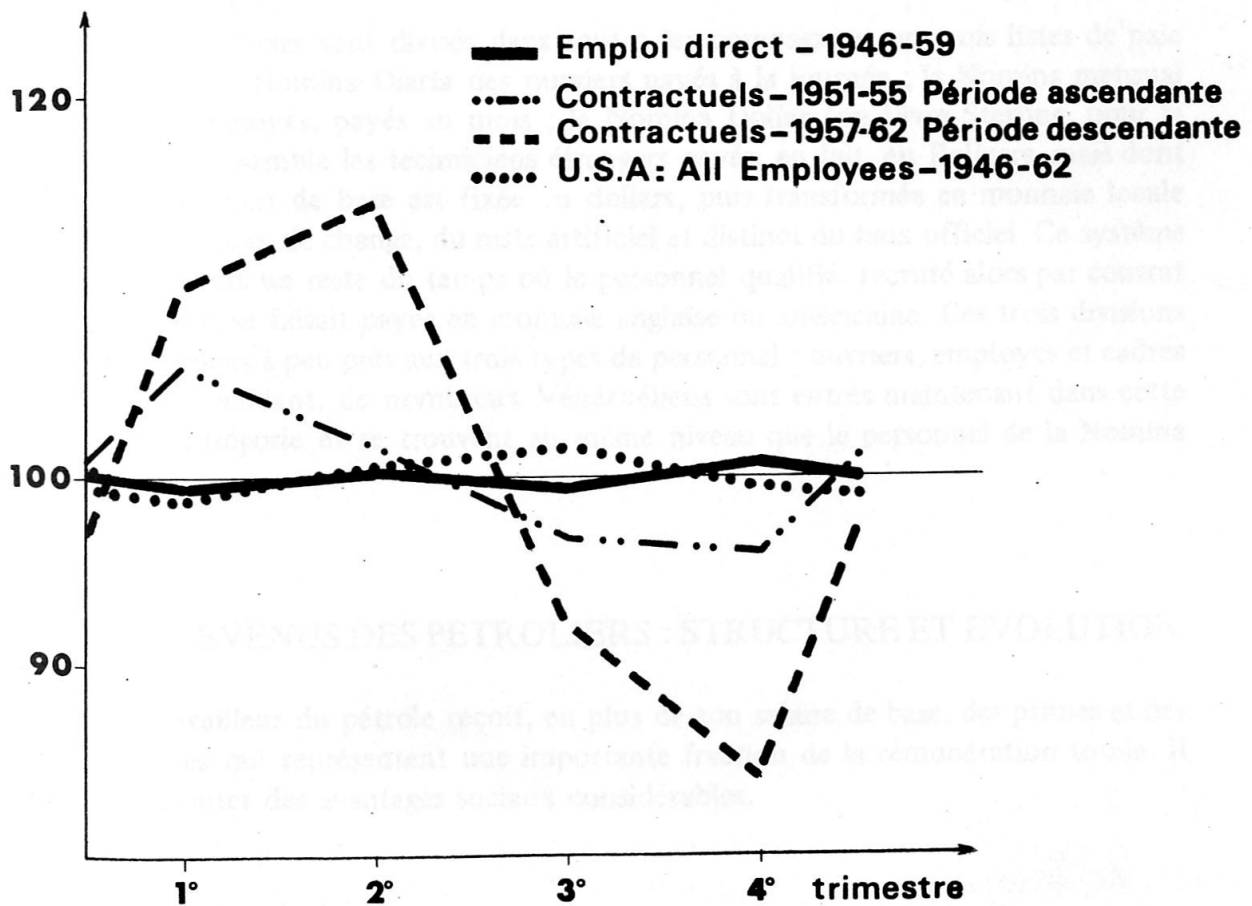


Fig. 33 - Mouvements saisonniers de la main-d'oeuvre

L'essor puis le déclin de Ciudad Ojeda, leur ville, dans le Zulia, montre que la prospérité et les revers des sociétés contractuelles ont peut-être plus d'importance encore dans la transformation du paysage humain que ceux du personnel pétrolier proprement dit. Si les contractuels ont des salaires analogues pendant La durée du contrat, ils ne peuvent guère évoquer ces multiples clauses de sauvegarde qui assurent au personnel des compagnies une protection efficace contre le chômage et la vieillesse.

CHAPITRE III

LES REVENUS DES TRAVAILLEURS DU PETROLE

Le haut niveau de vie des travailleurs du pétrole est l'un des principaux facteurs d'unité de ce groupe. D'autre part, les effets considérables que l'activité pétrolière a pu exercer sur le paysage - au point de le transformer complètement, parfois - découlent de l'importance des salaires versés. Il est donc capital d'étudier la structure des revenus des pétroliers et leur répartition selon le niveau de qualification, le sexe ou la zone de travail.

Les travailleurs sont divisés dans toutes les compagnies, en trois listes de paie (Payroll) : la *Nomina Diaria* des ouvriers payés à la journée ; la *Nomina Mensual* pour les employés, payés au mois ; la *Nomina Dollar* (ou Livre Sterling, pour la Shell) qui rassemble les techniciens étrangers payés, en fait, en Bolívares, mais dont la rémunération de base est fixée en dollars, puis transformée en monnaie locale grâce à un taux de change, du reste artificiel et distinct du taux officiel. Ce système compliqué est un reste du temps où le personnel qualifié, recruté alors par contrat à l'étranger, se faisait payer en monnaie anglaise ou américaine. Ces trois divisions correspondent à peu près aux trois types de personnel : ouvriers, employés et cadres (Staff). Cependant, de nombreux Vénézuéliens sont entrés maintenant dans cette dernière catégorie et se trouvent au même niveau que le personnel de la *Nomina Dollar*.

I - LES REVENUS DES PETROLIERS : STRUCTURE ET EVOLUTION

Le travailleur du pétrole reçoit, en plus de son salaire de base, des primes et des indemnités qui représentent une importante fraction de la rémunération totale. Il faut y ajouter des avantages sociaux considérables.

a. Le salaire de base

Avant 1948, aucun niveau minimum n'était prévu par la loi. Le Salaire Minimum fut fixé pour la première fois, cette année-là, à 16 Bolívares par journée de travail ; la semaine était alors de 48 heures pour les ouvriers (1 Bolívar = 1,1 Franc lourd). Ce minimum fut élevé en 1956 à 20 Bolívares par jour, et en 1960 à 22,45 Bolívares quotidien pour les ouvriers et 600 Bolívares par mois pour la Nomina mensuelle. Le dernier contrat de travail, signé en 1963, a porté ce dernier chiffre à 650 Bolívares mensuels. En fait, il est d'ordinaire largement dépassé.

Il serait fastidieux d'indiquer en détail les augmentations de salaires qui sont survenues à chaque renouvellement du contrat collectif, en 1946, 1948, 1951, 1953, 1956, 1960 et 1963. A chaque fois, le salaire horaire était relevé d'environ 10 %, l'augmentation étant en général un peu plus forte pour les bas salaires. En 1960, par exemple, elle fut de 12 % pour les salaires mensuels inférieurs à 900 Bolívares et de 10 % seulement pour ceux qui étaient supérieurs à 1 200 Bolívares. En 1963, les salaires inférieurs à 1 200 Bolívares ont été relevés de 11 % et ceux qui dépassaient ce chiffre, de 10 % seulement.

Cet effort pour rendre plus homogènes les salaires, pour en refermer l'éventail si l'on peut dire, a porté ses fruits. Au total, le salaire de base moyen a augmenté de 8 929 Bolívares par an en 1948 à 14 422 Bolívares par an en 1959, soit un taux annuel de 4,45 %. Mais dans le même temps, l'ensemble des primes et des indemnités que les statistiques regroupent sous le terme « autres rémunérations » augmentait davantage et jouait chaque année un rôle plus important dans les revenus des pétroliers : la moyenne annuelle par travailleur passait de 3 422 Bolívares en 1948 à 9 734 Bolívares en 1959, soit un progrès annuel de 9,97 %.

b. Primes et indemnités

Le Code du Travail de 1936 avait prévu, pour les travailleurs ayant plus d'un an de services « ininterrompus » dans une entreprise, 7 jours de vacances annuels, pour les ouvriers et 15 jours pour les employés. En 1945, les ouvriers reçoivent aussi les 15 jours. Le Contrat Collectif de 1948 ajoute aux 15 jours obligatoires une semaine supplémentaire. En 1956, les travailleurs ayant de une à quatre années d'ancienneté ont 29 jours, ceux qui ont une ancienneté plus grande en ont 30. Depuis lors, la longueur des vacances n'a plus varié : elles sont encore de 30 jours dans le Contrat Collectif de 1963, mais il s'y est ajouté une « prime de vacances » de 200 Bolívares en 1960 et de 300 Bolívares depuis 1963. Les travailleurs récemment embauchés (moins d'un an d'ancienneté) n'ont droit qu'à un jour de vacances par mois de travail, selon le Code du Travail de 1947 encore en vigueur, mais les contrats, depuis 1960 ont élevé ce droit à 2,5 jours par mois d'ancienneté.

En fait, cela se traduit par une indemnité supplémentaire, car l'expérience montre que beaucoup de travailleurs et en particulier, presque tous les ouvriers, se contentent d'une quinzaine de jours de vacances et reviennent travailler pendant la seconde moitié de leur congé ; ils reçoivent alors un salaire double. Ainsi, la prime de vacances, qui représentait, en 1948, 463 Bolívares par an atteignait en 1959 la somme moyenne de 1 423 Bolívares par homme et par an.

Le droit du travailleur à participer aux bénéfices de l'entreprise lui a été reconnu dès 1936 (Code du Travail), mais il fallut attendre le Code de 1947 pour que le taux de cette participation fut fixé : l'article 76 obligeait les compagnies à répartir 10 % de leurs bénéfices et l'article 78 précisait que ce versement ne saurait dépasser deux mois de salaire par an. La coutume s'est alors établie, pour les compagnies, de verser deux mois de salaire à ce titre, ce qui s'est révélé avantageux pour elles puisque dès 1949, ces deux mensualités représentaient moins des 10 % prévus. Cette prime atteint en moyenne 2 400 Bolívares par travailleur et par an.

Les heures supplémentaires sont payées, depuis 1948, 50 % de plus que l'heure normale. Il faut noter que si la journée diurne est de 8 heures, la « journée nocturne » n'est que de 7 heures, si bien que dans les opérations où le travail est continu (perforation, production, transports maritimes, etc...), le travail est fait par séries de huit heures, avec une heure supplémentaire. En 1962, sur 29 455 230 heures travaillées à la Creole, on peut estimer que près de 5 700 000 heures ont été payées en heures supplémentaires, soit 19,3 % du total.

Qu'elle loge ou non ses ouvriers, la compagnie est obligée de les transporter de leur domicile à leur lieu de travail. Depuis 1946, le temps ainsi occupé à ces déplacements en dehors de la journée de travail donne lieu au versement d'une indemnité lorsqu'il excède quinze minutes. Sa valeur est calculée à partir de l'heure de travail normale majorée de 25 % pour les petits déplacements et de 50 % lorsque la durée du trajet dépasse deux heures et demie par jour (Clause 8 du Contrat Collectif de 1963). De plus, il est tenu compte de cette indemnité pour déterminer la prime de participation aux bénéfices et l'indemnité d'ancienneté.

On devine quelle charge représente, dans ces conditions, l'embauche d'un travailleur domicilié à plusieurs kilomètres : la compagnie doit lui verser une prime de logement, mettre un véhicule à sa disposition (à Amuay, en 1963, un ouvrier était ainsi transporté deux fois par jour dans une voiture particulière de la Creole jusqu'au petit hameau de Los Taques) et lui payer le temps de déplacement. Cela explique, avant 1960, la création des camps pétroliers ; la crise survenue depuis lors a diminué la main-d'oeuvre et permis aux compagnies de ne plus embaucher que des ouvriers habitant tout près des installations pétrolières. C'est là l'un des principaux facteurs expliquant la formation et le développement des agglomérations pétrolières.

Enfin, cette longue énumération ne serait pas complète si l'on ne citait pas les indemnités réservées aux tâches dangereuses ou pénibles : plongeurs sous-marins, pour qui la prime est calculée en fonction de la profondeur atteinte, mélangeurs de tétra-éthyle de plomb, gardiens travaillant la nuit, etc.

c. Protection contre le chômage, l'incapacité, la vieillesse et la mort

Le Code du Travail et les divers Contrats Collectifs ont prévu pour ces divers cas des indemnités auxquelles s'ajoutent des primes créées bénévolement par les entreprises. Une conférence faite en août 1961 à Maracay par le Docteur Luis A. Cottin fournit des exemples précis tirés de l'expérience de la Creole.

Les indemnités obligatoires, d'origine légale ou contractuelle sont les suivantes :

- l'indemnité de préavis est payée aux travailleurs licenciés contre leur gré : elle est égale à un mois de salaire.
- l'indemnité d'ancienneté varie selon que le pétrolier quitte la compagnie de son propre gré (démission, retraite) ou qu'il est licencié pour des raisons étrangères à sa propre volonté. Le montant de l'indemnité est, dans le premier cas, de quinze jours, dans le second, d'un mois de salaire par année de service. Après 25 ans de service, un employé reçoit ainsi environ un ou deux ans de salaire en prime.
- l'indemnité de séparation (Cesantia) est semblable à la précédente et calculée de la même manière, mais son montant est limité à 8 mois en cas de départ volontaire, à 20 mois dans l'autre. Après 25 ans de service, elle représente environ un an de salaire qui s'ajoute aux primes précédentes.
- \- en cas d'accident ou de maladie professionnelle, le travailleur perçoit une indemnité dont le montant varie selon le salaire, la gravité de l'accident et la contribution de l'Assurance Sociale, qui n'intervient pas encore partout.
- pour être complète, cette liste doit mentionner enfin l'indemnité de frais d'enterrement, soit 500 Bolívares payés au décès d'un travailleur, quelle qu'en soit la cause.

La Creole a ajouté des primes supplémentaires à ces obligations légales :

- le Plan d'Épargne (IFA) a pour but de développer le sentiment d'épargne parmi les pétroliers. La contribution du travailleur, entièrement volontaire, varie entre 3 % et 10 % de son salaire. La compagnie y ajoute pour sa part 50 % du montant ainsi versé et prend à sa charge tous les frais. Le travailleur peut faire des retraits partiels ou se servir de ce capital comme garantie pour solliciter des prêts. Le total de ces économies est remis au pétrolier lorsqu'il quitte la compagnie ou versé à ses héritiers en cas de décès. Reprenons un exemple du Docteur Cottin : un travailleur gagnant en moyenne 900 Bolívares par mois aura versé, au bout de 25 années de service 27 000 Bolívares et la Creole 13 500 Bolívares ; il recevra ainsi, en prenant sa retraite 40 500 Bolívares.
- le Plan de Retraite a pour but d'assurer aux travailleurs qui désirent en faire partie une pension de vieillesse. L'âge normal de la retraite est de 60 ans pour les hommes et de 55 ans pour les femmes et l'ancienneté minimale exigée de 15 ans. La pension annuelle ainsi payée est viagère et se monte à 2 % du total des salaires de base perçus par le travailleur. Cette pension de retraite comporte une double originalité : d'une part, la dépense en est entièrement faite par la compagnie et le travailleur n'a aucun versement à effectuer : cependant, s'il adopte ce Plan de Retraite, il est considéré comme quittant son emploi de son propre gré et, par conséquent, voit ses primes d'ancienneté et de Cesantia diminuer de moitié.

Au total, ce plan est sans conteste plus avantageux, mais le versement que reçoit l'employé en quittant son travail est plus faible : c'est pourquoi beaucoup préfèrent un versement plus important à un capital inférieur doublé d'une rente viagère. Le Docteur Cottin cite l'exemple d'un ouvrier quittant la Creole après 22 ans et 8 mois de service et dont le dernier salaire était de 32.10 Bolívares par jour ; il reçoit un capital de 35 614 Bolívares plus une rente mensuelle de 255 Bolívares ; s'il a choisi le Plan de Retraite ou, dans le cas contraire, un versement unique de 47 781 Bolívares. La seconde originalité vient de ce que la compagnie, à l'inverse des administrations publiques françaises, ne veut pas profiter de la mort d'un retraité et lui garantit le paiement de la rente pendant au moins 60 mois : si l'intéressé décède avant ce délai, la rente continue à être payée aux héritiers.

- une Assurance-Vie est également proposée par la Creole à ses travailleurs. Le capital assuré est à peu près égal à une année de salaire et la prime de 0,6 %.

- enfin, pour compléter les diverses primes et pensions que reçoit la famille d'un travailleur à la mort de ce dernier, la Creole verse à ses parents une indemnité proportionnelle à l'ancienneté et dont le montant varie entre 3 et 12 mois de salaire de base.

Cette énumération volontairement sèche était indispensable pour faire comprendre pleinement de quels privilèges extraordinaires jouit le travailleur du pétrole dans un pays où l'Assurance Sociale est encore imparfaite, les Caisses de Retraite peu répandues et l'indemnité de chômage inconnue. Un pétrolier qu'une compagnie serait obligée de licencier par suite de la mauvaise conjoncture économique est assuré de recevoir après 5 ans d'ancienneté, 18 mois de salaire, soit 31 500 Bolívares, si l'on adopte la médiane des salaires de 1962 (1 750 Bolívares) et après 25 ans d'ancienneté, 77 mois et demi, soit environ 135 625 Bolívares, presque 15 millions d'anciens Francs.

d. Les avantages particuliers

L'évaluation des revenus ne serait pas complète si elle omettait certains avantages en nature qui se sont souvent transformés, par souci de simplification, en primes additionnelles.

C'est le cas du logement que le Code du Travail de 1936 obligeait les compagnies à assurer à une partie de leur personnel. C'était l'époque héroïque où les camps, peu confortables et entourés de barbelés, se multipliaient. Plus tard, le volume de la main-d'oeuvre augmenta au moment où l'on commençait à critiquer ce système ; le Contrat Collectif de 1948 (clause 19) prévoit alors que le logement peut être remplacé par une prime fixée à 3 Bolívares par jour. Aujourd'hui une très petite partie de la main-d'oeuvre seulement est logée en camps, à la Creole ; les autres travailleurs perçoivent une prime de 8 Bolívares par jour, depuis le Contrat Collectif de 1963.

Les autres compagnies ont suivi la même évolution, mais avec plus de lenteur : une portion plus importante du personnel est logée en camp à la Shell et plus encore à la Mene Grande. Au total, les entreprises pétrolières ont investi 370 188 690 Bolívares entre 1948 et 1959 pour la construction de logements. Depuis 1963, la Creole paie aux travailleurs qui n'ont pas droit au logement une prime égale à 5 % du salaire mensuel, avec un minimum garanti de 105 Bolívares. Ainsi, ces primes de logement intéressent maintenant tous les pétroliers sans exception.

Le Code du Travail de 1936 faisait obligation aux entreprises de créer et d'entretenir à leurs frais des écoles primaires gratuites et obligatoires pour les enfants des travailleurs. En fait, les Contrats Collectifs ont obtenu des compagnies la construction d'une école dans tous les camps comptant plus de 400 travailleurs. C'est surtout à partir de 1948 que l'effort des sociétés fut important en ce domaine. Les investissements qu'elles y consacrèrent, de 1948 à 1959, dépassent 115 millions de Bolívares sans compter le salaire des maîtres. C'est là, du reste, que le paternalisme a le mieux survécu puisque la plus grande partie de ces écoles ont été confiées à l'Eglise catholique, et que le corps professoral est constitué principalement de soeurs et de frères enseignants.

SALAIRES ET INDEMNITES EN BOLIVARS - PAR AN

Travailleur	Salaire de base	Prime de déplacement	Prime de logement	Participation aux bénéfices	Prime pour travail de nuit	Prime pour travaux spéciaux	Prime pour travail le dimanche	TOTAL Bs/an
Travailleur de jour PUNTO-FIJO	12 000	1 340	2 920	2 000	—	—	—	18 260
Jour. PUNTO-FIJO Nouvel empl. (embauché depuis 1960)	12 000	—	—	2 000	—	—	—	14 000
Garde PUNTO-FIJO	12 000	1 405	2 920	2 400	857	870	733	21 185
Garde PUNTO-FIJO Nouveau dans la fonction	12 000	—	—	2 400	857	870	733	16 860
Jour. JUDIBANA Logement loué par Creole	12 000	—	(4 800) ^x	2 000	—	—	—	14 000 (18 800)
Jour Plan de logement JUDIBANA	12 000	—	2 920 +(4 980) ^x	2 000	—	—	—	16 920 (21 900)
Garde - Logement loué par la Creole	12 000	—	(4 800) ^x	2 400	857	870	733	16 860 (21 660)

^x La Creole loue 15 Bs/mois (180 Bs/an) une maison dont le loyer vaudrait 415 Bs/mois (4 980 Bs/an) à Punto-Fijo, la ville voisine. Tout se passe donc comme si le travailleur recevait 4 800 Bs chaque année. Le bénéficiaire du Plan de logement de Judibana ne paie aucun loyer.

L'assistance médicale est assurée gratuitement dans les camps. Les investissements des compagnies pour ce chapitre représentent, de 1948 à 1959, environ 435 millions de Bolívares.

Jadis, lorsque les camps n'étaient que des noyaux isolés dans des campagnes désertes, les sociétés pétrolières avaient bien été obligées de créer et de gérer elles-mêmes des magasins où les travailleurs venaient se ravitailler. Les syndicats ont habilement transformé le caractère de ces magasins qui n'ont plus de raison d'être maintenant que la plupart des camps ont été fermés ou sont devenus des agglomérations urbaines.

Les Contrats Collectifs prévoient, depuis 1951, un magasin (« Comisariato ») dans tous les camps de plus de 200 ouvriers. Les denrées y seront vendues au coût d'achat en gros, c'est-à-dire à des prix légèrement inférieurs à ceux des grands magasins ouverts au public. La clause 33 du contrat de 1963, reprenant et renforçant des dispositions de 1948, prévoit que si les prix des produits viennent à augmenter, la compagnie ne modifiera pas les siens et supportera donc intégralement la hausse tant que celle-ci ne dépassera pas 30 %. Si les prix du marché montent davantage, la compagnie ne relèvera les siens que de la moitié de la hausse au-delà des 30 %. Il s'agit là d'une manière assez étonnante d'assurer les pétroliers contre les dangers de l'inflation. En fait, ces clauses prudentes n'ont jamais eu à jouer, car la monnaie vénézuélienne est stable et les prix n'évoluent que lentement. Il n'en est pas moins intéressant de noter cette nouvelle assurance dont jouissent les pétroliers.

Quelques exemples pris parmi les travailleurs de la Creole à la raffinerie d'Amuay (Falcón) permettent d'étudier les diverses combinaisons de ces primes. Le salaire de base de ces ouvriers est le même : 1 000 Bolívares par mois, mais les primes l'augmentent d'un tiers ou de la moitié suivant la fonction et l'ancienneté de l'employé (cf. tableau page 74).

De cette liste impressionnante d'indemnités, trois idées ressortent. La plus notable est l'efficacité de l'action syndicale, qui a su obtenir autant d'avantages, l'importance des bénéfices des compagnies qui ont pu les accorder et aussi leur bonne volonté, car de pareilles conquêtes ne peuvent être toutes arrachées à un employeur. Les quelques indications historiques données au cours du chapitre précédent montrent que ce progrès social s'est fait en deux étapes. Les principes essentiels en ont été fixés par le Code du Travail de 1936, après la mort du Général Gómez qui domina le Vénézuéla pendant trop longtemps pour que ce pays n'ait pas désiré faire alors un brusque bond en avant. Mais ces principes n'ont passé dans les faits qu'avec la signature régulière de Contrats Collectifs, surtout après 1946.

La seconde conclusion est le volume considérable de la masse salariale ainsi versée. En 1962, elle s'est répartie de la façon suivante :

Ouvriers vénézuéliens :	(100 %)
- Salaire de base (toutes Cies)	189 660 962 BS (53,5 %)
- autres primes et indemnités	165 038 151 BS (46,5 %)
Employés vénézuéliens :	(100 %)
- salaire de base.	288 587 282 Bs (63,7 %)
- autres primes et indemnités	164 299 768 Bs (36,3 %)

Etrangers : (100 %)

- salaire de base.....	89 697 861 Bs (56,3%)
- autres primes et indemnités	69 430 568 Bs (43,7 %)
TOTAL	966 714 592 Bs

Le total approche du milliard de Bolívares, soit plus d'un milliard de francs nouveaux. C'est cette valeur considérable qui mesure le rôle humain du pétrole dans la nation vénézuélienne, bien mieux que le faible volume de la main d'oeuvre. Troisième point, le salaire de base ne représente guère que la moitié ou les deux-tiers des revenus globaux. Les diverses indemnités sont toujours considérables, mais leur importance varie selon la hiérarchie : le salaire d'un ouvrier a une structure bien différente de celui d'un employé.

II- LA HIERARCHIE DES SALAIRES ET SON EVOLUTION

Les statistiques du Ministère des Mines et Hydrocarbures répartit commodément les pétroliers par classes de salaire. Malheureusement, la limite de la classe supérieure a été maintenue depuis 20 ans à 4 000 Bolívares mensuels et l'augmentation continue des salaires a fait passer aujourd'hui au-delà de cette limite près de 2 000 employés de haut grade qu'il n'est plus possible de répartir précisément.

a. Evolution de l'éventail des salaires

Les figures 34 et 35 se complètent, l'une représentant l'histogramme des salaires des employés selon les années, l'autre, leurs courbes cumulatives ; leur étude mène à trois conclusions.

Le déplacement général des courbes cumulatives vers la droite témoigne du progrès continu des salaires. La médiane passe ainsi de 800 Bolívares par mois en 1949 à 1 750 Bolívares en 1962. Cette augmentation n'a pas été régulière : rapide avant 1960, elle s'est ralentie entre 1960 et 1962, en partie parce que les stipulations du contrat de 1963 n'ont pu encore modifier les courbes et surtout à cause de la diminution des activités pétrolières sous l'effet de la crise mondiale.

Les diverses parties des courbes cumulatives n'ont pas évolué de la même façon. De 1949 à 1955, voire à 1958, il y a un progrès général notable surtout dans la catégorie des hauts salaires : la distance entre les courbes est importante.

Au contraire, de 1958 à 1962, le groupe des salaires élevés (au-dessus de 2 250 Bolívares par mois) ne varie pour ainsi dire plus, ni en volume, comme l'histogramme 35 le montre, ni en valeur relative : dans la partie supérieure de la figure 34, les courbes 1958, 1960 et 1962 sont presque confondues et approximativement alignées. Dans le groupe des salaires inférieurs à 2 250 Bolívares, la figure montre un progrès général (translation des courbes vers la droite). La raison en est autant une augmentation importante des salaires que le licenciement sélectif des classes les moins bien payées : la figure 35 montre que la diminution de la main-d'oeuvre entre 1958 et 1962 touche bien davantage les classes inférieures à la médiane que celles qui lui sont supérieures.

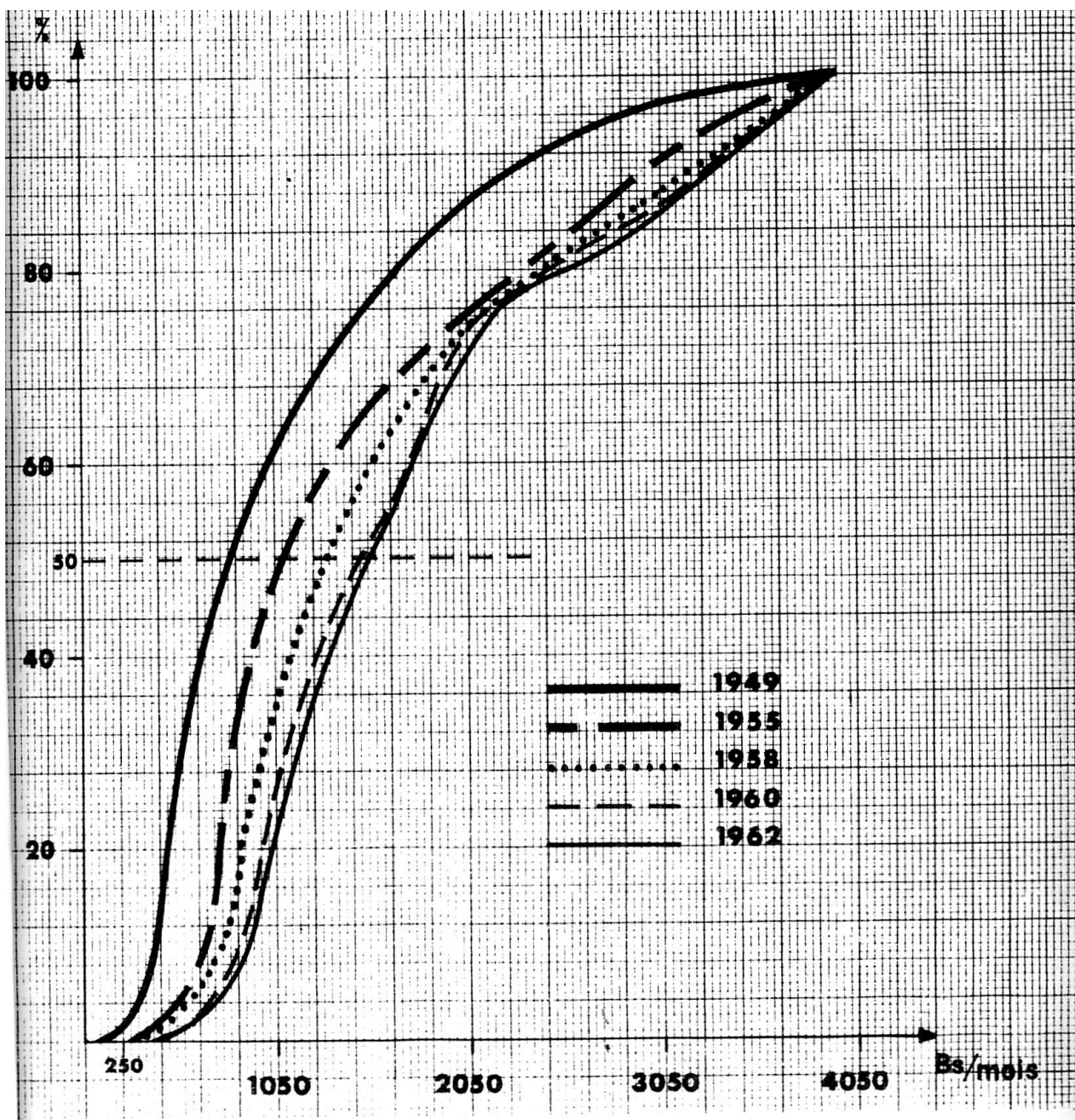


Fig. 34 - Courbes cumulatives des salaires des employés

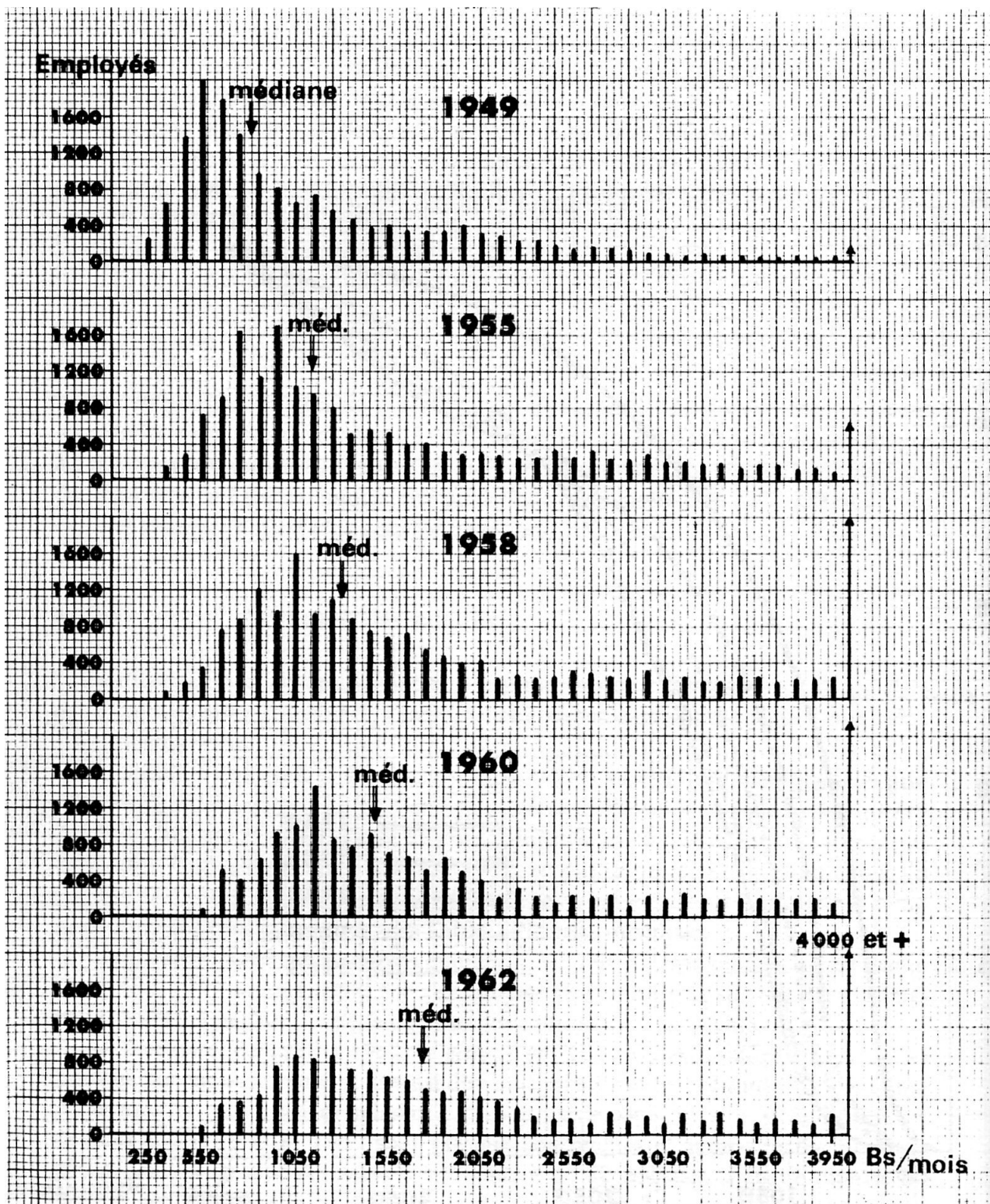


Fig. 35 - Histogrammes annuels des salaires des employés

Le tableau suivant le confirme d'ailleurs amplement :

Groupes de salaires	Nombre d'employés		Variation	
	1958	1960	absolue	relative
0 – 1 050 Bs/mois	4 407	2 576	- 1 831	- 41,5 %
1 050 – 2 250 Bs	8 556	8 979	+ 423	+ 5 %
2 250 – 4 000 Bs	4 133	3 891	- 242	- 5,9 %
Plus de 4 000 Bs	1 943	2 074	+ 131	+ 6,8 %

Ces remarques permettent de faire une déduction supplémentaire : si les licenciements ont touché par préférence le bas de l'échelle des salaires, il faut que le groupe des hauts salaires (supérieurs à 2 250 Bs) voit son volume relatif augmenter. Or, il n'en est rien ; il garde, au contraire, une étonnante stabilité. Il faut alors que ce groupe ait aussi diminué en valeur absolue, c'est-à-dire qu'une fraction de ces employés ait passé au-delà des 4 000 Bolívares et soit ainsi sortie des limites des graphiques. La figure 35 confirme les indications du tableau précédent : la ligne de l'histogramme représentant la classe « plus de 4 000 Bs » ne varie pas entre 1960 et 1962 et même augmente légèrement par rapport à 1958, au contraire de l'ensemble de la main-d'oeuvre.

Ces considérations permettent alors de définir trois types de groupes de salaire :

- le premier type rassemble les « bas salaires » (inférieurs à 2 250 Bs par mois). Il rassemble, depuis 1955, environ 75 % de la main-d'oeuvre pétrolière. Le salaire moyen, à l'intérieur de ce groupe s'élève rapidement à cause de l'augmentation des salaires individuels et aussi parce que les licenciements ont davantage touché, depuis 1958, les classes les moins bien payées. Les portions de courbe correspondant à ce type sont proches de la verticale, c'est-à-dire « bien triées » : il y a un grand nombre de travailleurs dans chaque classe et un petit nombre de classes, donc, peu de différences dans la qualification.

- le second type est celui des « hauts salaires » (entre 2 250 Bolívares et 4 000 Bolívares). Il groupe une proportion constante de la main-d'oeuvre, environ 25 %. Le salaire moyen n'a guère varié depuis 1958. La courbe est « mal triée », très oblique et presque alignée : les classes sont peu nombreuses et les qualifications très variées, ce qui caractérise une main-d'oeuvre de techniciens hautement qualifiés. La comparaison de l'histogramme et des courbes cumulatives conduit à penser qu'en période de contraction de la main-d'oeuvre, il y a peu de licenciement mais plutôt un arrêt dans le recrutement.

- enfin, le type des « très hauts salaires », le plus mal connu, comprend les salaires supérieurs à 4 000 Bolívares. Le volume de ce groupe a beaucoup augmenté de 1949 à 1958, puis s'est stabilisé depuis lors. Son importance relative a grandi : c'est un groupe où les licenciements doivent évidemment être fort rares.

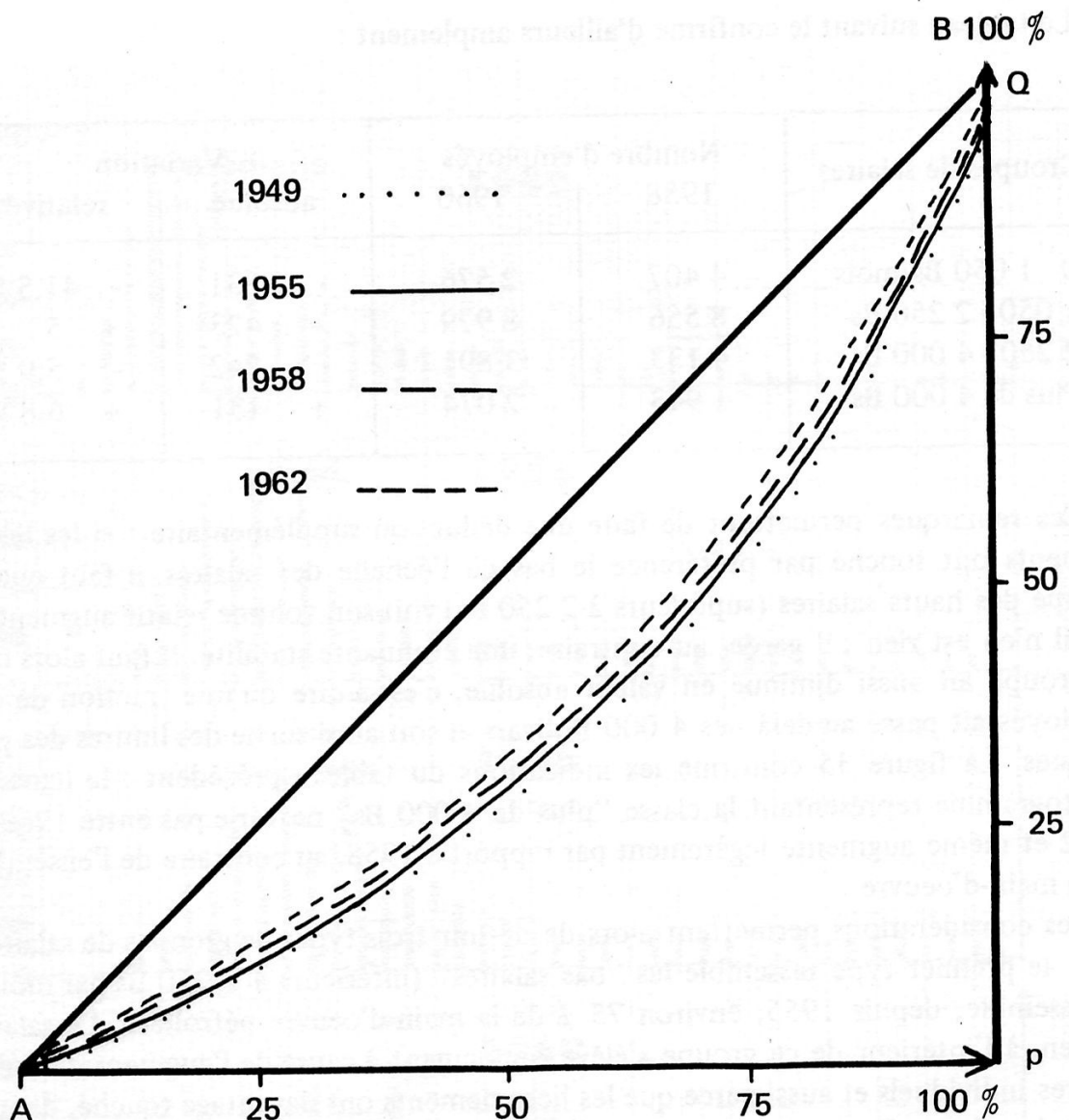


Fig. 36 - Courbes de concentration des salaires pour l'ensemble des employés

La figure 36 permet de confirmer cette analyse. Elle représente les courbes de concentration des salaires (Gini) pour les diverses années de référence. Si tous les employés recevaient le même traitement, 25 % de la main-d'oeuvre correspondrait à 25 % de la masse salariale, 40 % des hommes à 40 % des salaires, etc... La courbe de concentration serait alors confondue avec la diagonale AB. Au contraire, si la distribution est extrêmement inégale, si, par exemple, 40 % de la main-d'oeuvre ne reçoit que 10 % des salaires et s'il existe une minorité grandement favorisée, la courbe se rapprochera des côtés AC et BC. Elle exprime donc graphiquement, non l'équité de l'échelle salariale, mais son étendue et mesure l'écart entre les plus et les moins favorisés. La courbe 36 montre clairement que la concentration des salaires n'a cessé d'augmenter. Le progrès normal de la qualification de la main-d'oeuvre a été le seul facteur à jouer entre 1955 et 1958 : l'écart entre les courbes de ces deux années mesure ses effets. Entre 1960 et 1962, en un laps de temps plus court, l'écart des deux courbes est plus grand ; c'est qu'au facteur précédent s'en ajoute un second, le

licenciement sélectif des travailleurs les plus mal payés. Enfin, il ne faut pas oublier que les très hauts salaires échappent à cette courbe ; mais pour la période 1958-1962, on a vu que le nombre de ces employés restait constant. Toutes ces indications ne concernent que les employés. La hiérarchie du groupe des ouvriers est trop peu étendue pour se prêter à l'analyse : ils se retrouvent tous placés pêle-mêle dans les mêmes classes statistiques.

Même en s'en tenant aux employés, l'analyse a permis de distinguer deux types bien différents, car on peut mettre ensemble tous ceux qui gagnent plus de 2 250 Bolívares par mois. Ce chiffre est une véritable charnière qui sépare en fait deux types humains bien tranchés : l'*Intermedio* et le *Staff*. Au-dessous de cette limite, chez les petits employés et sans doute aussi chez les ouvriers, le progrès des revenus provient principalement des augmentations prévues par les Contrats Collectifs pour le salaire de base et les diverses indemnités (on a vu le rôle de ces dernières dans le revenu global des ouvriers). Au contraire, dans le groupe des Employés Staffs, des « cadres », l'augmentation des salaires est attendue bien plutôt d'une promotion. Ces considérations rendent compte de la forme des courbes cumulatives : pente forte d'une courbe qui évolue parallèlement à elle-même chez les premiers ; courbe oblique et presque droite chez les seconds. Elles correspondent aussi fort bien aux différences de mentalité que l'on peut constater dans les camps pétroliers.

b. Les différents facteurs qui peuvent influencer sur la répartition des salaires

L'origine des travailleurs, ou plus précisément leur nationalité, est le facteur qui explique les plus grandes différences de revenu. Malheureusement, comme la limite maximale des statistiques est restée fixée à 4 000 Bolívares et qu'en 1962, sur 1 800 étrangers environ, 1 200 dépassaient cette limite, il est devenu impossible d'étudier leur répartition. C'est pour la même raison que la médiane des étrangers a dû être évaluée (cf. Figure 37). Force est donc de se contenter des données anciennes (cf. figure 38). La courbe cumulative du personnel étranger, en 1949, était moins bien triée que celle des employés vénézuéliens, hétérogénéité déjà signalée plus haut. La différence des salaires due sans doute à une grande différence de qualification est éclatante, au point que la courbe des Vénézuéliens, en 1962, n'a pas encore rattrapé, après 13 années d'augmentations, celle des étrangers en 1949.

Les courbes de concentration de la figure 39 mettent en lumière à la fois l'influence de la nationalité et celle du sexe du travailleur. Pour les deux sexes, les salaires des étrangers sont toujours plus concentrés, plus homogènes, ce qui se conçoit aisément puisqu'il s'agit presque exclusivement de cadres. La concentration est aussi fort grande chez les femmes, chez qui les différences de qualification sont minimales : elles sont presque toutes employées dans l'administration, comme personnel de bureau. L'évolution des courbes est significative : la concentration augmente plus chez les hommes que dans la main-d'oeuvre féminine et bien davantage, pour les deux sexes, chez les étrangers.

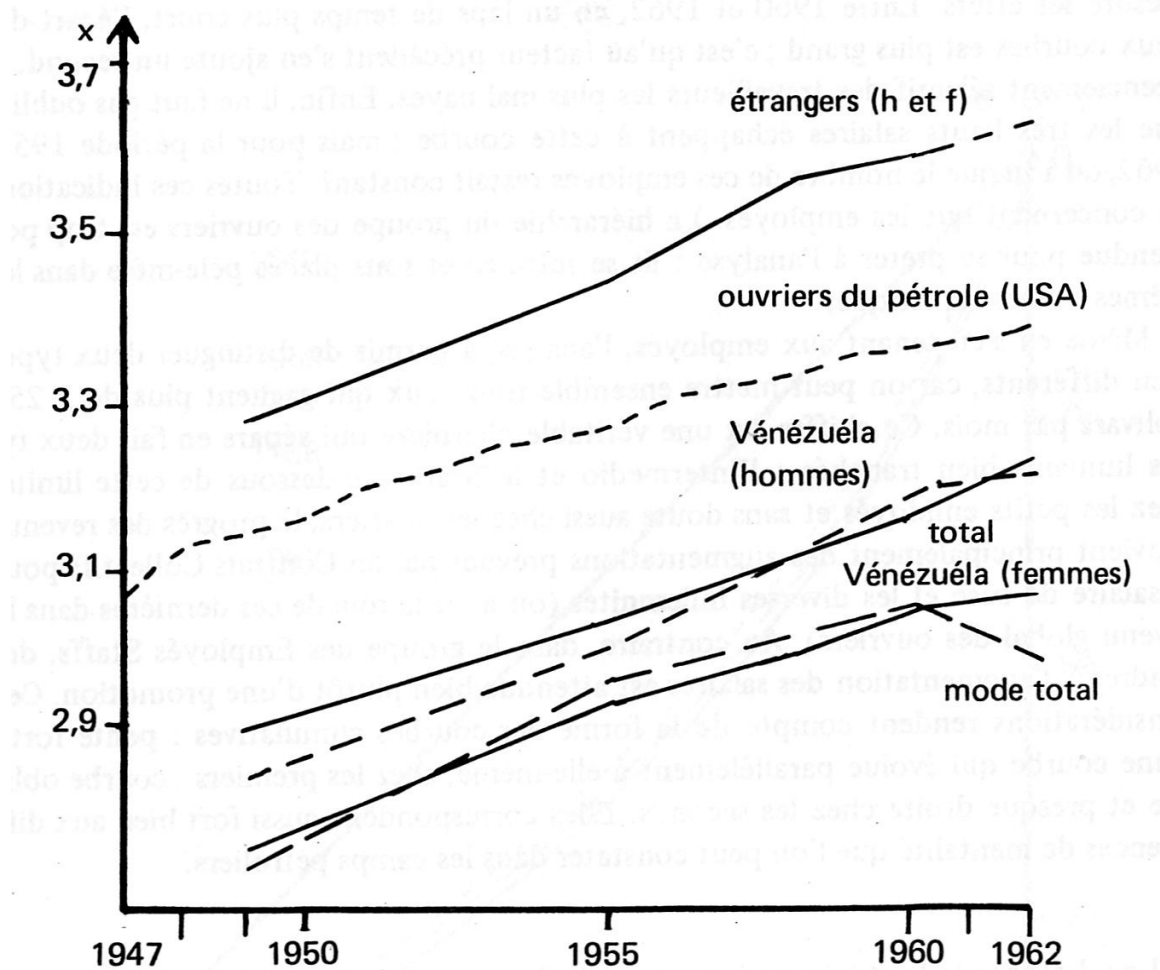


Fig. 37 - Evolution des médianes et du mode des salaires des employés (en Bolivars 1962)

NB : la médiane 1962 des étrangers est estimée.

Cette évolution manifeste à peu près les progrès de la qualification ; le personnel de bureau féminin n'évolue guère. Il est même notable que la concentration des salaires chez les femmes vénézuéliennes n'a pas changé entre 1949 et 1960.

Le lieu de travail influe aussi sur la répartition des salaires : cf. tableau de la page 84.

La figure 39 bis illustre cette répartition. L'exception constituée par le Distrito Federal est notable et montre quel rôle important joue Caracas dans l'activité pétrolière : tous les sièges des compagnies se trouvent dans la capitale avec l'essentiel de l'administration et les plus hauts cadres. L'Anzoátegui compte une proportion de salaires moyens et élevés plus importante que le Zulia ; cela est dû, sans nul doute, au développement, à cette époque, des activités de recherche dans l'Orienté qui réclament plus de cadres hautement qualifiés que l'exploitation.

Enfin, il serait intéressant de reconnaître les compagnies qui offrent les salaires les plus élevés... et les autres. Les sociétés sont toutes extrêmement discrètes sur ce point et les statistiques du Ministère des Mines et Hydrocarbures, trop fragmentaires pour qu'on puisse espérer en tirer une conclusion assurée. Les documents du Ministère du Travail utilisés ci-dessus permettent d'établir, pour l'année 1955, le tableau de la page 85.

L'analyse statistique (Test du X² de Pearson) montre que les écarts entre les trois compagnies sont trop grands pour être purement aléatoires. Il est certain qu'il existe une différence significative entre la politique des salaires des trois principales compagnies. De même, il existe assurément une différence de répartition entre chacune des trois sociétés pétrolières et la distribution totale. S'il est certain que ces écarts sont significatifs, c'est-à-dire que le seul jeu du hasard ne suffit pas à les expliquer, il est malheureusement bien difficile de préciser cette signification. Il faudrait pour cela analyser systématiquement toutes les promotions survenues à l'intérieur des trois entreprises et mettre en lumière le comportement plus ou moins libéral, les différences d'attitude des responsables. Ces différences sont certaines mais il est impossible de les préciser.

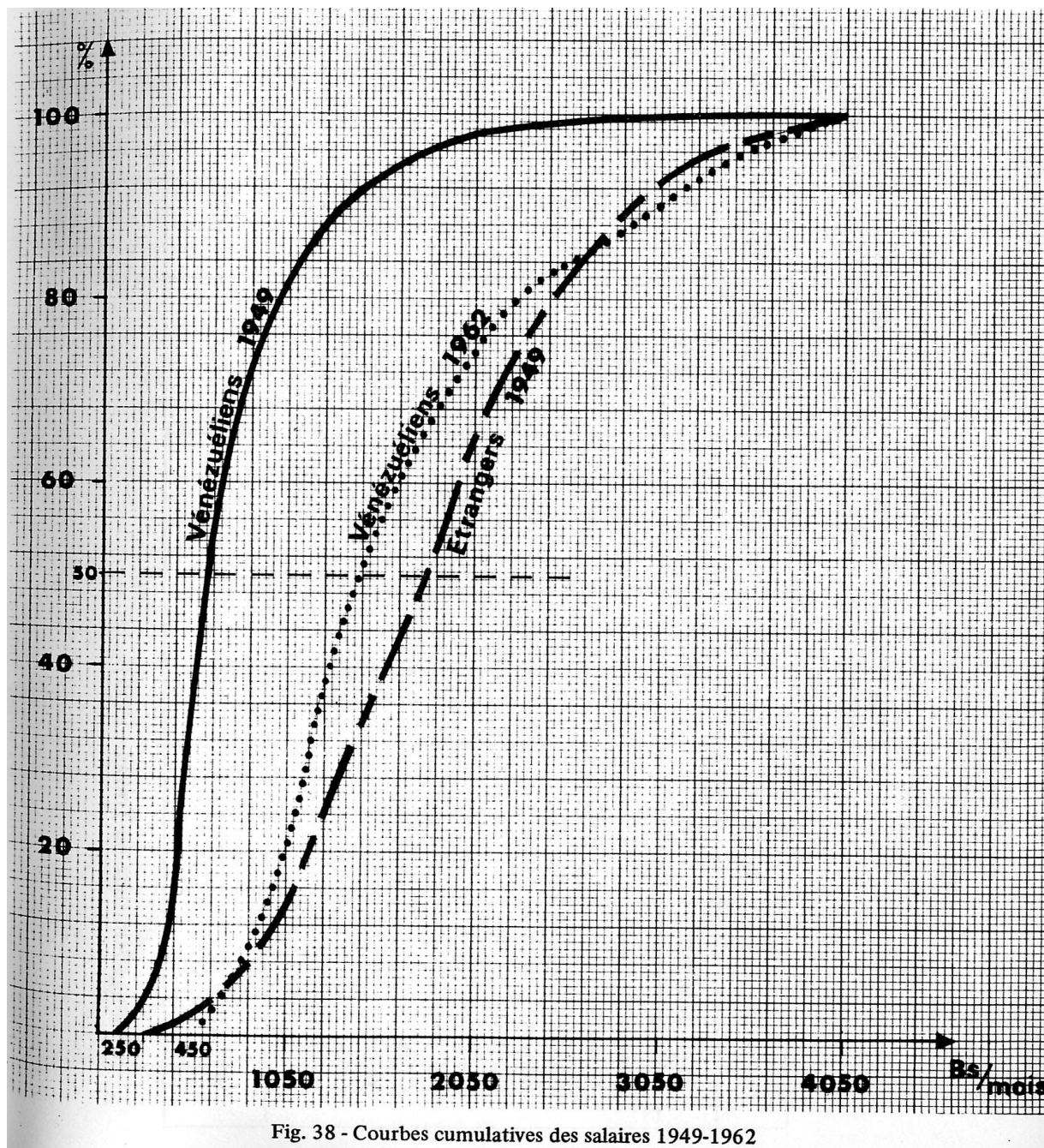


Fig. 38 - Courbes cumulatives des salaires 1949-1962

**CLASSIFICATION EN POURCENTAGE DE LA MAIN-D'OEUVRE
SELON LES SALAIRES ET LES ZONES GEOGRAPHIQUES**

Bolivars/Semaine	CLASSES DE SALAIRE						TOTAL	
	0 à 23,99	24 à 47,99	48 à 71,99	72 à 95,99	96 à 119,99	120 à 287,99		288 et +
Classes de salaire	I	II	III	IV	V	VI	VI-A	
Distrito Federal	—	—	0,007	0,018	0,080	0,415	0,480	1,000
Anzoategui	0,002	—	—	0,004	0,201	0,645	0,148	1,000
Aragua	—	—	—	—	0,300	0,550	0,150	1,000
Bolivar	—	—	—	—	0,286	0,666	0,048	1,000
Carabobo	—	—	—	—	0,182	0,590	0,228	1,000
Lara	—	—	—	—	0,222	0,667	0,111	1,000
Falcon	—	—	0,001	0,011	0,287	0,593	0,108	1,000
Guarico	0,030	0,008	0,001	—	0,192	0,620	0,149	1,000
Monagas	—	—	—	0,002	0,162	0,682	0,154	1,000
Zulia	0,001	0,001	—	0,008	0,251	0,627	0,112	1,000
Delta Amacuro	—	—	—	—	0,267	0,588	0,145	1,000
TOTAL	0,003	0,001	0,001	0,004	0,221	0,603	0,167	1,000

(Source : Ministère du Travail - 1955)

Répartition relative des travailleurs
des trois plus grandes compagnies selon les classes de salaire

Classes	Total pour tous travailleurs du pétrole	Creole	Shell	Mene Grande
I à V	0,241	0,207	0,228	0,223
VI	0,614	0,631	0,631	0,629
VI-A	0,145	0,162	0,141	0,148
	1,000	1,000	1,000	1,000

(Source : Ministère du Travail – 1955)

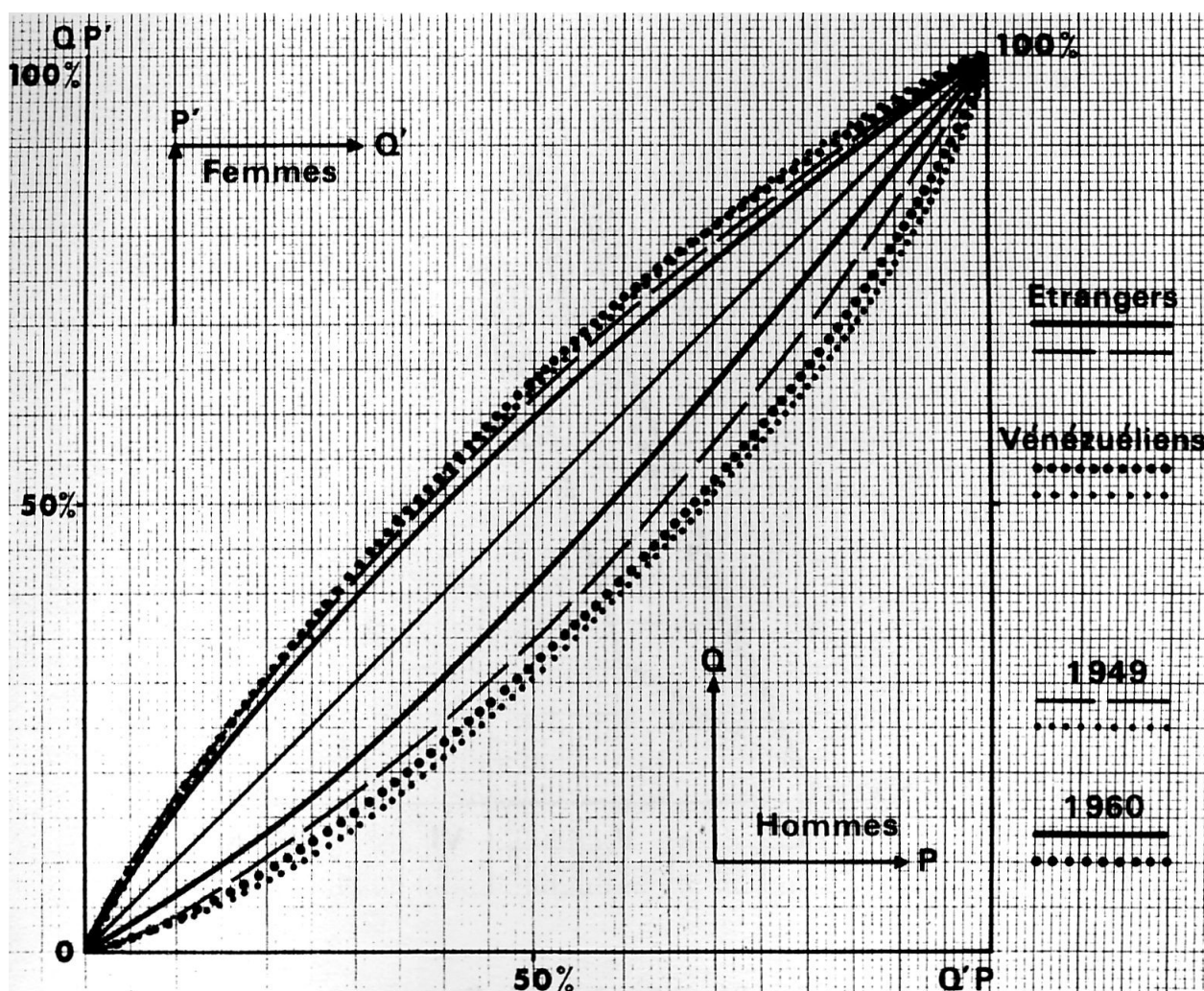


Fig. 39 - Courbe de concentration des salaires (employés)

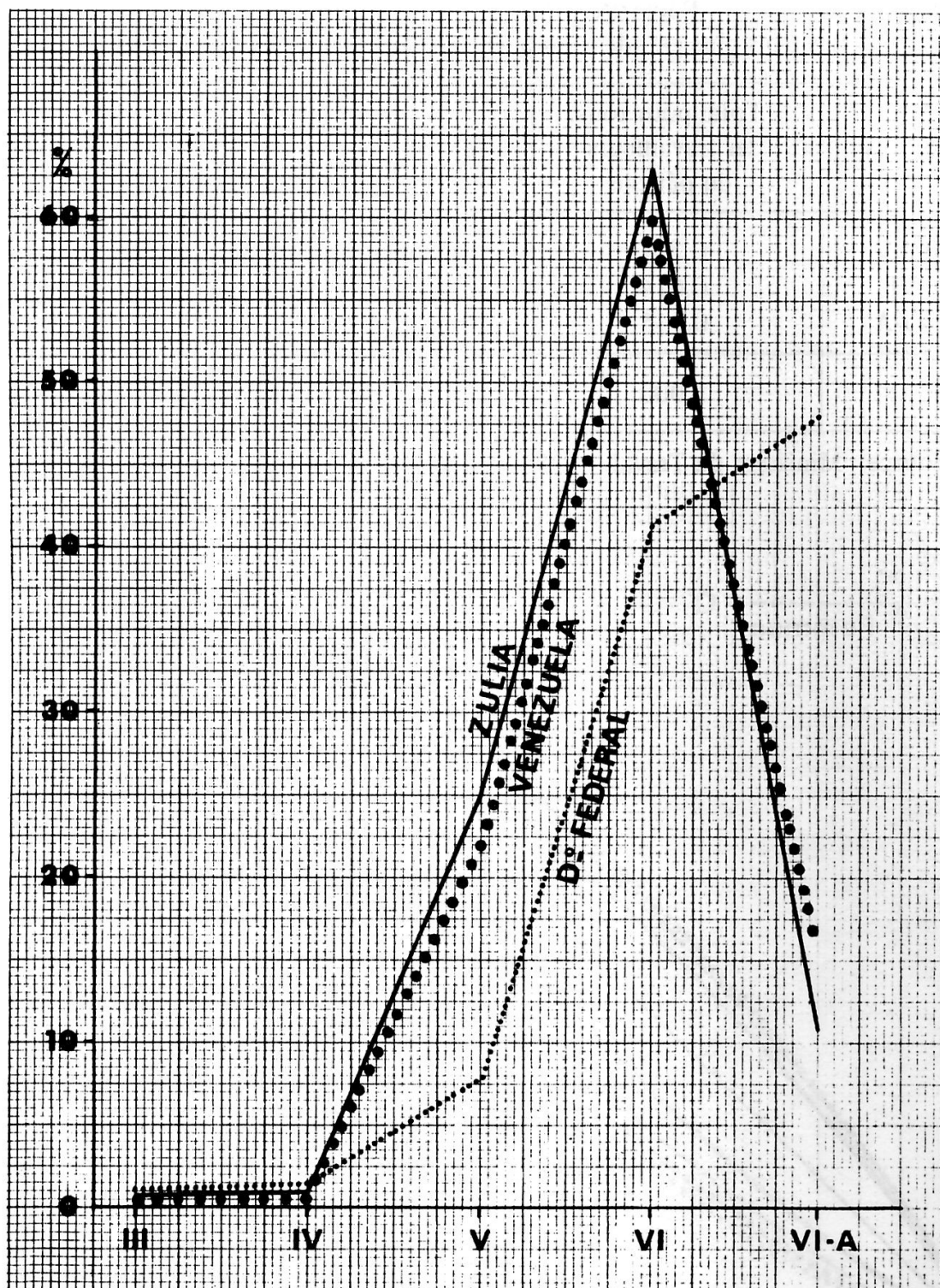


Fig. 39 bis - Répartition de la main d'oeuvre selon les classes de salaire et selon les lieux de travail

Sans que les statistiques lui permettent de l'affirmer péremptoirement, le géographe qui parcourt les régions pétrolières du Vénézuéla se persuade vite que la Compagnie qui rétribue le mieux sa main-d'oeuvre est la Creole.

L'ouvrier du pétrole jouit d'un niveau de vie relativement très élevé et qui ne cesse de s'améliorer.

La figure 37 montre que les salaires pétroliers augmentent de façon régulière et que la cadence paraît même s'accélérer avec le temps : elle semble plus rapide que le rythme d'augmentation des salaires américains, et s'il n'intervient pas de modification grave, on peut envisager l'époque où les deux courbes se rejoindront. C'est là un phénomène inouï dans une nation qui restera encore longtemps un pays « en voie de développement ».

Il est évidemment impossible à la plupart des autres firmes industrielles de verser, à qualification égale, des salaires semblables. Dans la conjoncture actuelle, les entreprises pétrolières n'embauchent presque plus de personnel et les Vénézuéliens qui cherchent du travail doivent s'adresser, malgré qu'ils en aient, à d'autres branches d'industries. L'attrait des salaires du pétrole n'en demeure pas moins comme une menace latente qui pèse sur le marché de l'emploi et risque de le bouleverser si une autre crise de Suez provoque un jour un nouveau boom de la production. Pour mieux connaître ce problème, une grande société pétrolière a fait faire, en avril 1963, une enquête sur les salaires payés dans les industries vénézuéliennes, à qualification et travail égaux. L'auteur a pu avoir communication de cette étude, hautement confidentielle, mais il a dû s'engager à n'en communiquer les chiffres que sous forme d'indices et à ne pas en révéler l'origine. Il s'agit évidemment d'une source extrêmement sûre.

Voici les indices des salaires de cinq travailleurs de qualification différente, employés dans diverses branches de l'industrie :

Travailleurs de qualification décroissante	Industrie non-pétrolière (échantillon) indice	Industrie pétrolière (moyenne)	Cie pétrolière dont les salaires sont d'ordinaire les plus élevés
A (Ingénieur)	100	123	132,8
B	100	118	115,5
C	100	136,2	146
D	100	139,1	152
E (Ouvrier)	100	134	146,6

La différence varie selon le type d'occupation mais elle est toujours de même sens : les compagnies pétrolières paient en général 1/4 ou 1/3 de plus que les autres entreprises ; dans certains cas, la différence peut atteindre 50 % ! Il en résulte trois conséquences capitales. Les pétroliers accaparent sans peine les meilleurs ouvriers ; ils « écrèment » le marché au détriment de sociétés bien plus petites et plus fragiles qui auraient grand besoin d'éléments de qualité. La main-d'oeuvre pétrolière a conscience de sa valeur, conscience de former une véritable aristocratie ; il faudra y revenir dans l'analyse de sa mentalité.

Enfin, cette main-d'oeuvre joue un rôle de pilote dans le monde du travail. Les travailleurs vénézuéliens ont les yeux fixés sur leurs collègues du pétrole et essaient de les suivre dans leurs revendications. Tout le problème vient de ce que les autres entreprises ne peuvent imiter la générosité des géants du pétrole. C'est pourquoi il est arrivé, surtout sous la dictature du général Pérez Jiménez, mais même après sa chute, que des interventions gouvernementales discrètes viennent conseiller aux compagnies pétrolières de limiter les augmentations qu'elles étaient prêtes à accorder à leurs employés : on comprend le danger de disparités excessives dans le régime national des salaires.

Il est certain que les pétroliers sont indirectement en partie responsables du haut prix de revient de la main-d'oeuvre vénézuélienne qui gêne gravement les exportateurs. L'attitude des gouvernements qui se sont succédé depuis 1958 est d'autant moins assurée sur cette question qu'ils s'appuient en grande partie sur les travailleurs et que les syndicats pétroliers sont liés au parti majoritaire. D'autre part, accepter une hausse importante des salaires revient à inciter d'autres catégories à revendiquer. Enfin, comme les royalties rapportent au gouvernement 60 % des bénéfices et que les compagnies n'en gardent que 40 %, une hausse excessive qui diminuerait les marges bénéficiaires coûterait plus cher à l'Etat qu'aux sociétés privées. Les salaires pétroliers sont ainsi devenus un véritable problème national.

CONCLUSION

Le but de cette première partie était d'étudier les principales conditions qui déterminent le genre de vie des pétroliers et de définir par la même occasion les grandes caractéristiques de ce groupe humain. Après avoir passé en revue la formation de ce groupe, l'organisation et les problèmes de cette main-d'oeuvre et le niveau de ses revenus, il est possible de résumer à grands traits ce qui fait l'originalité du travailleur du pétrole.

C'est essentiellement un déraciné. Il est né d'ordinaire à plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de kilomètres de son lieu de travail. Lorsque c'est un enfant du Zulia et de l'Anzoátegui, il a quitté un milieu rural pauvre et attardé pour l'industrie la plus moderne et la plus puissante du Vénézuéla. Ainsi, même s'il n'a pas eu à parcourir de longues distances, sa mentalité est celle d'un déraciné. Il vit aujourd'hui dans des agglomérations qui ont grandi à une vitesse extraordinaire, dans des régions généralement vides d'hommes.

C'est un travailleur riche, si l'on peut dire, privilégié en tout cas. Sa qualification professionnelle est en moyenne supérieure à celle des autres travailleurs de la nation et il a de toute façon l'agréable assurance, à niveau égal, de gagner davantage. Il forme la catégorie pilote, celle qui entraîne les autres dans leurs revendications et leur sert de modèle. Sa gloire est neuve et sa richesse récente : elle date de la IIe guerre mondiale.

Il n'est pas exempt d'inquiétudes car son travail dépend de l'activité des marchés mondiaux mais il a su, depuis quelques années, obtenir assez de garanties pour n'avoir plus beaucoup à craindre de la conjoncture. Le Contrat Collectif de 1963 a couronné cette recherche de la stabilité par la garantie exorbitante de sa clause 21 : les compagnies signataires s'engagent à ne pas licencier plus de 2 % de leur personnel chaque année. Il est vrai que le volume de la main-d'oeuvre avait atteint un minimum cette année-là et qu'il y a, du reste, des manières de tourner le contrat, par exemple en offrant à un travailleur à qui l'on demande de prendre une retraite anticipée, un camion et un certain capital qui lui permettront de fonder une petite compagnie de transport ou un petit commerce. Le travailleur a tout intérêt alors à accepter ; il demande sa mise à la retraite ; comme ce départ est volontaire, il n'est pas compté dans les 2 %. Cette méthode est évidemment coûteuse...

Cette définition rapide du travailleur du pétrole permet de circonscrire un groupe humain, mais non de décrire son genre de vie et sa mentalité. Les conditions qui déterminent la vie d'un groupe social ne suffisent pas en effet pour faire connaître le genre de vie de ce groupe car il faut encore considérer la manière dont les hommes réagissent aux conditions ainsi posées. C'est le but de la seconde partie : comment les pétroliers ont-ils transformé la nature et fait apparaître un nouveau paysage humain ?

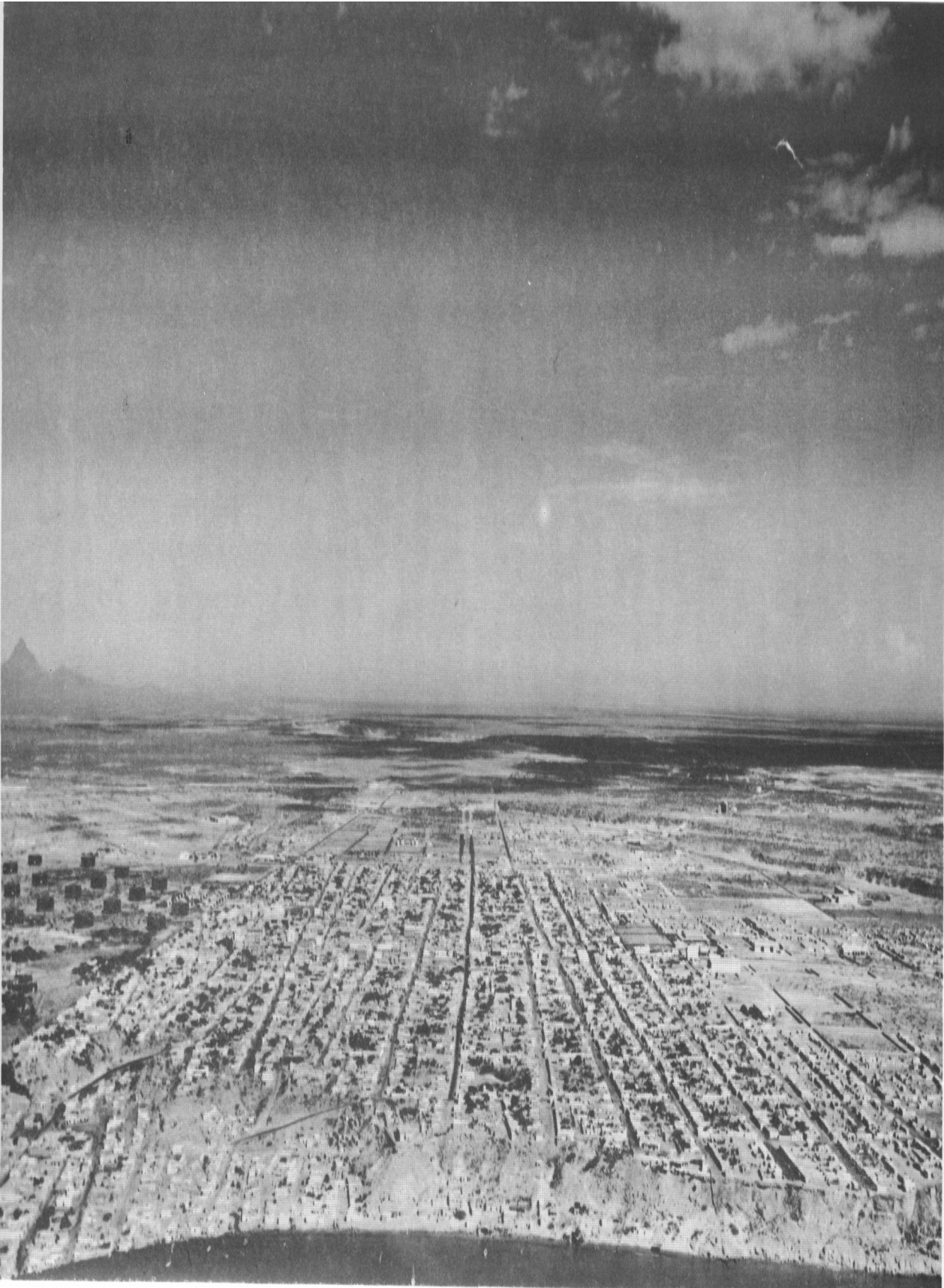
DEUXIEME PARTIE

PAYSAGE URBAIN ET CONCENTRATION HUMAINES

L'apparition puis l'essor de l'industrie pétrolière au Vénézuéla ont fait naître des villes dans des plaines désertes et créé des paysages nouveaux. D'aussi grands effets paraissent disproportionnés au nombre des travailleurs qui a oscillé entre 60 000 et 30 000. Il faut, pour les comprendre, rappeler l'importance des salaires versés, d'autant plus grande que cette industrie rassemble la main-d'oeuvre la plus qualifiée du Vénézuéla et lui offre, à qualification égale, les revenus les plus élevés.

Il ne faut pas, d'autre part, oublier l'énorme masse constituée par les familles, les commerçants ou les parasites qui viennent toujours s'assembler autour des nouveaux centres industriels et créent ainsi de nouvelles villes. Des exemples différents comme les industries mécaniques de Guarenas, les raffineries de Punto-Fijo, ou les industries extractives d'Anaco montrent que chaque emploi créé attire de 20 à 25 personnes. Il existe ainsi un coefficient qui multiplie dans de très fortes proportions la population de n'importe quelle installation pétrolière durable et qui, changeant peu à peu le cadre social, fait apparaître de nouvelles formes de logement et de nouveaux types de paysages.

L'ubiquité de l'activité pétrolière au Vénézuéla rend impossible l'étude complète de chaque agglomération. Il a paru préférable de déterminer trois grands types et d'étudier pour chacun d'eux des exemples précis. Afin d'éviter les répétitions, et aussi pour utiliser au mieux des documents trop variés et trop inégaux, l'étude portera tout particulièrement, dans chaque exemple, sur l'aspect le plus caractéristique et le plus riche. Aussi bien, il est indispensable de classer les centres pétroliers selon leur taille, puisque certains camps du Barinas ne comptent que quelques dizaines de personnes quand le Distrito Bolívar qui vit tout entier comme une région pétrolière autonome, a près de 200 000 habitants. A ces deux types extrêmes, le camp isolé et la région pétrolière, il faut ajouter la ville pétrolière, aux fonctions déjà complexes et dont la population varie entre 10 000 et 30 000 habitants.



CHAPITRE I

LE LOGEMENT

La manière de loger les travailleurs du pétrole a beaucoup évolué depuis 45 ans sous l'influence de facteurs que l'on peut ramener à trois. Jadis, les compagnies assurées de l'appui de gouvernements faibles et dociles, pratiquaient à très bon marché de vastes investissements fonciers ; depuis la dernière guerre, et surtout devant le funeste exemple de Cuba, elles ont tendance à désinvestir en revendant les terres et les bâtiments qui ne sont pas indispensables à la production. La main-d'oeuvre a évolué et paraît capable désormais de résoudre elle-même ses propres problèmes. Enfin, les idées sociales ainsi que l'ambiance politique ont beaucoup changé au Vénézuéla en quelques années, et les syndicats jouent maintenant un rôle considérable, même s'il n'est pas toujours autonome.

On peut ainsi distinguer trois étapes dans l'évolution des types de logements ; toutes ont été déterminées par la loi de plus en plus critiquée aujourd'hui, qui obligeait les compagnies à loger leurs travailleurs dans un rayon de moins de deux kilomètres du lieu de travail ou à assurer leur transport et à leur payer une indemnité non négligeable.

I - LA PERIODE PIONNIERE

Entre 1910 et 1935, les conditions ont été particulièrement rigoureuses. Les compagnies devaient installer leur main-d'oeuvre dans un milieu naturel plein de dangers, vide d'hommes, dépourvu de routes, d'approvisionnement, d'eau parfois (Punto-Fijo), en certains cas même exposé aux attaques des Indiens (Motilones dans le Zulia). Le personnel qu'il fallait loger était composé d'aventuriers célibataires ou qui avaient abandonné leur famille. Les femmes étaient peu nombreuses et servaient en général dans des bars misérables où elles se prostituaient ; bref, une population peu sûre où il fallait maintenir l'ordre et aussi empêcher les ruptures de contrat, les départs sans préavis, les entrées clandestines de fraudeurs venant travailler quelques jours seulement avant la paie. Les compagnies ne s'étaient pas encore partagé le marché mondial ; les bénéficiaires étaient moins grands et moins assurés qu'aujourd'hui, l'action sociale à peine connue. Il fallait produire au meilleur prix sans trop songer aux conditions humaines.

Ainsi sont apparus, loin souvent de toute agglomération, des camps limités par des grillages et des fils de fer barbelés, entourés d'un chemin de ronde et surveillés par des gardes armés. Les logements dont le type variait selon le rang social, consistaient en général en vastes dortoirs ou en petits pavillons pour les quelques familles constituées.

Les bâtiments de cette époque sont presque toujours en bois, et construits sur pilotis. Ce procédé très caractéristique, a été conservé longtemps, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale dans certains camps. Il est de plus en plus abandonné aujourd'hui comme à Cabimas par exemple, où, pendant l'été 1963, la Shell faisait évacuer ses grands dortoirs sur pilotis pour les livrer aux démolisseurs. Il est difficile d'en préciser l'origine. Les pétroliers invoquent d'ordinaire des buts pratiques : éloigner ainsi le plancher du sol évite les rongeurs et les serpents, la chaleur aussi. Il est probable surtout que ce mode de construction épargnait aux planchers de bois le contact d'un sol gorgé d'eau à la saison des pluies, et l'empêchait de pourrir ; du reste, la construction d'une armature toute en bois dont on remplit ensuite les vides par des lattes minces se prête facilement aux constructions sur pilotis. Cette technique paraît ainsi liée au matériau utilisé.

Mais une théorie intéressante, citée par Lévi Marrero*, ferait de ces habitations dressées sur pilotis en pleine terre, les héritières des maisons amphibies des villages lacustres de pêcheurs qui couvraient jadis les rives du lac de Maracaibo et dont Pueblo-Viejo est l'un des derniers restes. Les ruraux arrivés dans le Zulia auraient imité, mais sur terre et sans en comprendre l'usage, l'architecture des premiers habitants, les pêcheurs du lac.

Quoi qu'il en soit, il est indubitable que les pétroliers ont imité un procédé ancien largement répandu, car on le retrouve utilisé dans de vieilles maisons rurales et aussi, au Costa-Rica, sur toute la plaine littorale de Puerto-Limon.

Les camps pétroliers installés artificiellement dans des campagnes souvent désertes devaient fournir eux-mêmes à tous leurs besoins. Ateliers mécaniques, lingerie, blanchisseries, chapelle, etc... permettaient au camp de mener une vie autonome. Le centre commercial était un magasin géré par la compagnie où le travailleur achetait tout ce qui lui était nécessaire. Cela rappelle quelque peu les anciennes haciendas de café de la Côte, avec leur *Pulperia* où les ouvriers agricoles devaient se procurer avec des jetons des articles vendus beaucoup plus cher qu'ailleurs. Les compagnies pétrolières ne jouèrent jamais ce rôle abusif, mais il est clair que le fait de tout fournir à ces agglomérations leur a donné une attitude paternaliste qui, à la même époque était aussi celle du gouvernement dictatorial du général Gómez.

* MARRERO L. (1964) *Venezuela y sus recursos* - Cultural Venezolana S.A, Caracas - pages 286-287

II - L'OUVERTURE AU MONDE EXTERIEUR

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, les conditions avaient profondément changé. Les compagnies étaient devenues plus stables, mieux organisées. Les ouvriers ont fait venir leur famille, ou bien ont pris femme sur place : les mœurs se modèrent, les dortoirs sont moins fréquents et la famille remplace, comme cadre social, l'équipe de travail. Les nouveaux gouvernements du Général Médina Isalás puis du Président Romulo Betancourt affichent des idées socialisantes, voire socialistes. L'essor que la production connaît pendant la guerre développe fortement la main-d'oeuvre, et les campements deviennent beaucoup trop petits. Mais surtout, des agglomérations ont spontanément grandi auprès des camps jadis isolés et fournissent des occasions de logement et de distraction. Les compagnies ont dû construire des routes de dégagement, les automobiles sont devenues communes, bref les pétroliers ont cessé de vivre repliés sur eux-mêmes.

Le rôle du camp a donc beaucoup diminué. Les travailleurs préfèrent se loger dans les agglomérations voisines, même pour y trouver un logement bien plus médiocre. Pendant longtemps, il a été difficile de construire des habitations confortables dans les villes pétrolières ; à de rares exceptions près, les personnes capables de payer des loyers élevés étaient les travailleurs du pétrole à qui les compagnies offraient justement des logements confortables à des prix défiant toute concurrence. C'est seulement dans les années 1950 que l'apparition d'une bourgeoisie de commerçants, d'avocats, de médecins a permis la construction de logements luxueux comparables aux maisons offertes dans les camps aux cadres moyens. Certes, le loyer est une fois et demi plus élevé en ville que dans les camps, mais le travailleur a l'impression d'y être plus libre et se trouve plus proche des lieux de plaisir (cinémas, bars, etc...).

Depuis une dizaine d'années, les deux paysages différents, celui d'un camp fermé habité par une minorité privilégiée et celui d'un entassement de bidonvilles pauvres sont en train de se mêler intimement pour donner naissance à un paysage intermédiaire, la ville pétrolière, dépourvue de l'organisation et de la propreté du camp, mais comportant tout de même des quartiers que l'on peut à la rigueur appeler « résidentiels ». Les camps, beaucoup plus ouverts, ne sont plus gardés militairement que pour éviter les sabotages castristes. En fait, ils ne logent plus qu'une petite fraction de la main-d'oeuvre.

Le paternalisme des compagnies, si développé jadis, a vu son champ d'action se restreindre et n'existe plus guère qu'à l'intérieur du camp : ainsi, la Shell, à Punta-Cardón, ne tolère aucun ménage, qu'il soit légalement marié ou en état de concubinage, afin d'éviter les scandales que peuvent faire naître l'adultère ou la simple concupiscence.

III - LA NOUVELLE POLITIQUE DE LA CREOLE

Depuis 1956-57, la Creole a adopté une politique plus audacieuse, permise par l'apparition d'une bourgeoisie vénézuélienne. D'une part, le commerce et les professions libérales se sont développés dans les villes pétrolières, d'autre part, et depuis 1958-60 surtout, les Vénézuéliens ont occupé de plus en plus fréquemment des postes importants dans les compagnies. Cette politique de « vénézolanisation », récente mais très activement menée, a fait naître une bourgeoisie pétrolière qui devait nécessairement se mêler à la jeune bourgeoisie urbaine, en faisant éclater le corset des anciens camps (fig. 40).

La Creole a favorisé cette évolution afin de renforcer le sens de l'épargne, si nécessaire à la naissance d'un « capitalisme populaire » et dont les Vénézuéliens manquent complètement ; afin aussi de fixer la main-d'oeuvre par des investissements fonciers ; peut-être enfin, pour continuer sa politique de désinvestissement signalée plus haut.

Cette société a donc créé des urbanisations en deux endroits, Tamare et Judibanà. La Creole lotit des terres dont elle est propriétaire et les revend à bas prix, en accordant des crédits avantageux. Elle se charge de l'organisation urbaine : un supermarché, des restaurants, des salles de spectacle, des banques sont prévues et commencent à fonctionner. Tout en laissant chacun libre de construire selon ses goûts, la Creole avance une partie des crédits nécessaires et fournit gratuitement le service d'architectes et de juristes.

L'attribution des prêts a été déterminée par le « Plan de Vivienda » de 1960. Des crédits à long terme (jusqu'à 20 ans) sont ouverts par la compagnie à ses travailleurs. Le montant maximum est fonction du salaire de base mensuel, allant de 25 000 Bolívares pour les plus modestes jusqu'à 48 000 Bolívares, ce qui représente 38 fois le salaire de base dans le premier cas, et 28 fois dans le second, le but étant de fixer les jeunes qui viennent d'entrer dans la compagnie. Pour tenir compte des promotions éventuelles, il est possible de demander, au bout de cinq ans, un prêt additionnel à condition de revendre la première maison et d'en faire construire une plus grande. L'intérêt est de 4 % par an, soit moins de la moitié de celui des banques privées. Le travailleur continue cependant à toucher une prime de logement de 8 Bolívares par jour dont la moitié suffit à payer cet intérêt.

La Creole a choisi le site de Tamare non seulement parce qu'elle y possédait un vaste domaine, mais surtout pour sa situation à mi-chemin entre les deux centres d'extraction de Lagunillas et de Tia-Juana ; la compagnie espère ainsi déplacer vers le sud une partie de la population en train de se fixer trop au nord, autour de Cabimas. Judibanà a été créé afin de remplacer le camp de Adaro devenu trop petit et fort mal placé, sous le vent des raffineries.

Le terrain, dont le prix varie peu (de 19 Bolívares à 22 Bolívares le mètre carré), est loti en trois types de parcelles : 800 m², 600 m² et 375 m². Le prix d'achat des parcelles est donc d'environ 16 000 Bolívares, 12 000 Bolívares et 7 500 Bolívares.

Chaque constructeur peut choisir à son gré parmi les plans proposés gratuitement par la compagnie ; il lui est même possible d'en faire établir d'autres par un architecte privé, sous réserve d'agrément. Le coût d'une villa varie de 30 000 Bolívares à 65 000 Bolívares environ. En somme, un ouvrier peut devenir propriétaire sans apport initial de capital, en faisant retenir sur son traitement des mensualités d'environ 170 Bolívares.

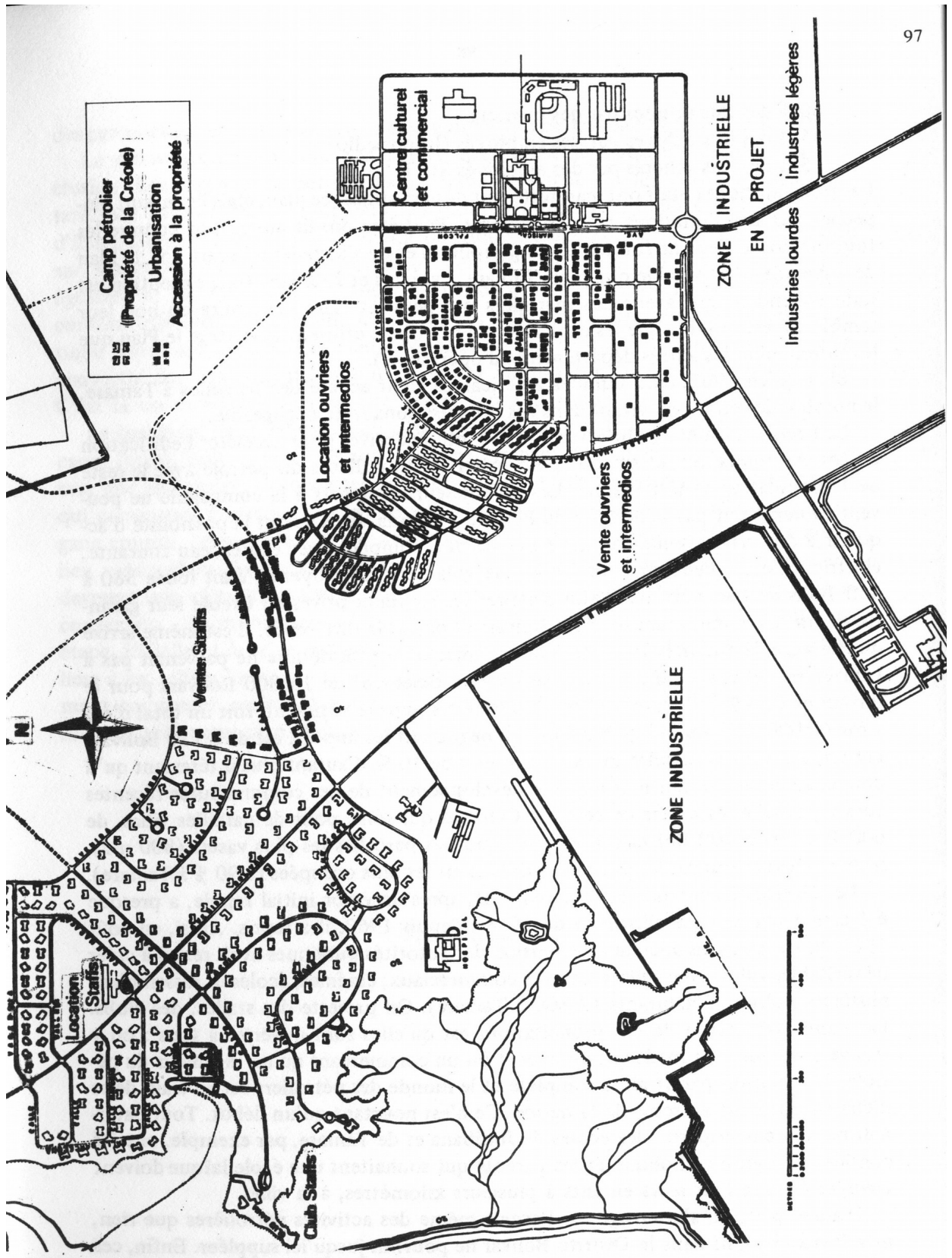


Fig. 40 - Judibana - Etat de Falcon : lotissements de la Creole

Ces possibilités intéressent inégalement les divers groupes de travailleurs. A Tamare, les lots possédés par des salariés de la Creole se répartissent ainsi :

- 60 % des lots achetés par des ouvriers
- 35 % des lots achetés par des employés (Intermedio)
- 5 % des lots achetés par des employés Staff

Les trois-quarts des Staff ont manifesté leur désir d'utiliser ce plan, mais ils en sont empêchés par des mutations trop fréquentes. Peut-être ont-ils aussi, tout comme les Intermedio, le désir de fuir les zones pétrolières et de s'installer à l'écart ; or, le Plan de Vivienda n'est valable que pour Tamare, Cabimas et Judibanà (une exception est faite cependant en faveur des marinières qui peuvent faire construire où bon leur semble : il est notable que les capitaines de pétroliers utilisent davantage le Plan que les Intermedio des autres départements d'opérations).

Bien qu'en 1962, cinq familles américaines aient acheté des parcelles à Tamare, le nombre des étrangers vivant dans ces urbanisations reste négligeable.

La Creole a souhaité l'intervention des intérêts privés pour accélérer l'édification de ces communautés, et surtout pour mêler les travailleurs du pétrole avec le reste de la population vénézuélienne. Les investisseurs étrangers à la compagnie ne peuvent évidemment pas bénéficier du Plan de Vivienda, mais ils ont la possibilité d'acquérir à des prix raisonnables des parcelles déjà équipées, avec routes, eau courante, électricité, etc... Pendant l'été 1964, une villa de taille moyenne était louée 380 à 450 Bolívares par mois, mais afin d'attirer les capitaux privés, la Creole leur garantissait un loyer minimum de 510 Bolívares et payait la différence. Il est même arrivé qu'elle paie la totalité des 510 Bolívares lorsque le propriétaire ne parvenait pas à trouver un locataire. Si l'on compte un investissement de 16 000 Bolívares pour le terrain et de 40 000 Bolívares à 50 000 Bolívares pour le bâtiment, soit un total d'environ 60 000 Bolívares, le loyer garanti, en négligeant les impôts, est de 6 120 Bolívares par an, assurant au capital investi un intérêt de 10 %, d'autant plus intéressant qu'il doit augmenter de moitié lorsque le développement de ces communautés récentes aura rapproché les loyers de ceux de Cabimas qui sont, pour de pareilles villas, de 600 Bolívares à 700 Bolívares. C'est pourquoi les parcelles les plus vastes (800 m²), recherchées surtout par les capitaux privés, sont les plus occupées (à 90 % à Tamare).

Le développement de ces urbanisations, après un essor initial rapide, a presque été arrêté par la crise pétrolière de 1958 ; depuis 1962, il a repris. Ainsi, en août 1963, la Creole, sans aucune intervention des autorités publiques, avait réussi à créer de véritables villes, avec églises, centres commerciaux, cinémas, écoles et rassemblant plusieurs milliers d'habitants (2 800 à Tamare). On projette des stades, des clubs.

La grande originalité de ces urbanisations est qu'elles sont ouvertes à tous : on y trouve aussi bien un médecin, un avocat ou un commerçant qu'un ingénieur du pétrole. L'évolution paraît ainsi complète et le monde des pétroliers est en train de se mêler intimement au reste de la nation. Ce n'est pourtant qu'un début. Tout paternalisme n'a pas disparu : les écoles de Judibanà et de Tamare, par exemple, ont été confiées à l'Eglise catholique et les parents qui souhaitent une école laïque doivent envoyer chaque jour leurs enfants à plusieurs kilomètres, à la ville.

D'autre part, on s'interroge sur l'avenir même des activités pétrolières que rien, ni à Punto-Fijo, ni dans le Distrito Bolívar ne pourrait jusqu'ici suppléer. Enfin, ces urbanisations toutes neuves, à plusieurs kilomètres, du prochain centre habité n'ont pas encore suffisamment attiré la bourgeoisie non pétrolière : un cinquième au plus des parcelles loties a été acheté par des familles qui ne travaillent pas dans le pétrole.

Le mouvement n'est donc pas achevé, mais il est déjà possible de tirer une conclusion. Les compagnies pétrolières qui jadis, en partie par nécessité, en partie par tendance paternaliste, s'occupaient des moindres détails du logement, laissent plus d'indépendance à leur personnel. La politique inaugurée par la Créole, en avance sur ses concurrents dans ce domaine, n'est peut-être pas dépourvue d'intentions égoïstes ni de tout paternalisme ; au moins est-elle beaucoup plus subtile et se confond-elle indiscutablement avec l'intérêt des travailleurs. Pourtant, toute politique favorisant les investissements fonciers devrait se doubler d'un effort pour reconvertir des agglomérations qui ne vivent aujourd'hui que d'une seule activité. C'est là un problème plus vaste qui sera repris plus loin.

Le logement des travailleurs du pétrole a ainsi évolué d'un extrême à l'autre : du camp fermé, isolé, planté comme un corps étranger dans une région qu'il ignorait, vers une agglomération ouverte, pourvue peu à peu de fonctions plus complexes et qui commence à mériter le nom de ville. Le camp n'est plus aujourd'hui qu'un organe annexe, secondaire, où logent surtout les cadres étrangers mal adaptés au milieu vénézuélien. Le dernier pas sera franchi quand l'agglomération pétrolière sera devenue une ville aux activités différenciées - et ici réapparaît le problème de la reconversion - harmonieusement intégrée dans le milieu naturel. C'est là la dernière étape difficile et à peine entamée car il ne s'agit plus seulement d'adapter les pétroliers à un milieu humain - le reste de la bourgeoisie nationale -, ce qui est partiellement commencé, mais à un milieu physique, par le biais des activités agricoles. C'est incomparablement plus difficile, comme le montre l'étude des villes pétrolières.

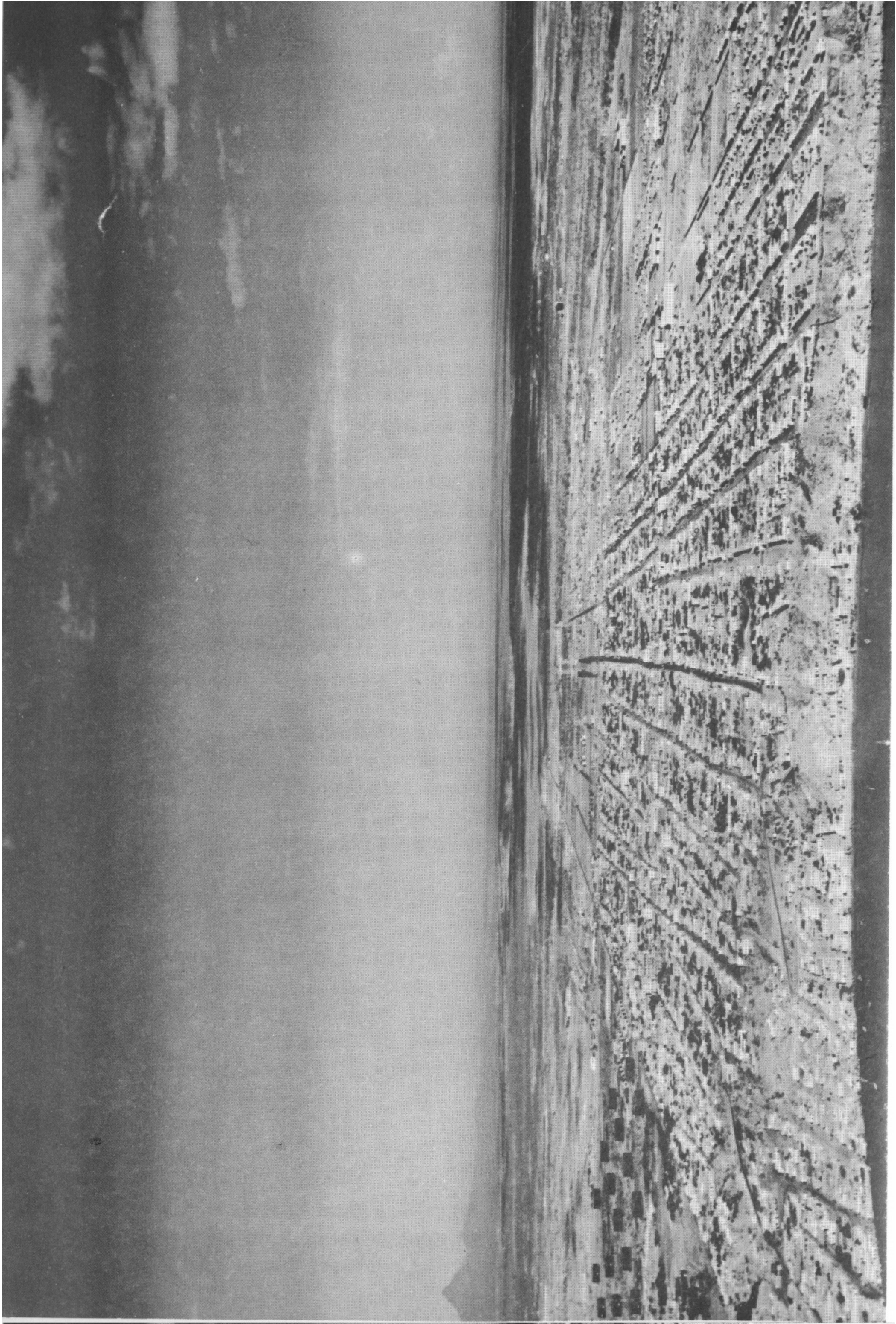


Planche C – Punto-Fijo ; à gauche, dépôt de la Mene Grande

CHAPITRE II

LA VILLE PETROLIERE

Il serait vain, de vouloir donner une définition précise de la ville pétrolière. Caracas même où se trouvent les sièges des grandes compagnies, comprend une proportion non négligeable de personnes, administrateurs, ingénieurs, secrétaires qui vivent du pétrole. Le fait géographique essentiel est l'apparition dans un paysage rural d'un camp pétrolier qui attire des hommes puis des familles, grandit, commence à remplir des fonctions complexes et devient finalement une ville dotée d'une vie autonome. Les bâtiments se développent spontanément dans un désordre plus révélateur, à l'analyse, qu'une planification impersonnelle ; les couches sociales se distinguent et commencent à donner à chaque quartier un aspect différent ; les autorités nationales ou internationales interviennent, enfin, pour essayer d'organiser la vie de ces nouveaux ensembles sans bien parvenir à les intégrer au milieu naturel ; ce sont ces trois points qu'illustreront les exemples de Punto-Fijo, Anaco et El Tigre.

I - LE CAMP ISOLE

Les exemples sont extrêmement différents : Dabajuro, sur la côte occidentale du Falcón, sous un climat semi-aride et brûlé de soleil ; Pedemales, dans le delta de l'Orénoque, à 120km du plus prochain centre habité : des chalands viennent charger le pétrole, les hommes et souvent les marchandises viennent par avion ; Quirequire, dans les montagnes du Monagas, verdoyant et frais, avec ses maisons alignées le long d'une route en lacets ; les camps du Barinas, au pied des Andes, que l'on ne peut atteindre que par des pistes malaisées tracées péniblement à travers la grande forêt. Il existe cependant quelques caractéristiques constantes que présente nettement, au sud-est du lac de Maracaibo, le camp de Bachaquero.

Le camp a une allure géométrique, régulière. Les alignements de maisons sont parfois incurvés en « colimaçon » pour éviter la monotonie, comme à Punta-Cardón, mais le dessin général décèle toujours l'intervention d'un planificateur. Les bâtiments sont peu variés, de deux ou trois types seulement : la maison des célibataires, partagée entre quatre locataires, celles de la famille ouvrière, du cadre moyen et supérieur ; ces contrastes sociaux sont nettement plus marqués dans les

camps de la Shell que dans ceux de la Creole. Les espaces verts sont peut-être le trait le plus caractéristique parce qu'ils sont artificiels, complètement détachés du milieu. Que le climat soit humide, sec (El Tigre) ou même semi-aride (Punta-Cardón), on retrouve les mêmes pelouses

soignées et arrosées, les mêmes bouquets d'arbres destinés à ombrager chaque maison. L'aspect de cette végétation n'apprend rien sur le milieu naturel mais seulement sur l'âge du camp.

La petite agglomération a une vie autonome, repliée sur elle-même, avec son magasin imitant les Monoprix et ses artisans : libraire, coiffeur ; un club rassemble la vie sociale : banquets, bals, séances de cinéma, courts de tennis, groupements sportifs, piscine. Il est donc possible de vivre pendant des semaines à l'intérieur de l'enceinte grillagée en se reposant et en se distrayant sur place. Des écoles distribuent l'instruction aux enfants.

Autour de cette cellule autonome se groupent toujours quelques annexes : un camp des FAC (Forces Armées de Coopération), sorte de garde mobile chargée de la sécurité et les bâtiments et les entrepôts des entreprises contractuelles travaillant pour la compagnie pétrolière. Ces camps annexes sont d'ordinaire plus petits ; en particulier, la main-d'oeuvre contractuelle, particulièrement mobile, n'habite pas de camp proprement dit mais plutôt des maisons dispersées.

Il existe toujours auprès des ensembles bien planifiés qui viennent d'être décrits un quartier désordonné, embryon de ville né spontanément et qui présente la plus grande variété. Hormis les maisons de quelques contractuels aisés, les constructions sont en général de lamentables bidonvilles, des « ranchos » de bois et de carton couverts de vieilles tôles trouées laissant passer la pluie. Ils se massent auprès du camp pétrolier, le long de la route et s'étirent en ruelles d'abord perpendiculaires à cet axe puis de plus en plus irrégulières qui se perdent dans la campagne.

Leurs habitants sont des paysans déracinés attirés par l'or noir et l'espoir des hauts salaires. Leur manque de qualification technique les rend impropres à tout travail soigné. La concurrence est très vive parmi cette main-d'oeuvre, et la plupart de ces nouveaux venus n'ont aucune chance de se faire embaucher dans les camps. Depuis 1959, les compagnies restreignent leurs investissements, compriment leur personnel et offrent encore moins d'espoir à ces hommes sans emploi.

Au demeurant, la plupart se sont habitués à cet état de fait et plutôt que des chômeurs anxieux de trouver du travail, il serait plus exact de voir en eux des parasites qui se contentent des miettes tombées de la table du riche. Ces familles vivent du pétrole, mais indirectement, en se louant pour des travaux occasionnels (jardinage, terrassement), en récupérant les déchets du camp (vieilles pièces détachées d'automobiles que d'innombrables « réparateurs » montent sur d'antiques voitures, parfois d'une autre marque...) et surtout en grossissant ce qu'on hésite à appeler un « secteur tertiaire ». Les hommes tiennent des bars, des cafés ; les femmes sont souvent des prostituées qui poussent les buveurs à la consommation. Il n'est pas rare qu'un ouvrier ayant touché sa paie dépense, en bière et en femmes, plus de 300 Francs dans une soirée, ce qui explique l'existence d'usuriers de toute espèce, prêtant à 10 % la semaine.

Tout cela existe dans les villes pétrolières, mais apparaît déjà dans ces quartiers-parasites accrochés aux flancs des camps. Aussi bien, ils sont les embryons de la future ville qui se développera près du camp, le débordera, l'absorbera si les circonstances sont favorables et vivra enfin de façon autonome sans plus dépendre d'une compagnie pétrolière. Mais si celle-ci interrompt trop tôt ses activités et transplante son personnel, les parasites s'en iront aussi : l'embryon de ville aura avorté, comme il est advenu en plusieurs endroits du Barinas, où les couches profondes se sont révélées stériles. L'apparition d'une banque à côté d'un usurier et d'un hôtel à peu près correct auprès d'un bouge caractérisent le passage du camp isolé à la ville pétrolière : le secteur tertiaire demeure, mais en se transformant.

II - PUNTO-FIJO ET LES LOIS DE DEVELOPPEMENT D'UNE VILLE PETROLIERE

En trois années, de 1945 à 1948, un hameau de quelques maisons que l'on commençait à appeler Punto-Fijo attira des hommes et des femmes de toutes les parties du Vénézuéla, des étrangers même, de Colombie, d'Amérique du Nord, voire d'Europe et se transforma en une ville de plus de 70 000 habitants. Ce développement extraordinaire, bel exemple de ville-champignon, a dépendu entièrement de conditions extérieures : l'histoire de Punto-Fijo est rythmée par la politique des compagnies pétrolières. Une étude détaillée, utilisant l'enquête sur place et les photos aériennes permet de dégager quelques grandes lois dans ce développement apparemment anarchique.

a. Le développement historique de Punto-Fijo :

A la différence de Maracaibo, port et centre industriel déjà important quand l'activité pétrolière s'y installa, Punto-Fijo est sorti du néant.

1) La péninsule avant le pétrole :

Jusqu'à la fin de la 1ère Guerre Mondiale, la péninsule de Paraguanà, vaste table aride coupée de cuevas Est-Ouest, et trouée, en son centre, par le batholite de Santa Ana, ne connaissait que trois activités : la pêche, l'élevage et la culture. Dès ce moment, c'était la première région du Vénézuéla pour la pêche maritime. Elle était pratiquée dans de petits villages comme Los Taques, Las Piedras, Cardón, installés le long de la façade occidentale, sur des langues de sable, au pied de la falaise qui les protégeait des alizés. L'agriculture, que la sécheresse du climat rend aléatoire, consistait essentiellement dans la culture itinérante du maïs et du blé, et l'élevage extensif de moutons et de chèvres. Les villages agricoles, comme Santa Ana et Pueblo Nuevo, sont installés dans la dépression subséquente, au coeur de la péninsule.

L'activité précaire de ces pêcheurs et de ces éleveurs-paysans dépendait étroitement de Coro. Cette très vieille ville (la seconde fondée au Vénézuéla par les Espagnols) dû son essor aux frères Welser à qui Charles-Quint avait concédé l'exploitation (et le mot ici est littéralement exact) de toute la partie nord-ouest du Vénézuéla. A Coro se vendaient les produits de la péninsule et c'est là que vivaient les propriétaires : toutes les terres autour de Punto-Fijo étaient entre les mains de deux vieilles familles et comme elles rapportaient fort peu, personne ne s'était soucié d'en mettre à jour les documents de propriété. La découverte de pétrole autour du lac de Maracaibo allait bouleverser la vie attardée et tranquille des rares habitants de Paraguanà.

2) La première phase : 1918-1945 :

En 1918, les premiers chercheurs de pétrole de la Standard Oil arrivent dans la péninsule, en vain du reste, car le sous-sol n'en contient pas une goutte. Mais il fallait exporter l'huile brute du Zulia et la barre qui fermait le goulet à l'entrée du lac ne permettait pas aux navires de haute mer d'y pénétrer. C'est en ce point de transbordement obligé que s'était développé Maracaibo qui profita aussi du trafic pétrolier. Cependant, il parut plus rentable à la Mene Grande Oil C° d'acheminer le

pétrole brut au-delà de la barre par pipe-line et de le charger directement sur les gros pétroliers. Les petits ports de pêche à l'ouest de la péninsule présentaient des sites très favorables : assez proches de l'entrée du lac, ils offraient des profondeurs de dix mètres jusqu'à toucher la côte, et la falaise surmontée de croûtes calcaires les protégeait des alizés. En 1924, la M.G.O. commença à construire un vaste entrepôt sur le sommet, au-dessus du petit port du Carirubana. Contre ce dépôt se développèrent quelques maisons à partir de 1932, 14 familles dont la petite histoire a gardé les noms. En 1933, le club de la compagnie attire déjà quelques personnes de Coro et de Pueblo Nuevo. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, on dessine la place José L.Chirinos qui forme encore le coeur de la ville.

Le général Gómez, qui imposa au Vénézuéla de 1904 à 1936 une des dictatures les plus dures et les plus longues que ce pays ait connues, se méfiait tellement des mouvements ouvriers qu'il dissuada les compagnies de créer des raffineries importantes sur le territoire national. Le pétrole brut fut raffiné à Aruba, dans les terres hollandaises de Curaçao et le camp de la M.G.O. à Punto-Fijo demeura un simple entrepôt de stockage qui n'employait que très peu de personnel. Jusqu'en 1945, Punto-Fijo ne fut qu'un hameau de quelques maisons.

3) Le « boom » : 1946-1948

En 1946, le gouvernement socialiste de Accion Democratica, à l'inverse de Gómez, poussa les compagnies à développer le raffinage sur le territoire vénézuélien pour créer de nouveaux emplois. Les mêmes raisons qui avaient déjà engagé la M.G.O. à s'installer à Punto-Fijo jouèrent de nouveau leur rôle. La Creole et la Shell décidèrent de créer deux grandes unités de raffinage sur la côte occidentale de Paraguanà qui seraient ravitaillées par pipe-line en pétrole brut depuis les champs du Distrito Bolívar et achetèrent des terrains, la Creole à 7 km au nord du village près d'Amuay, la Shell à 6 km au sud près de Punta-Cardón.

Malgré leur éloignement, la construction de ces industries puissantes profita plus à Punto-Fijo que la simple zone de stockage de la M.G.O., pour deux raisons. Prévoyant de grandes extensions futures, les compagnies se rendirent propriétaires de vastes étendues de terrains qui empêchaient les ouvriers de s'établir au contact de la zone industrielle. D'autre part, les municipalités dont relèvent toute cette côte occidentale, en partie par crainte d'accidents, en partie pour éviter des conflits, à une époque où le sentiment national, à l'instar du gouvernement, critiquait les trusts pétroliers, interdirent la construction de logements auprès des raffineries. Ainsi, la petite agglomération de Punto-Fijo, située à mi-distance des deux nouvelles usines, profita des migrations que provoqua leur installation.

Ces mouvements furent extrêmement importants : on peut estimer qu'entre 1946 et 1948, près de 80 000 personnes accoururent vers les nouvelles raffineries, moins pour y travailler que pour participer à leur construction. Les compagnies elles-mêmes déplacèrent vers Punto-Fijo une partie de leur main-d'oeuvre de Distrito-Bolívar : Margariteños et Andinos du Trujillo, principalement. La naissance d'une zone d'activité provoqua un exode rural extrêmement puissant dans l'état de Falcón, surtout le long de la côte aride qui s'étend de Coro à l'entrée du golfe. Le mouvement fut si violent qu'il secoua tout le Vénézuéla et que des états aussi éloignés que le Bolívar ou le Delta Amacuro envoyèrent des hommes.

Il s'entretenait de lui-même, car l'afflux de population provoquait un boom dans l'industrie du bâtiment qui attirait à son tour de la main-d'oeuvre. La masse des salaires versés par les compagnies bouleversa l'économie de cette région pauvre et à l'écart. Les prix montèrent, ce qui ne

fit pas fuir les nouveaux arrivés mais les jeta à la recherche d'expédients. C'est ainsi que grandit, parallèlement à l'essor économique, le nombre des usuriers et des commerçants vendant en général à des prix exorbitants des denrées qu'il fallait faire venir de loin. La population se divisait en deux groupes, celui des travailleurs embauchés par les compagnies pétrolières pour la construction des usines et celui des parasites qui, n'ayant pas pu ou pas voulu trouver un pareil travail, vivaient des salaires des premiers. Sur 70 000 personnes habitant alors Punto-Fijo, le premier groupe représentait à peine le dixième de ce chiffre, les familles des travailleurs et les activités plus ou moins parasitaires englobant les neuf dixièmes du total.

L'apparition du nouveau paysage urbain se fit d'une manière extrêmement anarchique, chacun construisant n'importe quoi n'importe où. Les compagnies prirent soin de loger leurs travailleurs et la plus grande partie des contractuels sur leurs terres dans des constructions provisoires qui disparurent ensuite. Mais l'énorme masse parasite attirée par le développement économique et qui ne dépendait pas directement des compagnies, manquait trop de ressources pour acheter des terres et faire appel à des entrepreneurs. Ces nouveaux arrivés construisirent eux-mêmes leur pauvre logement. Les droits des propriétaires légaux, les deux grandes familles de Coro, en particulier les Laclé, d'origine française, furent complètement négligés. Comme la municipalité ne possédait pas explicitement de terres, elle ne soumit les nouvelles constructions à aucun contrôle qu'elle aurait été du reste bien incapable d'effectuer.

Les bâtiments se développèrent en pleine anarchie, à la faveur des polémiques violentes qui opposaient le régime socialiste d'Accion Democratica aux grands propriétaires fonciers. Si cette invasion extraordinairement rapide des terres d'autrui et ce développement anarchique ont posé de graves problèmes, ils expliquent du moins la rapidité étonnante de la construction de la ville ; ils ont aussi permis l'installation à Punto-Fijo de familles pauvres qui, sans cela, auraient été bien incapables de payer un loyer, a fortiori d'acheter des terres. L'agglomération, alors, mérite à peine le nom de ville. Le secteur commercial n'est guère représenté que par des vendeurs ambulants (Buhoneros), deux cinémas et des maisons closes. Elle n'a aucune administration propre, puisque l'énorme Punto-Fijo continue à dépendre du Municipio de Carirubana : le petit village de pêcheurs forme la tête d'un corps quinze fois plus grand. La bonne volonté spontanée est le seul facteur d'organisation et certains citoyens qu'inquiètent ce désordre, essayent de régler le développement urbain.

Né dans l'île de Margarita, Rafaël Gonzalez est déjà venu travailler pour la M.G.O. en 1925. Il revient en 1937 et s'installe définitivement dans la nouvelle ville quand elle n'est composée que de quelques maisons. On prétend même que le nom de Punto-Fijo (Point fixe) a été donné à la maison de sa fiancée où il se rendait tous les jours et a été ensuite étendu à toute l'agglomération. En 1939, il dessine avec quelques amis les contours du premier pâté de maisons, un carré de 100 mètres de côté. Pourquoi cette forme et cette dimension ? Il répond que les Espagnols procédaient ainsi lorsqu'ils fondèrent les premières villes du Vénézuéla et qu'instinctivement il ne peut concevoir une ville qui ne soit pas en échiquier.

Comme de nombreuses maisons ont déjà été construites au hasard, ou plutôt sur le bord des sentiers coutumiers, on essaye, en les reliant par des lignes à peu près droites, de les inclure dans un plan géométrique. Chacun ensuite construit en respectant, fort mal d'ailleurs, l'alignement et les pâtés de maisons se succèdent spontanément.

A partir de 1948, la Junta Comunal de Carirubana commence à intervenir dans ce développement, fait préparer les axes de circulation par des bulldozers, donne des noms aux rues. Ainsi s'ébauche l'organisation de ce grand ensemble encore mal structuré.

4) La phase de consolidation : 1949-1958

En 1949, 12 000 personnes environ travaillent pour les compagnies pétrolières, gagnant un salaire moyen de 19 Bolívares par jour, soit un volume de 228 000 Bolívares injectés chaque jour dans la circulation. C'est alors que s'organise le commerce. Beaucoup d'étrangers, immigrants très pauvres arrivés les années précédentes, ont ouvert des boutiques et dès 1949, commencent à accaparer le commerce de gros et même de détail, dont ils seront en 1964 les véritables maîtres : des Allemands (Hermanos Zeiter, Comercial Rofer), des Français (Salomon Blanchard), des Italiens (Benvecchio y Cia) et surtout des « Turcos », c'est-à-dire des Levantins (Yamil Aridi).

A partir de 1950, la plus grande partie des raffineries est construite et le personnel des compagnies pétrolières décroît : en 1955, elles n'emploient plus que 7 700 personnes ; la population de la ville cesse d'augmenter, puis diminue légèrement : environ 50 000 personnes. Mais l'activité économique ne s'arrête pas pour autant. Les salaires pétroliers ont augmenté et le volume quotidien d'argent mis en circulation diminue moins vite que la main-d'oeuvre (180 000 Bolívares par jour). Les trois municipalités, grâce aux taxes sur les véhicules, ont vu leurs ressources - et leur personnel - se développer : le budget de Carirubana atteint 120 000 Bolívares par mois.

Le rythme de la construction immobilière reste l'un des plus élevés du Vénézuéla, comparable, toute proportion gardée, à celui de Caracas. Les compagnies pétrolières, par leurs dons, soutiennent l'effort municipal d'équipement. La crise de Suez, en 1956, et l'énorme développement de production qu'elle provoqua au Vénézuéla, ainsi que la hausse continue des salaires pétroliers, permirent à Punto-Fijo d'atténuer le choc dû à la fin des gros travaux et au départ d'une partie des nouveaux immigrants. Pendant cette phase de consolidation, la plupart des vieilles maisons construites en boue séchée (bahareque) ou en briques de terre cuite au soleil (adobe), furent remplacées par des constructions plus solides cependant que le centre (Place Chirinos) voyait naître les premiers immeubles à plusieurs étages.

5) La stagnation : 1958

A partir de 1958, après le boom de Suez, l'activité pétrolière connaît, dans le monde entier, un ralentissement. A l'intérieur du Vénézuéla, le remplacement de la dictature du général Pérez Jiménez par un gouvernement socialiste, accompagné de troubles assez longs, freine la spéculation immobilière et l'activité commerciale. Enfin, la Creole adoptant une nouvelle politique sociale, essaye de créer, hors de Punto-Fijo, une urbanisation où les travailleurs seraient propriétaires de la terre et de leur maison (Judibanà).

Toutes ces raisons expliquent la stagnation dont la ville offre aujourd'hui le spectacle. L'extrémité orientale, où les rues avaient déjà été tracées, n'a pas été construite et la place Bolívar, conçue comme le futur centre de l'agglomération se trouve curieusement placée à l'entrée même de la ville. Les lotissements préparés le long de la route qui joint Punto-Fijo à Punta Cardón sont à peu près inoccupés. Des commerçants ont fermé leurs portes, des appartements sont vides et les loyers ont baissé : tel appartement qui valait en 1956, 360 Bolívares par mois, est tombé à 300, ou même moins.

L'avenir de l'agglomération paraît donc menacé par un problème de reconversion. Cependant, les activités commerciales ont suffisamment grandi entre 1948 et 1958 pour que la ville ait résisté au premier choc et que son existence ne soit plus mise en question. Punto-Fijo se développe bien plus lentement, et difficilement, mais elle continue à vivre.

b- Les lois du développement :

La Ville a été construite d'une façon complètement spontanée, sans aucune autre Intervention que celle de quelques habitants soucieux d'ordre et de tradition, au moins jusqu'en 1948. Après cette date, des ingénieurs municipaux ont contrôlé le plan des maisons neuves, mais leur action paraît faible. Le plan même de la ville, la largeur des rues, leur dessin, leur alignement ont été fixés spontanément. Les compagnies pétrolières ont parfois prêté des bulldozers pour prolonger des avenues déjà existantes.

Les conditions physiques, hormis en certains points, n'ont guère modifié ce développement puisque la ville est construite sur un plateau quasi horizontal. Ainsi, le développement de Punto-Fijo permet de déceler presque à l'état pur le rôle des coutumes et des traditions.

1) Schéma chronologique :

Le développement architectural s'est fait en plusieurs phases nettement caractérisées :

i - un petit groupe de maisons apparaît devant le dépôt de la M.G.O., en face de la porte, tout contre la clôture qui détermine le premier alignement est-ouest.

ii - presque simultanément, se développe un réseau de sentiers et des paquets de maisons, en étroite relation avec les conditions naturelles. Les sentiers se présentent en faisceaux plus ou moins parallèles, car lorsqu'une piste est par trop défoncée, on cherche sur le côté un passage plus commode. Ils sont en général directs, joignant en ligne à peu près droite les points à réunir. Les carrefours de sentiers provoquent la construction de baraques, d'ordinaire des fontaines de soda. Inversement, un pêle-mêle de maisons fait naître un réseau de chemins qui la relie aux autres. Ces sentiers évitent soigneusement les cuvettes de dissolution (dolines) qui trouent la croûte calcaire et sont périodiquement inondées au moment des pluies.

iii - dans un 3e temps, apparaît le plan quadrillé qui correspond à une coutume profondément ancrée dans le coeur des Vénézuéliens par la tradition espagnole. C'est l'ancien camp romain, à la disposition à la fois militaire et religieuse, mais dont les fonctions originelles ont été complètement oubliées. Il suffit d'un seul alignement pour le tracer, et à Punto-Fijo, c'est la clôture sud du dépôt de la M.G.O. qui l'a déterminé : les axes seront Est-Ouest et Nord-Sud.

Le tracé même des rues dépend alors des constructions déjà édifiées. En fait, Rafaël Gonzalez et ses amis tirèrent des lignes droites d'une maison à l'autre, même si les façades n'étaient pas exactement parallèles à l'axe ainsi déterminé. Pour atténuer ces irrégularités et permettre la circulation malgré les coins de maisons proéminents, il fallut laisser aux rues une largeur inhabituelle, qui sera ensuite diminuée par les constructions nouvelles. Ainsi, l'irrégularité des premières constructions est décelée non par le tracé des rues, assez régulier, mais par les variations de la largeur de ces rues.

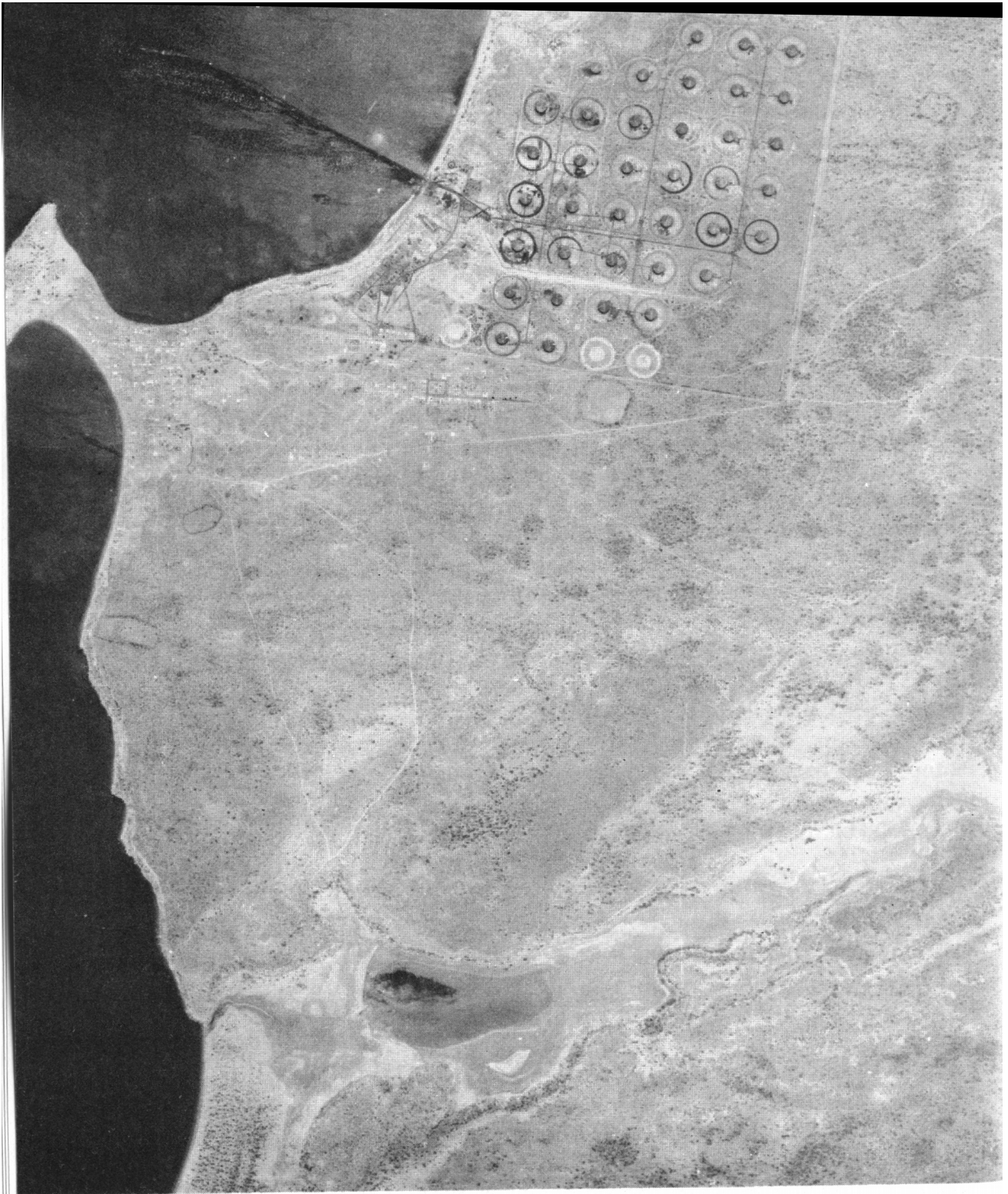


Planche B - Punto Fijo en 1942 - voir fig. 41 et 42

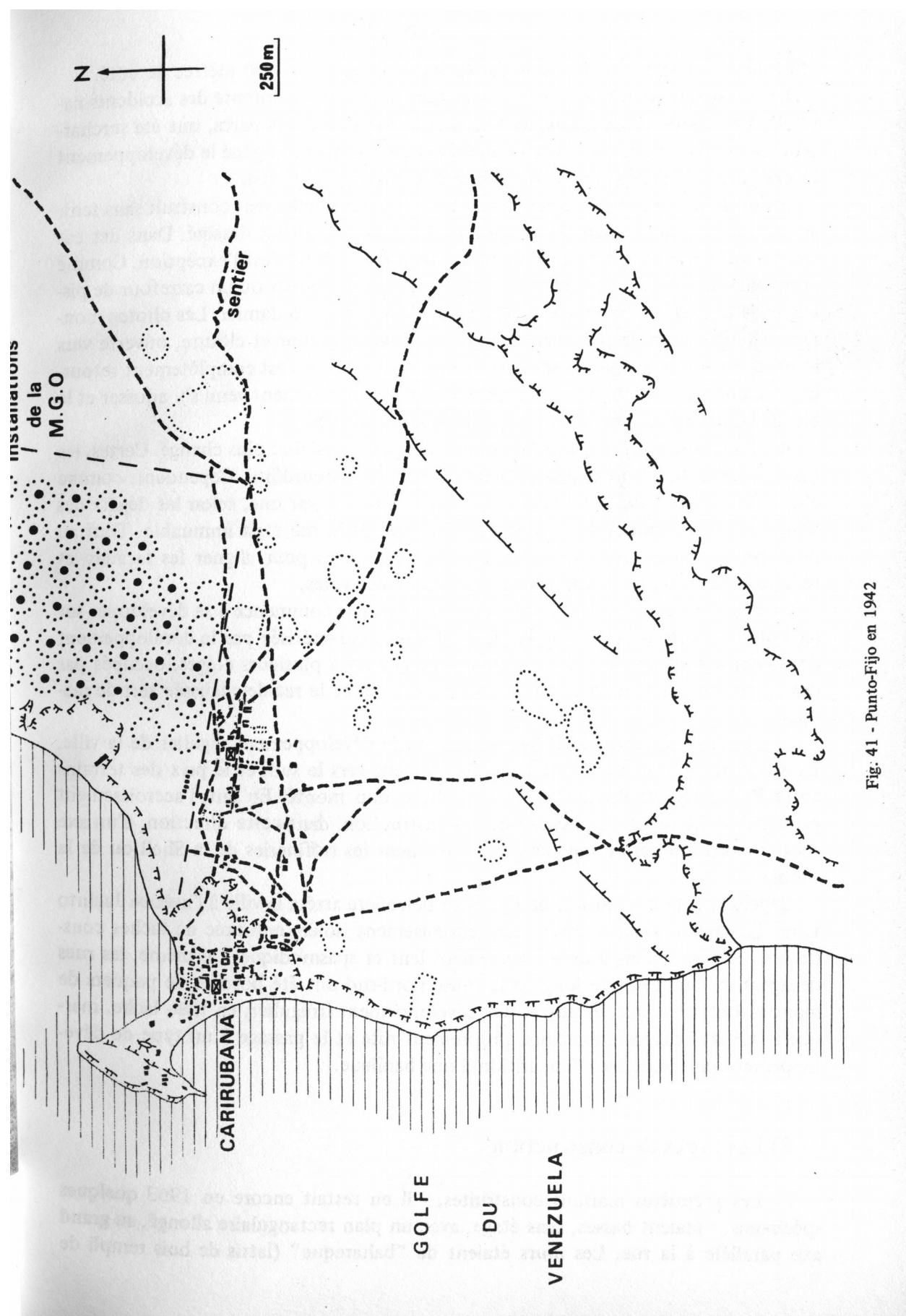


Fig. 41 - Punto-Fijo en 1942

La prédominance de l'axe Est-Ouest, formé à la fois par la clôture du dépôt pétrolier et par les routes conduisant du port de Las Piedras à l'intérieur de la péninsule, explique que les pâtés de maisons, au lieu de former des carrés d'un hectare, comme dans le plan espagnol traditionnel, se présentent en rectangles allongés avec leur grand axe Est-Ouest. Seuls les tout premiers pâtés de maisons, autour de la place « Chirinos », dessinés par les amis de Rafaël Gonzalez, ont 100 mètres de côté.

Le nouveau réseau des rues ne tient évidemment aucun compte des accidents naturels. Les dolines inondables, au lieu d'être réservées à des parcs, ont été surchargées sur le plan en damier. Les inondations périodiques ont gêné le développement de ces pâtés de maisons qui sont en général interrompus (G 10).

Enfin, le damier a été imposé à un terrain déjà partiellement construit sans tenir aucun compte de l'ancien réseau de sentiers, toujours mieux dessiné. Dans des cas très rares, la rue et le sentier sont confondus (K 3), mais c'est l'exception. Comme la plupart des maisons avaient été construites sur un sentier ou un carrefour de pistes, elles ont dû trouver une nouvelle place dans le plan en damier. Les photos montrent (K 6) l'exemple très curieux d'une maison avec cour et clôture, ouverte vers le nord sur un carrefour de sentiers et dont la fonction s'est complètement retournée : la porte de la cour a été fermée par un nouveau bâtiment venu s'y adosser et le dos de la maison est devenu façade sur une nouvelle rue.

iv - l'axe des rues, une fois déterminé, n'a pour ainsi dire plus changé. Certes, les maisons primitives ont à peu près toutes disparu aujourd'hui. Cependant, comme elles n'ont pas été détruites simultanément, mais une par une, selon les dégâts des pluies et les ressources de chaque famille, l'axe de la rue était immuable. Tout au plus, a-t-on profité de ces reconstructions successives pour aligner les façades et réduire ou augmenter, selon les cas, la largeur des voies.

v - à partir des années 50, une zone commerciale commence à se développer sur les bords et surtout au sud de la place Chirinos, caractérisée par le développement de constructions en hauteur : buildings de ciment à plusieurs étages, occupés par des appartements modernes ou des bureaux, et dont le rez-de-chaussée sert de magasin.

vi - la crise, à partir de 1958, interrompt le développement régulier de la ville. La spéculation avait escompté un accroissement vers le sud, et le prix des terrains entre Punto-Fijo et Punta-Cardón avait beaucoup monté. En fait, l'accroissement principal se fit vers l'est, à cause de la construction, dans cette direction, d'un axe routier nord-sud permettant de gagner aisément les raffineries de la Shell ou de la Creole.

Cependant, la diminution de l'activité pétrolière arrêta la ville à l'avenue Jacinto Lara. La grande place Bolívar resta curieusement isolée, entourée de taches construites, correspondant à un accroissement lent et spasmodique. De même, les rues dégagées au bulldozer le long de la route nord-sud ont été bordées de paquets de maisons isolés les uns des autres. Ce développement irrégulier, en tissu lâche, marque la fin de l'explosion urbaine proprement dite et le passage à un type de développement plus lent, avec l'apparition d'une banlieue.



Planche D - Punto Fijo en 1949 - voir fig. 42.



Fig. 42

LA PARTIE CENTRALE DE PUNTO-FIJO
(d'après les photos aériennes)

- Partie déjà construite en 1943 (----- sentier.)
- Partie construite entre 1943 et 1949
- Partie construite entre 1949 et 1957

- Doline
- Falaise

ECHELLE : 100 m.

2) Les types de construction :

i - Les premières maisons construites - il en restait encore en 1963 quelques spécimens - étaient basses, sans étage, avec un plan rectangulaire allongé au grand axe parallèle à la rue. Les murs étaient de « bahareque » (lattis de bois rempli de boue mêlée à de la paille hachée) ou d'« adobe » (briques de terre cuites au soleil) ; les toits, de tiges de bambou recouvertes d'abord de feuilles de palmier, ensuite de tuiles creuses. Cette construction est très proche de la maison rurale traditionnelle du Centre et de l'Ouest, toujours pourvue d'une véranda parallèle au grand axe, mais qui a disparu ici à cause de la densité urbaine. Un bloc de maisons (manzana) est très vite délimité par ces constructions parallèles à la rue, cependant que le cœur reste vide.

ii - une fois la maison terminée, chaque propriétaire aménage derrière elle un jardin, en général enclos, qui gagne vers le cœur de la manzana et se termine au contact des autres enclos. Alors, chacun construit un second bâtiment perpendiculaire au premier, et également à la rue, occupant l'un des flancs de l'enclos. La maison prend ainsi la forme de L caractéristique.

iii - Les photos montrent que l'habitation tend à évoluer, par construction d'éléments successifs, vers le U, puis vers le carré enfermant un patio. Toute la manzana est alors occupée et l'aboutissement est la maison espagnole typique. En fait, il est rare à Punto-Fijo de voir l'évolution se poursuivre jusqu'à ce terme.

iv - Une rupture intervient en général après la phase en L, car le propriétaire soucieux d'amélioration et qui en a les moyens, au lieu d'ajouter de nouveaux corps de bâtiments, préfère détruire les constructions anciennes et les remplacer par des édifices modernes, à plusieurs étages. L'évolution traditionnelle est ainsi interrompue par la pression des techniques modernes, et son terme ultime est constitué par le building de béton à plusieurs étages, souvent édifié en retrait pour laisser sur le bord de la rue un espace destiné au stationnement des voitures. Le développement horizontal est remplacé par le développement en hauteur, la maison prend un intérêt spéculatif, car la plus grande partie en est louée ; elle s'adapte aux moyens de transport modernes.

3) La taille des manzanas :

Essayant de suivre la tradition espagnole, Rafaël Gonzalez et ses amis donnèrent à la première manzana 100 mètres de côté, soit un hectare de superficie. Mais en fait, le développement fut si anarchique que la plupart des manzanas n'imitent pas ce modèle et occupent des surfaces variant entre deux chiffres extrêmes, particulièrement intéressants. Comme les rues ont été bien souvent tracées au hasard, et qu'elles ne sont pas parfaitement parallèles, on devrait rencontrer des pâtés de maisons de tailles très diverses. Il n'en est rien. Tout se passe comme si un mécanisme automatique brisait les manzanas trop grandes et soudait entre elles les plus petites, de manière à les ramener toutes à une certaine surface moyenne.

Lorsque deux rues divergent et que les manzanas s'élargissent, apparaissent des ruelles intérieures, comme en 0-10, M-10, E-10. Ces ruelles n'ont aucun rôle dans la circulation urbaine : elles ne se trouvent pas dans l'axe des rues et ont souvent une extrémité fermée ou resserrée. Leur vraie fonction est de permettre la construction de deux nouvelles lignes de façades à l'intérieur de la manzana, dont le centre, sans cela, serait insuffisamment occupé.

La manzana située en G-10 ne s'est pas divisée ainsi parce qu'elle occupe le fond d'une doline, ce qui en a gêné l'occupation intérieure. Mais un autre exemple apparaît en E-12 : à l'extrémité des deux rues divergentes, la manzana s'est dédoublée grâce à une ruelle nord-sud.

Le phénomène contraire, c'est-à-dire la réunion de deux manzanas trop petites, est moins fréquent, mais on en trouve des exemples comme D-14.

Les pâtés de maisons de Punto-Fijo forment presque tous des rectangles allongés d'est en ouest. Une largeur excessive de ces rectangles rend difficile l'occupation du centre de la manzana, ce qui provoque l'apparition d'une ruelle intérieure. Au contraire, ces rectangles peuvent être très allongés sans grand inconvénient, puisque les enclos des façades nord et sud, en se rejoignant, occupent tout l'espace intérieur et que les maisons construites sur les petits côtés (orientés nord-sud) jouent un rôle secondaire. Le seul obstacle à un allongement excessif dans la direction est-ouest est formé par les besoins du trafic urbain, fort inégal selon les rues. Certaines artères, très commerçantes, sont des axes nécessaires. D'autres, au contraire, ne sont guère utilisées, non qu'elles soient plus étroites, mais parce qu'elles comportent peu d'établissements commerciaux. En ce cas, une construction aberrante peut fort bien relier deux manzanas et interrompre l'axe nord-sud, comme en I-16/ 17.

Ces exemples, pris dans l'extrémité occidentale de Punto-Fijo, mais qui se retrouvent dans toute l'étendue de la ville, permettent de tirer deux conclusions. D'une part, il existe certainement une taille maximale de la manzana urbaine : 80 mètres en largeur et 170 mètres en longueur ; au-delà, le pâté de maison se divise en deux. Il est plus difficile d'indiquer des dimensions minimales ; il semble cependant qu'une manzana ayant moins de 50 mètres de côté tend à se souder au bloc voisin, si elle n'est pas entourée du moins par des axes très intensément utilisés. Il existe ainsi une dimension optimale vers laquelle les manzanas de Punto-Fijo tendent spontanément. (Cette spontanéité est de la plus grande importance, car elle montre que le phénomène n'est pas imposé de l'extérieur par un urbaniste, mais qu'il correspond à un contenu sociologique profond).

D'autre part, les rues peuvent jouer deux rôles très différents. Elles peuvent servir d'axe de transport, caractérisé par la présence d'établissements commerciaux nombreux, de centres de divertissement (cinémas, cafés) et le plus souvent, par l'aboutissement d'une grande route que l'axe ne fait que prolonger à l'intérieur de la ville. Elles peuvent aussi jouer le rôle d'intervalle entre deux lignes de construction. Comme les Vénézuéliens de Punto-Fijo construisent toujours leur maison sur le bord même de la rue et parallèlement à elle, la multiplication de ces « rues- intervalles » permet la construction de deux nouvelles lignes de maisons, c'est-à-dire, une augmentation de la densité urbaine. Ce phénomène, du reste, n'est pas propre aux villes pétrolières, puisque la cité agricole de Calabozo a vu sa population doubler sans presque changer de superficie, par le simple développement de constructions intérieures à chaque manzana.

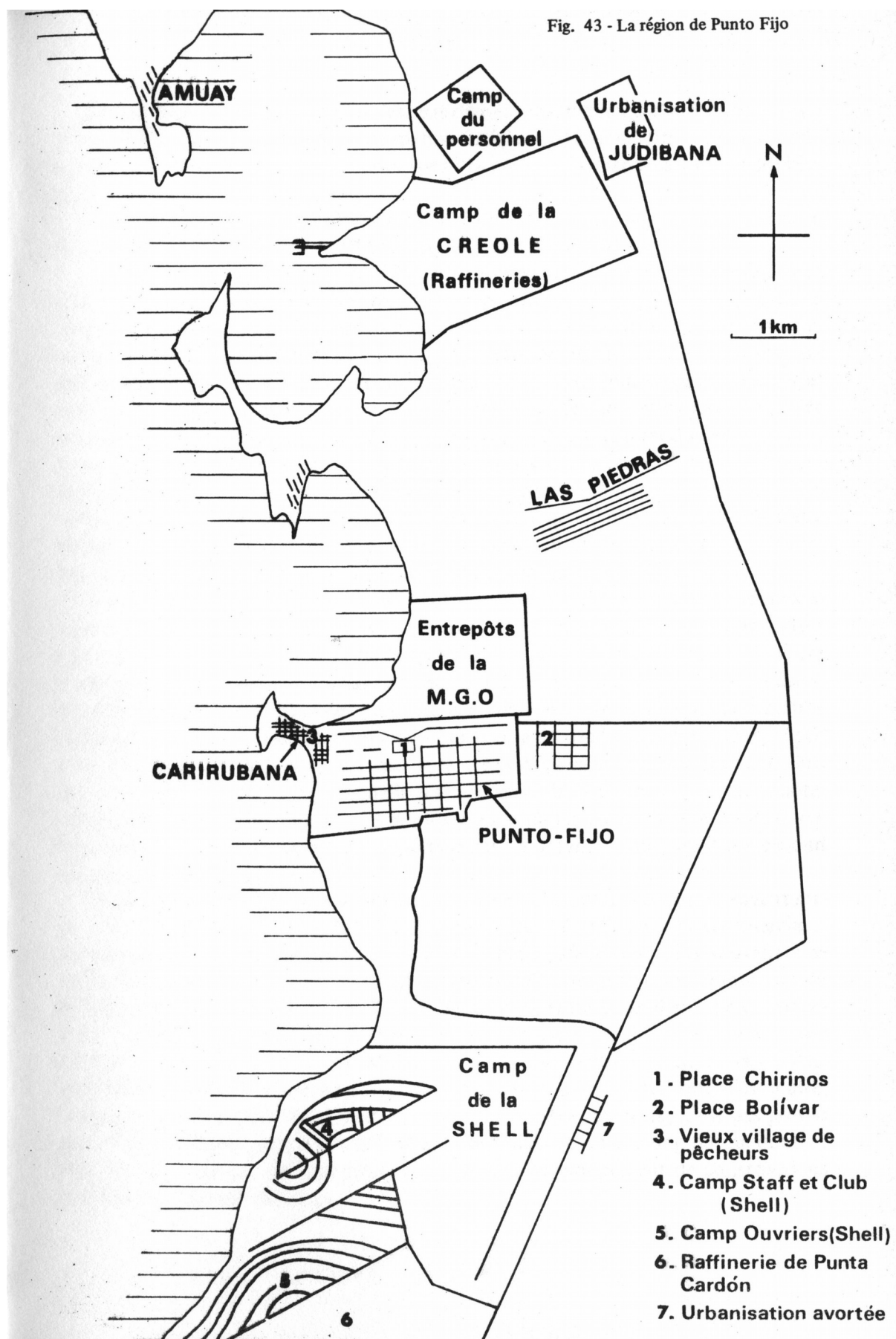


Planche E – Punto-Fijo, coin sud-est du dépôt de la Mene Grande



112 bis

Planche F - Punto Fijo en 1957 - voir fig. 42.



La manzana située en G-10 ne s'est pas divisée ainsi parce qu'elle occupe le fond d'une doline, ce qui en a gêné l'occupation intérieure. Mais un autre exemple apparaît en E-12 : à l'extrémité des deux rues divergentes, la manzana s'est dédoublée grâce à une ruelle nord-sud.

Le phénomène contraire, c'est-à-dire la réunion de deux manzanas trop petites, est moins fréquent, mais on en trouve des exemples comme D-14.

Les pâtés de maisons de Punto-Fijo forment presque tous des rectangles allongés d'est en ouest. Une largeur excessive de ces rectangles rend difficile l'occupation du centre de la manzana, ce qui provoque l'apparition d'une ruelle intérieure. Au contraire, ces rectangles peuvent être très allongés sans grand inconvénient, puisque les enclos des façades nord et sud, en se rejoignant, occupent tout l'espace intérieur et que les maisons construites sur les petits côtés (orientés nord-sud) jouent un rôle secondaire. Le seul obstacle à un allongement excessif dans la direction est-ouest est formé par les besoins du trafic urbain, fort inégal selon les rues. Certaines artères, très commerçantes, sont des axes nécessaires. D'autres, au contraire, ne sont guère utilisées, non qu'elles soient plus étroites, mais parce qu'elles comportent peu d'établissements commerciaux. En ce cas, une construction aberrante peut fort bien relier deux manzanas et interrompre l'axe nord-sud, comme en I-16 / 17.

Ces exemples, pris dans l'extrémité occidentale de Punto-Fijo, mais qui se retrouvent dans toute l'étendue de la ville, permettent de tirer deux conclusions. D'une part, il existe certainement une taille maximale de la manzana urbaine : 80 mètres en largeur et 170 mètres en longueur ; au-delà, le pâté de maison se divise en deux. Il est plus difficile d'indiquer des dimensions minimales ; il semble cependant qu'une manzana ayant moins de 50 mètres de côté tend à se souder au bloc voisin, si elle n'est pas entourée du moins par des axes très intensément utilisés. Il existe ainsi une dimension optimale vers laquelle les manzanas de Punto-Fijo tendent spontanément. (Cette spontanéité est de la plus grande importance, car elle montre que le phénomène n'est pas imposé de l'extérieur par un urbaniste, mais qu'il correspond à un contenu sociologique profond).

D'autre part, les rues peuvent jouer deux rôles très différents. Elles peuvent servir d'axe de transport, caractérisé par la présence d'établissements commerciaux nombreux, de centres de divertissement (cinémas, cafés) et le plus souvent, par l'aboutissement d'une grande route que l'axe ne fait que prolonger à l'intérieur de la ville. Elles peuvent aussi jouer le rôle d'intervalle entre deux lignes de constructions. Comme les Vénézuéliens de Punto-Fijo construisent toujours leur maison sur le bord même de la rue, et parallèlement à elle, la multiplication de ces « rues-intervalles » permet la construction de deux nouvelles lignes de maisons, c'est-à-dire, une augmentation de la densité urbaine. Ce phénomène, du reste, n'est pas propre aux villes pétrolières, puisque la cité agricole de Calabozo a vu sa population doubler sans presque changer de superficie, par le simple développement de constructions intérieures à chaque manzana.

Conclusion :

Punto-Fijo est passé par trois phases successives :

i - Jusqu'en 1946, ce ne fut qu'un bourg au développement très lent et de structure fort lâche, constitué par des paquets de maisons dispersées. A cette époque, le cadre physique joue un rôle fondamental. Les sentiers et les bâtiments évitent les zones basses, périodiquement boueuses, recherchent les points les plus solides, ou encore les bords de la falaise, avec une vue agréable et la proximité d'un vallon permettant de gagner commodément la mer. Les sentiers sont uniquement des

moyens de liaison, tendus directement entre les points à relier. Il y a interaction réciproque entre leur développement et celui des maisons.

ii - Entre 1946 et 1950, l'essor est rapide, violent, spontané. Pendant cette phase, il semble que les conditions morales (traditions historiques, coutumes, etc...) passent au premier plan. On superpose brutalement au cadre physique le traditionnel plan en échiquier qui, bien sûr, s'y adapte mal : nombre de rues se terminent au bord de la falaise, sans mener nulle part, des pâtés de maisons, au fond des dolines, sont périodiquement inondés. Le développement se fait d'une manière uniforme : maisons parallèles à la rue dessinant les bords de chaque manzana ; puis progrès vers le centre. Une sorte de logique interne fait tendre ces pâtés de maisons vers une taille et une forme optimales. C'est probablement l'époque où la distinction entre les « rues-axes de transport » et les « ruelles-intervalles entre deux lignes de façades » est la mieux fondée.

iii - Après 1950, la stabilisation économique et des interventions extérieures (planification, contrôle des constructions, amélioration des rues) vont tout changer à nouveau. Les buildings de béton, développés en hauteur et construits dans un but spéculatif, remplacent les maisons basses aux murs de terre. L'alignement des façades, la destruction de certaines maisons barrant des rues comme des verrous, l'asphaltage de la chaussée atténuent les disparités signalées plus haut.

En somme, après une occupation timide soumise aux conditions naturelles, puis un mouvement spontané obéissant aux traditions, la modernisation aboutit à faire de Punto-Fijo une ville plus propre, plus agréable, de moins en moins originale, de plus en plus détachée du cadre physique et du milieu humain environnants.

c. L'agglomération actuelle et ses problèmes :

L'agglomération de Punto-Fijo, lato sensu, s'étend sur une trentaine de kilomètres le long de la côte sud-est de la péninsule et groupe environ 100 000 âmes. Les raffineries ont été établies à l'écart, entre les petits villages de pêcheurs, mais le développement subséquent de villes spontanées comme Punto-Fijo ou Punta-Cardón a peu à peu réuni ces points habités, déterminant un alignement urbain qui, à une autre échelle, pourrait mériter le nom de conurbation.

1) Les éléments :

Les villages de pêcheurs ont subsisté : Los Taques, Amuay, Las Salinas, Carirubana, Punta-Cardón. Comme toute la côte est abritée des alizés par la falaise et que les barques de pêche, de petite taille, étaient aisément tirées sur le sable, ces villages n'ont pas cherché la protection du fond des baies mais se sont installés sur des saillants de la côte, au pied de la falaise calcaire. Les rues, à peu près parallèles, sont bordées de maisons de torchis très pauvres et souvent séparées les unes des autres, ce qui donne un tissu urbain assez lâche (Amuay, Carirubana avant l'installation de la M.G.O.).

Les trois compagnies pétrolières ont installé des centres industriels de tailles inégales. La M.G.O. n'a construit qu'un camp de stockage qu'elle vient d'abandonner. L'été 1964, les réservoirs avaient été complètement démontés et la zone industrielle n'apparaissait plus que comme un vaste rectangle dégagé au milieu des constructions urbaines qui l'avaient peu à peu entourée. Occupée « provisoirement » par les Forces Armées, cette zone, contiguë au centre commercial de Punto-Fijo, doit être bâtie, mais ce projet sera sans doute remis à un avenir éloigné, car le développement de la ville est devenu extrêmement lent.

Deux des plus grandes raffineries du monde ont été construites sur le haut de la falaise, dans des sites très différents : celle de la Creole au fond de la baie d'Amuay, celle de la Shell sur le promontoire de Punta-Cardón. Les alizés entraînent au large les émanations dangereuses et nauséabondes des usines. De ce point de vue, les installations de la Creole ont été moins bien choisies car elles rendent très désagréable la vie humaine sur la péninsule qui ferme au sud la baie d'Amuay, située sous leur vent ; le club que la Creole y avait installé a dû déménager.

Ces raffineries n'occupent qu'une partie des vastes terres achetées par les compagnies en prévision d'agrandissements éventuels et aussi afin de bien séparer les installations pour des raisons de sécurité ; paysage caractéristique de tours surmontées de fumée et de jets de vapeur, d'une multitude de tuyaux peints à l'aluminium, de levées de terre entourant les réservoirs. Ceux de la Shell sont peints en couleurs pastel : rose, vert tendre, bleu pâle, recommandées par les psychologues-conseils de la compagnie. L'ensemble donne un paysage net, clair, assez inhumain, mais infiniment plus propre que celui de n'importe quelle autre industrie lourde.

Les zones habitées sont beaucoup plus variées. La Shell a construit, près de ses usines, un camp pétrolier traditionnel où des maisons de taille et de confort différents selon la catégorie professionnelle du locataire, s'étendent en longues files qui donnent un paysage presque uniforme. Pour lutter contre la monotonie, les architectes ont utilisé le plan « en escargot » qui évite les grandes perspectives. Mêlant habilement les coutumes anglo-saxonnes aux traditions ibériques, ils ont muni chaque maison d'un garage, d'appareils à air conditionné mais aussi de petits patios attenants à la pièce de séjour et fermés par des baies opaques.

Les travailleurs de la compagnie sont inégalement représentés dans ce camp. D'une part, la Shell n'y loge que des employés mariés afin d'éviter les « désordres » auxquels auraient donné lieu, au début du développement pétrolier, l'introduction de couples illégitimes... D'autre part, les ouvriers se laissent tenter par les distractions de Punto-Fijo cependant que les cadres, souvent d'origine étrangère, préfèrent un foyer tranquille et un peu isolé, attitude favorisée par la compagnie qui, en cas d'accident ou d'incendie, veut avoir ses ingénieurs sous la main. Ainsi, 60 % seulement des travailleurs de Punta-Cardón sont logés dans le camp ; mais pour le personnel Staff, la proportion atteint 95 %. Un employé logé dans le camp ne touche ni l'indemnité de transport (4 Bolívares par jour), ni celle de logement (8 Bolívares par jour), soit une perte de 360 Bolívares par mois ; mais les loyers des maisons du camp sont extrêmement faibles :

10-20 Bolívares par mois pour les plus bas salaires,

50-70 Bolívares par mois pour la plus haute catégorie des ouvriers.

Le personnel Staff, pour des logements beaucoup plus confortables, paie de 420 à 650 Bolívares par mois, loyers un peu plus élevés que ceux du Distrito Bolívar, mais inférieurs d'environ 40 % à ceux de Caracas.

L'urbanisme du camp Staff est beaucoup plus soigné (verdure, jardinets arrosés) que celui de Punto-Fijo, grandi spontanément et sans soin, si bien que les familles aisées ne cherchent pas à aller dans une ville laide où elles devraient payer un loyer plus élevé. Punto-Fijo manque ainsi presque complètement de quartier luxueux. Le grand nombre d'appartements vides dans les quelques immeubles de béton qui se dressent au centre de cette ville ne s'explique pas seulement par la crise pétrolière de 1958, mais aussi par la concurrence des camps pétroliers comme celui de Punta-Cardón ou même de Judibana. Il existe donc un autre type de zone résidentielle, celui de la ville pétrolière qui ne réunit que des classes sociales pauvres ou moyennes, ouvriers parmi les moins bien payés des raffineries, commerçants ou parasites vivant de ceux-ci : c'est le cas de Punto-Fijo, c'est aussi celui de la plus grande partie de Punta-Cardón, de Las Piedras, Barrio Miramar, Barrio Nuevo, etc.

L'urbanisation de Judibanà forme un troisième type de zone résidentielle, très original, et dû entièrement à l'initiative de la Creole. Comprenant que ses cadres souhaitaient s'établir hors des villes spontanées définies plus haut, cette compagnie a voulu cependant éviter l'ambiance paternaliste des camps pétroliers où le propriétaire s'occupe de tout, même de la vie privée des locataires, et aussi l'isolement de ces camps, fermés à tous ceux qui ne travaillent pas dans le pétrole.

Pour cela, la Creole a loti des terrains à Judibanà dont les parcelles sont vendues - ce qui donne aux habitants l'indépendance du propriétaire qui peut y faire construire la maison qu'il veut - et vendues à des personnes travaillant surtout hors du pétrole - commerçants, avocats, médecins -. La compagnie espère créer ainsi une agglomération plus ouverte, plus vivante, moins exclusive, fixer plus solidement son personnel et lui inculquer le sens de l'épargne, dont manque tellement le prolétariat pétrolier. Un centre social, avec église, écoles, supermarché a été construit et de vastes espaces prévus pour l'implantation d'industries lourdes et légères, distinctes de l'activité pétrolière, afin de donner des bases économiques plus variées à la nouvelle ville.

Ainsi, la longue bande littorale peuplée par l'activité pétrolière est formée d'éléments très différents par leur aspect, leur fonction et leur contenu social, ce qui suppose des relations complexes entre chacun d'eux.

2) Les rapports entre ces divers éléments :

Jusqu'en 1950, la séparation géographique s'est accompagnée d'une séparation sociale. Les villages de pêcheurs n'étaient guère touchés par la nouvelle forme d'activité. Les ouvriers du pétrole, venus de loin pour la plupart, vivaient entre eux dans les baraquements de la compagnie et les cadres ne se mêlaient pas aux autres groupes.

Le développement même de l'activité pétrolière a provoqué alors un bouleversement. Les camps sont devenus trop petits pour accueillir tous les travailleurs (la Creole n'a guère que 230 logements dans son camp, pour près de 2 000 employés). Ces derniers se sont logés dans les agglomérations en plein essor : Punto-Fijo et Punta-Cardón, voire dans les villages de pêcheurs. C'est alors que se sont édifiées, entre les maisons pauvres de Carirubana, des constructions plus modernes qui ont fortement augmenté la densité humaine.

D'autre part, l'essor d'une agglomération importante a attiré des avocats, des médecins, de gros commerçants au moment où le nombre des ingénieurs pétroliers augmentait, ce qui a permis la formation d'une classe sociale élevée assez nombreuse pour qu'apparaisse une certaine vie mondaine. La création de Judibanà n'a fait qu'accélérer ce phénomène. Enfin, la construction de bonnes routes reliant entre eux les divers éléments de l'agglomération et la législation qui contraignait les compagnies à organiser tout un réseau de transport pour les ouvriers permit à ceux-ci de vivre assez loin de leur lieu de travail.

Les relations géographiques sont désormais extrêmement étroites et il est banal de voir des ingénieurs de Judibanà rencontrer à la réunion du Rotary de Punto-Fijo un avocat de Coro, un spécialiste de Punta-Cardón ou un médecin de Carirubana.

Les compagnies essaient de n'embaucher que des ouvriers habitant près des raffineries, pour éviter des transports coûteux. Mais lorsqu'un ouvrier, pour une raison quelconque, a été embauché, la compagnie doit aller le chercher à son domicile légal, l'y reconduire le soir et lui payer le temps du trajet en heures supplémentaires, soit 120 % de l'heure de travail. Il existe ainsi entre les

principaux éléments de l'agglomération un réseau de transport gratuit fort bien organisé pour les pétroliers. L'exemple extrême est celui d'un employé de la Creole qui logeait en 1964 à Guanadito, hameau de six maisons de Los Taques, qu'une voiture particulière va chercher tous les matins : le transport de ce seul travailleur coûte à la Creole 300 Bolívars par mois.

Par contre, les distinctions sociales restent aussi grandes qu'avant 1950 : l'ouvrier de Judibanà ira visiter un ami de Cardón ; l'ingénieur de la Creole prendra la même route pour aller voir un collègue de la Shell, mais ingénieur et ouvrier ne fraieront pas ensemble.

Ainsi, bien plus qu'une suite de villes distinctes ayant chacune leurs fonctions propres et leurs classes sociales, l'agglomération de la côte sud-est de Paraguanà apparaît comme une ville unique avec ses quartiers pauvres (Punto-Fijo, Cardón, Las Piedras), ses secteurs anciens et traditionnels (pêcheurs de Carirubana et Amuay), ses zones industrielles et ses quartiers résidentiels plus luxueux ; ville immense, imparfaite car les fonctions sont disproportionnées les unes aux autres, mal structurée car ces quartiers différents sont parfois séparés par de grands vides ; ville manquant d'unité enfin, car l'extrême étendue de cette agglomération aggrave la distinction des classes sociales. Cet ensemble est trop hétérogène pour mériter pleinement le nom de ville ; les éléments en sont trop simples, par leurs fonctions et leur contenu social pour pouvoir vivre isolément.

Sans doute, dans ce cas exceptionnel, convient-il de forger un terme particulier comme « zone urbaine » ou « nébuleuse urbaine ». Il aurait l'avantage de faire ressortir l'un des principaux problèmes de cet ensemble, qui est la nécessité de rapprocher ces éléments, de leur donner plus d'unité, par des systèmes de transport soigneusement établis et une vie sociale plus développée. C'est là une question plus ardue et aussi grave que celle de la vie économique de l'agglomération.

3) La vie économique de l'agglomération :

L'originalité de cette zone urbaine est de dépendre à peu près exclusivement de deux ressources : l'activité pétrolière et la pêche. La vie agricole est négligeable ; aucune industrie importante n'y est encore installée. Les salaires versés par d'autres entreprises (banques ou supermarché CADA) ou par l'Etat (administrations) sont extrêmement faibles. Les investissements particuliers provenant de l'extérieur de la péninsule sont à peu près nuls. Cette agglomération installée dans une région presque désertique offre donc à l'analyste l'occasion très rare de mesurer assez exactement le flux de capitaux injecté chaque mois dans le circuit économique et qui fait vivre directement (ouvriers du pétrole, pêcheurs) ou indirectement (commerçants, médecins, etc...) une centaine de milliers de personnes.

En 1962, la Creole a versé dans la circonscription d'Amuay :

-salaires	27 624 000 Bs
-indemnités de logement	2 299 000 Bs
-indemnités de déplacement	2 794 000 Bs
-participation aux bénéfices	<u>6 296 000 Bs</u>
soit au total,.....	49 013 000 BS

La Shell, en tout, a versé à Punta-Cardón 79,5 millions de Bolívars, la pêche a rapporté en 1962 une valeur de 14,6 millions de Bolívars, soit, pour toute l'année, environ 143 millions de Bolívars distribués. Si l'on estime à 100 000 habitants, la population de cette zone urbaine, le revenu annuel moyen par tête est de l'ordre de 1 450 Bolívars.

Certes, ce chiffre devrait être relevé légèrement pour tenir compte des activités secondaires (banques, administrations) mais comme près d'un millier de cadres pétroliers ont un haut salaire, il faudrait d'autre part diminuer légèrement le revenu des autres habitants.

Le chiffre de 1 500 Bolívares par personne et par an peut donc être regardé comme un ordre de grandeur vraisemblable. C'est un chiffre assez bas, un peu supérieur à celui des bidonvilles de Caracas, ce qui confirme sa valeur car une grande partie des habitants de Punto-Fijo vit dans les mêmes conditions que les rancheros de la capitale. Quant aux pêcheurs ils ont un niveau de vie certainement inférieur.

La pêche ne représente que 10 % de ce produit brut annuel ; pour les 9/10e, la zone urbaine vit du pétrole. C'est dire l'anxiété avec laquelle les autorités municipales suivent l'évolution de la conjoncture dans cette industrie. Le raffinage est de loin l'activité pétrolière la plus stable : un arrêt complet n'est guère à redouter. La municipalité s'inquiète, cependant, et la Chambre de Commerce de Punto-Fijo a imaginé une ressource nouvelle, l'ouverture d'un port franc, libre de taxe, et dont le trafic pourrait remplacer l'activité pétrolière. La configuration curieuse de la péninsule permettrait de protéger le continent en plaçant un cordon douanier sur le mince pédoncule de sable qui la relie au Falcón. Ce grand projet n'a pu être encore exécuté. Les autres ports vénézuéliens ont protesté ; la fraude serait aisée car la péninsule est toute proche du continent ; et surtout, la fonction de port franc n'est pas un gage assuré de prospérité : Curaçao vit beaucoup plus du raffinage du pétrole que du trafic commercial.

Le véritable problème, qui ne paraît pas avoir été assez étudié, est, comme partout au Vénézuéla, celui de l'accroissement de la population. Il est probable que le personnel des raffineries ne diminuera guère, sans doute même augmentera-t-il légèrement (la droite de tendance indique une hausse de 10 % par an). La médiane des salaires pétroliers augmente actuellement d'environ 6 % par an, en Bolívares stables.

Le volume des revenus pétroliers devrait donc augmenter de 6,6 % par an, en envisageant une période assez longue pour annuler les irrégularités momentanées. Mais d'autre part, la population de Punto-Fijo est passée de 1 258 habitants en 1941, à 15 441 habitants en 1950 (soit un taux d'accroissement moyen annuel d'environ 32 %) et à 37 471 habitants en 1961, soit un taux qui atteint encore 8,4 %. Le revenu moyen annuel par habitant, déjà faible, risque donc de diminuer lentement si le développement de la population ne s'affaiblit pas ou si n'apparaissent pas de nouvelles sources de revenus. C'est cette dernière solution qui est évidemment la plus sûre et c'est dans ce sens que la municipalité de Carirubana, qui a déjà favorisé l'installation d'une petite conserverie, se doit d'accentuer son effort.

III - EL TIGRE

Un vaste plateau très bas (250 mètres) s'étend entre l'Unare et l'Orénoque, rongé vers le sud par l'érosion régressive des affluents de ce dernier. Assez sèche, couverte d'une savane buissonneuse, avec des arbres rabougris lui donnant un aspect de parc, la Mesa de Guanipa portait deux gros bourgs fondés au XVIIe siècle : Pariaguan et Cantaura autour desquels gravitaient des fermes d'élevage extensif (hatos).

a. Historique :

La tribu indienne des Santamé y vivait de la chasse mais fut dispersée à la fin du XIXe siècle. San Tomé, construit en 1939 près des mines de leur campement, a repris le nom de cette tribu. Sur cette mesa à peu près vide, la découverte du pétrole allait créer une des plus grandes villes de l'Orient vénézuélien.

1) L'installation de la M.G.O.

Bien qu'une Ford, en 1912, ait traversé la Mesa en direction de Ciudad Bolívar, c'est seulement à partir de 1926, que cette grande ville de l'Orénoque commença à nouer des relations avec Cantaura. En 1931, dix ans après le début de la production dans le Zulia, les compagnies pétrolières commencèrent à prospecter la Mesa : la Venezuela Petroleum C°, la Californian Petroleum C° et surtout la Standard Oil et la Gulf Oil. Il y avait alors, sur un gué du Rio Tigre, un hameau appelé El Tigre : trois maisons autour d'une station télégraphique.

Le premier forage (OG 1) de la Mene Grande (M.G.O), commencé en pleine savane en février 1933, amena la compagnie à créer un camp qu'elle appela, à cause de la proximité du bureau de télégraphe : « Campo Oficina ». Les trois chefs de famille de El Tigre entrèrent dans la M.G.O. L'arrivée désordonnée de travailleurs en quête d'emplois développa, aux portes mêmes du camp « Oficina », une petite agglomération qui prit le nom de El Tigre, alors que le véritable El Tigre n'était plus que El Tigrito.

La main-d'oeuvre était d'origines plus variées que dans le Zulia, sans doute parce que les environs étaient pauvres et qu'elle devait venir de loin : des étrangers, Chinois, Anglais, Français, Américains..., des Vénézuéliens des Andes, des Monts du Sucre surtout et de la Nueva Esparta (ensemble, ces deux contingents représentaient sans doute plus de la moitié du total des arrivants) ; des voisins, enfin, de Pariaguan ou de Cantaura, qui se regroupèrent les uns près des autres, dans des rues aux noms caractéristiques. L'actuelle Calle Bolívar s'est appelée longtemps Calle Cantaura.

2) Le premier essor

Les années précédant la IIe guerre mondiale virent un développement rapide de la ville, marqué par l'apparition d'une organisation sociale. Les premières écoles sont créées en 1938 par la M.G.O., puis par l'Etat. Le premier cinéma ouvre ses portes la même année. La M.G.O. termine en 1940 une route goudronnée reliant le camp à Puerto la Cruz. Le premier médecin s'installa à El Tigre en 1942, mais l'hygiène est encore lamentable ; l'eau est insuffisante et des porteurs d'eau vont la vendre de maison en maison. La première église est édifiée en 1936, une loge maçonnique ouverte en 1941 et un club de Lions en 1942.

Ce développement très rapide va connaître un brusque ralentissement à partir de ce moment. La guerre sous-marine déchaînée par les Nazis limite momentanément les expéditions de pétrole. La M.G.O. décide en 1940 de regrouper tous ses services administratifs de l'Orient dans un site nouveau, à Santomé de Guanipa, évacuant ainsi ses bureaux d'El Tigre où ne subsistent que les ouvriers de production du Campo Oficina. Enfin, les luttes sociales deviennent plus graves avec la chute du Général Médina Isaïs et l'avènement du premier gouvernement Bétancourt (1944).

3) L'organisation urbaine

Si la population continue de croître, la vie sociale est moins active et les affaires mauvaises, le Club de Lions périclité et se dissout en 1943. Les premiers journaux à tendance socialiste se heurtent violemment aux compagnies et disparaissent (la *Voz del Obrero*, *Tierra Adentro* dont le directeur fait de la prison). Avec les années 50 et l'arrivée au pouvoir du Général Pérez Jiménez, la vie sociale reprend avec l'apparition d'une bourgeoisie locale : en 1949, l'Etat crée un lycée ; en 1954, fondation du Club Rotary ; en 1953, du Club de Lions qui renaît de ses cendres, en 1954 de la Casa de los Andes, en 1955 de la Casa de Nueva Esparta (Clubs régionaux). La même année apparaît le journal « la Antorcha » qui devient peu à peu le principal périodique d'El Tigre. Des routes goudronnées sont ouvertes, en 1951, vers La Soledad et vers Pariaguan : El Tigre acquiert alors une fonction de carrefour. Pendant les années 1956-59, le développement de la production pétrolière accélère les mouvements de populations ; de nouveaux quartiers sortent de terre. « 23 de Enero », la « Charneca », plus récemment « Veá ». Mais depuis 1960, le déclin des activités pétrolières, le lent abandon du camp Oficina par la M.G.O., le marasme économique posent de nouveaux problèmes à une ville encore mal structurée.

b. Le développement des quartiers

L'histoire de la ville et la variété des conditions naturelles permettent de distinguer plusieurs types de quartiers (figure 44).

1) Les types de quartiers

i - Tigre Viejo : Comme à Bachaquero, il s'est d'abord développé une agglomération pauvre et désordonnée aux portes du camp de la M.G.O. Les rues actuelles reproduisent deux faisceaux de pistes conduisant à l'entrée du camp Oficina et vers le coin nord de ce camp. Le dessin de ces voies établies spontanément contraste avec la rigueur du cadre imposé par la compagnie pour essayer de limiter cet essor urbain : 3 voies Nord-Sud et Est-Ouest qui enserrent le vieux quartier. La partie Nord-Ouest, la plus éloignée du camp, est assez aérée : l'intérieur des pâtés de maisons est planté d'arbres. Deux grands espaces vides avaient été réservés autour de deux forages en production. Une fois ces puits abandonnés, les zones vides ont été occupées par des grands bâtiments (école et lycée) qui se moulent ainsi à l'intérieur du tissu urbain.

Au contraire, la partie Sud-Est, au contact du camp, est densément occupée. Le dessin irrégulier et l'étroitesse des rues gênent gravement la circulation et pourtant cette partie, la plus ancienne de toute la ville, reste le centre de la vie sociale : c'est là que se trouvent les succursales des banques, les cafés, les études des avocats, le bureau du journal local (Antorcha) ce qui donne une idée de l'importance de ces fonctions sociales et du rôle considérable qu'y jouent les traditions.

ii - Pueblo Nuevo : en 1947, le premier émetteur radio fut installé au Nord-Est du camp et à partir de là, la compagnie, désirant éloigner les constructions urbaines de ses installations, traça au bulldozer une série d'axes perpendiculaires Est-Ouest et Nord-Sud, mais deux obstacles troublèrent

le développement de ce nouveau quartier. Des maisons avaient été construites le long des pistes obliques joignant le camp aux puits du Nord-Est ; il fallut bien les insérer dans le tissu urbain, ce qui explique la présence de segments de rue, obliques et isolés, qui partant de nulle part ne mènent nulle part et détonnent dans le plan géométrique. D'autre part, l'un des axes Est-Ouest, la 5e avenue, établie dans le prolongement de la route d'El Tigrito et San Tomé, est devenue une voie très fréquentée, c'est-à-dire une limite difficilement franchissable, ce qui a fait évoluer séparément les deux parties de ce quartier. Pueblo Nuevo Nord s'est fortement développé, avec des résidences de niveau social moyen, cependant que la partie Sud déclinait : les constructions nouvelles et les établissements commerciaux y sont rares et les habitants incontestablement plus pauvres. Enfin, la fonction d'axe de grande circulation a provoqué le développement d'une bande mince et discontinue de constructions le long de la 5e avenue, vers l'Est, jusqu'au carrefour « La Croix des Chauffeurs ».

iii - Le 23 de Enero : L'essor du pétrole avait attiré des activités annexes comme celles des sociétés contractuelles qui avaient créé leurs propres camps, un peu à l'écart de l'agglomération initiale (Schlumberger). A la fin des années 50, comme le sud de la ville était fait de terres inondables (Pueblo Ajuro) ou occupé par des puits de pétrole, et que la partie Nord-Ouest (Charneca) était envahie par des bidonvilles, les résidences d'un niveau social plus élevé s'installèrent au « 23 de Enero », près des sociétés contractuelles dont elles logeaient le plus souvent le personnel. La construction, après 1958, de la nouvelle route vers Pariaguan contribua à faire du 23 de Enero le véritable carrefour des voies qui se croisent à El Tigre : c'est là qu'ont été construits les principaux hôtels.

iv - La Charneca : Pour éviter le désordre, la municipalité prit soin de tracer, lors de l'afflux de population de 1956-59, des axes perpendiculaires dans la partie Nord-Ouest de la ville. Les nouveaux arrivés y construisirent leurs baraquements. De petits spéculateurs vinrent même tenter leur chance, des Margariteños surtout, qui espéraient bâtir une maison, la louer et repartir dans leur île en s'étant créé ainsi une source de revenus supplémentaire. Le marasme économique et le départ de beaucoup d'habitants vers la Guyane laissèrent de nombreux logements vides, si bien qu'il ne valait même plus la peine de terminer les maisons commencées dans un but spéculatif. Le paysage de ce quartier s'est ainsi dégradé et commence à mériter son nom de Charneca (nom d'un des quartiers de bidonvilles les plus pauvres de Caracas). Une maison sur cinq environ reste inachevée, sans toit parfois, cependant que des pauvres gens qui n'ont pas pu trouver le travail qu'ils espéraient, y vivent d'expédients, tant bien que mal. L'aspect hétérogène s'est accentué depuis 1960, les constructions inachevées se délabrant chaque jour davantage et les bâtiments habités s'améliorant peu à peu grâce aux efforts des occupants.

v - Pueblo Ajuro : Le quartier le plus misérable, au Sud-Ouest du camp Oficina, a été bâti à partir de 1960. Aucun puits de pétrole ne s'y trouve mais une légère dépression dans le plateau y accumule les eaux de pluie qui l'inondent périodiquement. Les familles trop pauvres pour s'installer à la Charneca, ou à qui on ne le permit pas pour des raisons très diverses, construisirent des baraques misérables et se résignèrent à vivre dans la boue quelques jours par an. Ce quartier qui ne se développe plus guère, ne peut devenir réellement habitable qu'après d'importants travaux de drainage.

vi - Veá : En 1963, apparaî, sur la route de Ciudad Bolívar, un faubourg, Veá, qui se développe rapidement. Il s'agit encore d'un groupement spontané, pauvre, sans plan d'urbanisme, mais au lieu de rechercher la proximité du camp pétrolier, comme Tigre Viejo, la Charneca ou Pueblo Ajuro, ce nouveau quartier grandit résolument à l'écart, sur l'axe routier. Il s'agit bien là d'un "faubourg", tout comme la Cruz de los Choferes, ce qui montre à la fois qu'El Tigre est devenu une véritable ville et que la fonction de passage tend à prendre un rôle prédominant.

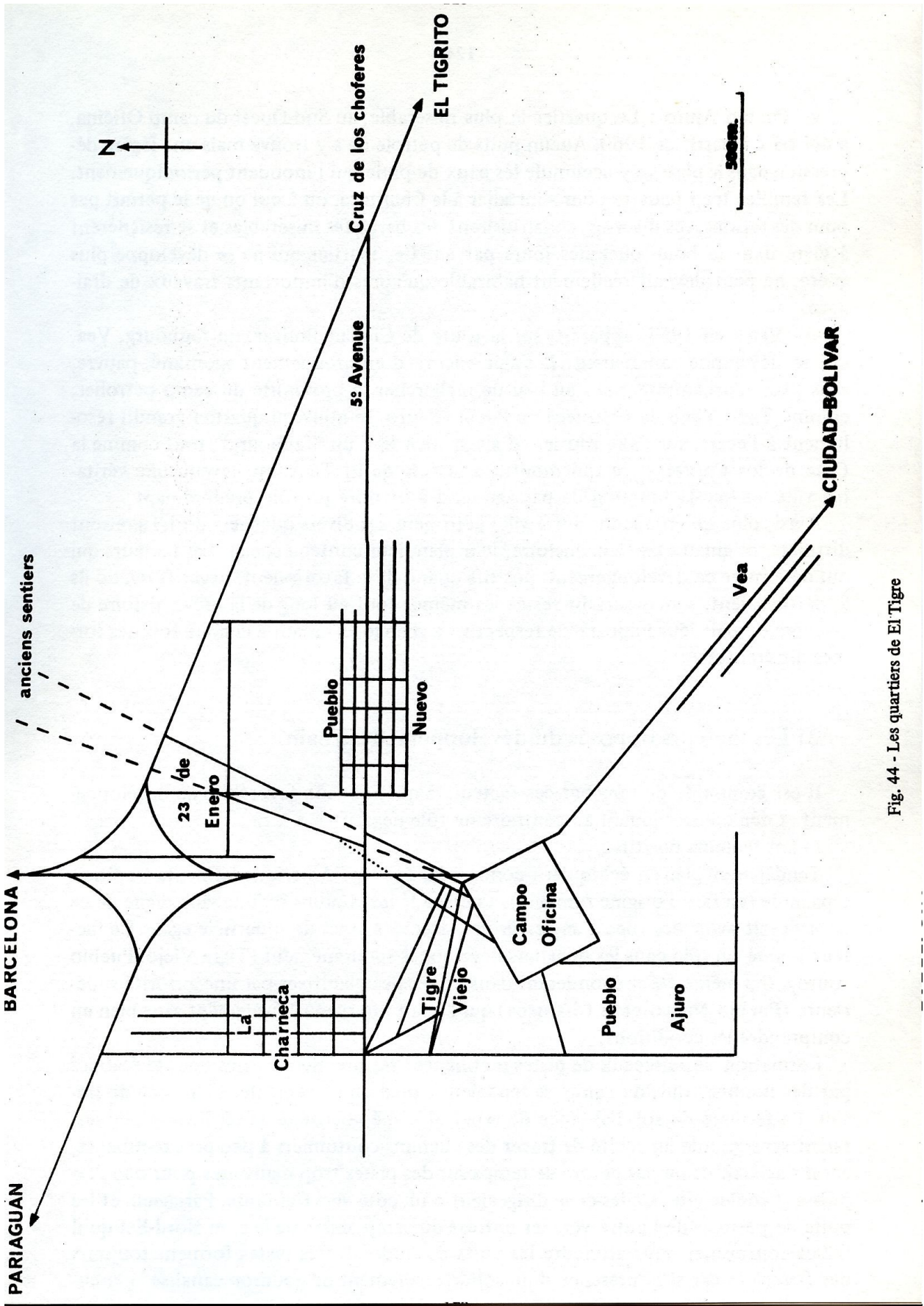


Fig. 44 - Les quartiers de El Tigre



Ainsi, plus qu'en aucune autre ville pétrolière, les divers quartiers d'El Tigre sont distincts, originaux par leur histoire, leur plan, leur contenu social. Les facteurs qui ont déterminé ce développement, positifs quand ils le favorisaient, négatifs quand ils le perturbaient, sont pourtant restés les mêmes tout au long de la brève histoire de cette ville, mais leur importance respective a changé en créant à chaque fois des formes différentes.

2) Les facteurs opposés du développement urbain

Il est commode de ramener ces facteurs à quatre, deux favorables au développement et deux autres jouant au contraire un rôle négatif.

i - Les facteurs positifs :

Tendance au plan en échiquier : comme dans toute l'Amérique latine, la tradition espagnole (en fait d'origine romaine), a persuadé les citoyens qu'une ville digne de ce nom devait avoir des rues à angles droits, avec des blocs de superficie égale. Ce facteur a joué un rôle dans les quartiers développés spontanément (Tigre Viejo, Pueblo Ajuro). Il a même été prépondérant dans les parties planifiées par une autorité supérieure (Pueblo Nuevo et la Charneca) qui l'a fait intervenir lourdement sans bien en comprendre les conditions.

Formation de faisceaux de pistes rectilignes : les premières pistes ont été établies par des hommes qui, du camp, se rendaient à pied ou en véhicule, à leur lieu de travail. La fermeté du sol, l'absence de relief et la médiocrité de la végétation permettaient sans grande difficulté de tracer des chemins coutumiers à peu près rectilignes, car il s'agissait de ne pas perdre de temps sur des pistes trop mauvaises pour que l'on puisse y rouler vite. Celles-ci se dirigeaient d'un côté vers Cantaura, Pariaguan et les puits de pétrole, de l'autre vers les entrées du camp ainsi que le coin Nord-Est qu'il fallait contourner pour atteindre les puits du Sud-Est. Ces pistes forment toujours des faisceaux car si la présence d'un solide revêtement de goudron canalise la circulation le long d'une étroite bande, ces voies tracées par le passage de plusieurs véhicules sont rapidement défoncées, de sorte qu'il est bientôt plus commode de passer à côté, sur le sol ferme de la mesa.

ii - Les facteurs négatifs :

Planification autoritaire mal conçue : en l'absence de toute municipalité, les ingénieurs de la compagnie ont essayé d'organiser tant bien que mal le développement de l'agglomération en traçant au bulldozer un quadrillage à très larges mailles orienté Nord-Sud et Est-Ouest et en veillant à ce que les constructions suivent ces axes et remplissent successivement chaque maille au lieu de se disperser alentour. Mais ce quadrillage a été établi trop tard pour orienter les rues de Tigre Viejo. Surtout, les axes ont été choisis arbitrairement sans tenir compte ni des faisceaux de pistes développés spontanément selon des orientations Nord Ouest-Sud Est et Nord Est-Sud Ouest, soit des clôtures du camp, limites imposées aux constructions d'habitations et qui sont aussi Nord Est-Sud Ouest et Nord Ouest-Sud Est. Au quadrillage déjà existant a donc été arbitrairement surimposé un second quadrillage, oblique par rapport au précédent et trop tardif pour pouvoir faire disparaître celui-ci. Ainsi s'explique le trapèze limitant Tigre Viejo et la présence de rues obliques dans Pueblo Nuevo, qui sont les traces encore visibles de l'ancien plan coutumier.

Apparition de nouveaux axes de circulation : la ville a grandi cependant que la fonction pétrolière perdait graduellement de son importance. Les anciens axes de communication conduisant aux installations de Pariaguan, bientôt abandonnées, et aux puits de pétrole alentour d'El Tigre, de moins en moins exploités, ont été remplacés par des voies menant vers le Nord à Barcelona, vers le

Sud-Est à Ciudad-Bolívar, vers l'Est-Nord Est à El Tigrito et San Tomé, vers l'Ouest-Sud Ouest, enfin, vers les Llanos du Guàrico. Un réseau moderne d'axes de plus en plus utilisés s'est ainsi surimposé à son tour au réseau coutumier Nord Est-Sud Ouest et Nord Ouest Sud-Est des débuts de l'exploitation pétrolière et au quadrillage Nord-Sud Est-Ouest qui ne conduisait nulle part.

Tous ces facteurs ont ainsi abouti à superposer dans le plan d'El Tigre trois grands types de réseau de communication, dont deux au moins ne répondent plus à des fonctions économiques modernes. Le troisième, le plus récent et le moins marqué dans le paysage, est celui qui correspond le mieux à l'économie nouvelle de cette agglomération et tend à se développer rapidement : ce n'est pas un hasard si les constructions récentes apparaissent aujourd'hui sur le bord Nord-Ouest du 23 de Enero (nombreux hôtels à la jonction de la voie d'El Tigrito, de Barcelona et du Guàrico), - à la Cruz de los Choferes, à la sortie de la ville vers El Tigrito - et plus encore à Vea, au débouché de la route de plus en plus utilisée vers Ciudad-Bolívar et la Guyane vénézuélienne.

c. Les problèmes d'El Tigre

1) Le manque d'adaptation au milieu naturel :

Ce bref résumé du développement de la ville montre qu'à aucun moment - sauf peut-être tout au début, lorsque se dessinaient les faisceaux de pistes coutumières - l'homme n'a pris en considération les conditions naturelles. Certes, la Mesa de Guanipa est à peu près horizontale, mais il existe de légères ondulations d'autant plus dangereuses que le climat assez aride, comporte des pluies rares mais très violentes : Pueblo Ajuro est ainsi inondé chaque année lors de la saison humide. Il est d'autant plus étonnant de voir ce fond de cuvette habité que d'autres quartiers comme Pueblo Nuevo Sur ou la Charneca sont très peu densément occupés. C'est que ces deux quartiers, pourtant bien pauvres, ont eu un développement "planifié", et que les décisions municipales réglant le type de construction et l'alignement des maisons se sont révélées trop lourdes pour des habitants trop pauvres ou trop individualistes. De plus une certaine spéculation sur les terrains en 1957-58 en a fait monter les prix d'autant plus paradoxalement que ces terres sont à l'Etat et que ceux qui essayaient de les revendre n'étaient que des occupants de fait, sans aucun autre titre que celui de premier arrivé. On touche ici du doigt l'inconvénient d'une planification incomplète, surtout dans le domaine social.

2) Un plan confus et inadapté aux fonctions actuelles

La ville traditionnelle d'origine espagnole était construite sur un axe de circulation formant la Grand-Rue tandis que les autres voies étaient dessinées parallèlement ou perpendiculairement à cet axe initial. Le plus souvent, la ville représentait le croisement d'une grande voie et d'une route secondaire. L'axe de communication existait donc avant la ville et en déterminait le plan. Au contraire, la ville pétrolière naît ex nihilo, souvent dans des régions à l'écart de tout trafic commercial, comme à El Tigre. Les premières voies de communication sont des pistes d'intérêt local menant aux forages ou aux camps voisins. Si la ville croît, la fonction commerciale apparaît et les axes de circulation qui se développent ne peuvent correspondre au plan urbain préexistant que par une extraordinaire coïncidence ou une planification habilement menée.

Ces deux cas ne se sont pas présentés à El Tigre. En outre, l'essor de la fonction commerciale, très fortement stimulée par l'apparition de la sidérurgie de Guyane, a coïncidé à peu près (1958-62) avec la crise du pétrole et avec une diminution de la population laissant de vastes parties, à l'intérieur de la ville, dépourvues de toute construction. On en profita pour tracer les

grands axes de circulation, obliques par rapport au plan principal, à l'intérieur de l'agglomération. Comme il fallait s'y attendre, ils tendent maintenant à découper la ville en blocs de plus en plus distincts, comme Pueblo Nuevo Norte et Pueblo Nuevo Sur, ou la Charneca et le 23 de Enero. Enfin, le quartier des affaires où se trouvent les magasins, les bureaux de banque, le siège du journal "La Antorcha", la municipalité, se trouve encore dans la partie Sud-Est de Tigre Viejo, quartier très densément peuplé où la circulation est difficile et qui est devenu assez excentrique.

3) La reconversion économique de la ville

La production des puits alentour d'El Tigre diminue. Du reste, maintenant qu'ils sont équipés de balancines automatiques, ils ne réclament plus qu'un entretien fort limité. D'autre part, la M.G.O. a transporté son administration et ses laboratoires à San Tome, de sorte qu'il n'y a plus guère d'activité pétrolière à El Tigre : la compagnie évacue le camp Oficina dont le terrain sera offert à la ville. Simultanément, la construction, à partir de 1957, des usines de Matanzas, sur le bas Orénoque, appelait beaucoup de main-d'oeuvre : les travailleurs, attirés puis déçus par l'activité pétrolière, repartirent en grand nombre. On peut estimer à 15 000 ou 20 000 le nombre des personnes qui, après avoir vainement cherché du travail à El Tigre, sont reparties depuis 1958 vers la Guyane. Comme l'exode rural continuait et que l'accroissement naturel est très fort (entre 1950 et 1956, il y a eu en moyenne chaque année 180 décès et 1 800 naissances), la population de la ville n'a pas diminué mais a grandi beaucoup moins vite.

Menacé dans son existence même par le départ de son unique source d'activité, El Tigre, par une chance admirable, s'est alors découvert une autre fonction, celle de carrefour routier. Pour joindre les lieux de production, autour de la ville, au port d'embarquement de Puerto La Cruz, les compagnies avaient dû construire une route goudronnée rejoignant la route côtière de Caracas à Cumanà. L'installation d'usines sidérurgiques en Guyane fit le reste. El Tigre est ainsi une étape importante sur le grand axe Caracas-Barcelona-Ciudad-Bolívar-Matanzas. Il faut y ajouter l'axe Est-Ouest qui traversant les Llanos (et permettant leur modernisation), doit relier le Guàrico au Monagas. El Tigre apparaît aujourd'hui comme le principal carrefour routier de l'Orient vénézuélien, et comme la ville la mieux placée pour profiter du développement de la Guyane, des Llanos orientaux, ou du Sud du Massif du Sucre. Mais cette reconversion, qu'un heureux hasard a rendu possible, ne va pas sans poser des problèmes.

Avant l'essor pétrolier, la Mesa de Guanipa n'était habitée que de tribus indiennes peu nombreuses et mobiles. Elles vivaient en semi-nomadisme, combinant la culture près de leurs villages avec la chasse pratiquée parfois jusqu'à une assez grande distance. L'économie "moderne" était représentée par de très grandes fermes d'élevage extensif (Hatos) et par des cultures maraîchères dans les vallées.

Le développement de la production pétrolière a bouleversé et en général ruiné cette vie rurale. Les travailleurs agricoles se sont précipités vers une activité bien plus rémunératrice et l'importance des salaires versés a provoqué un étonnant gaspillage économique : les environs d'El Tigre ne produisent à peu près rien pour l'agglomération, exception faite de la viande de boeuf, fournie par une cinquantaine de petits hatos des alentours ; encore se désintéressent-ils (sauf un, Orsini) du marché constitué par les autres villes des environs. Le reste des produits alimentaires est amené à grands frais de très loin : les céréales viennent pour la plupart des Andes ; un tiers des légumes est produit dans le Sucre (Cumanà, Carupano) ou le Nord du Monagas (Caripe del Guacharo), le reste étant expédié par les maraîchers du lac de Valencia. Le lait vient lui aussi de Maracay et de Valencia, ainsi que les oeufs.

Les ressources locales paraissent cependant suffisantes. Les alluvions du rio Tigre pourraient de nouveau porter des cultures maraîchères ; les Llanos de la Mesa sont propres au grand élevage bovin. Les parties les plus sablonneuses se sont révélées être les meilleures terres à arachide au Vénézuéla : les essais qu'a fait faire la municipalité ont été très convaincants. Encore faudrait-il passer aux réalisations, ce qui n'a pas encore été possible. Du moins, la ville a survécu au grand déménagement de la M.G.O. Une petite société locale est née, après des débuts difficiles. Les clubs sont fréquentés, le journal "La Antorcha" est diffusé dans les environs et les hôtels se sont multipliés à partir de 1960 : la reconversion peut débiter sur des bases solides.

IV - ANACO

L'élevage a été pratiqué, sur le plateau herbeux de l'Anzoátegui, jusqu'à la IIe Guerre Mondiale. Les propriétaires des hatos vivaient dans de vieilles villes d'aspect colonial comme Cantaura ou San Joaquin. Dans ce paysage presque désert, la Socony Mobil Oil fonda un camp, bientôt une ville, originale à un triple point de vue : l'installation sur les pâturages des éleveurs de plusieurs milliers de gens pauvres et le grand développement des sociétés contractuelles permettent de préciser ici mieux qu'ailleurs l'usage des terres urbaines. Le déclin des activités pétrolières, général à partir de 1960, mais ressenti avec une particulière gravité dans une ville sans autre ressource, prend ici valeur d'exemple. Enfin, Anaco a été choisie parmi toutes les villes de l'Orient pour recevoir les soins d'experts de la F A O chargés d'organiser les communautés urbaines.

a. L'usage des terres :

1) Les problèmes de propriété :

En 1936, la Mobil chercha du pétrole près de Pariaguan, puis vint s'installer à l'emplacement actuel d'Anaco à partir de 1941. Fait assez rare dans les campagnes vénézuéliennes, ces terres étaient propriétés privées de vieilles familles de Cantaura ou d'Aragua. Les compagnies achetèrent les terres dont elles avaient besoin, mais la plupart des ruraux attirés par l'aubaine se contentèrent d'occuper les pâturages naturels sans rien payer, ce qu'ils auraient été, au demeurant, bien incapables de faire,

La ville se développa à la limite sud du camp de la Mobil, sur le hato "El Toro" dont le propriétaire, Rogelio Hernandez, essaya de faire respecter les limites, en vain. La gendarmerie faisait détruire des ranchos (bidonvilles) qu'on reconstruisait dans la nuit. Les clôtures posées par le propriétaire étaient déplacées. La Mobil Oil qui avait consenti - clause extrêmement rare - à garantir les terres privées contre ces invasions dut, pour protéger ses clôtures et celles de Hernandez, créer un corps spécial de veilleurs. De plus, la législation reconnaissait aux occupants de fait un certain droit qui les habilitait à réclamer une indemnité pouvant dépasser 1 000 Bolívares ; on cite le cas d'un noir qui se fit ainsi déloger à trois reprises en obtenant chaque fois une indemnité. La dictature, fort respectueuse de la propriété privée, amena beaucoup d'occupants à acheter leurs terres, les prix variant entre 3 Bolívares le mètre carré pour les quartiers ordinaires, 6 à 10 Bolívares dans le quartier le plus luxueux (Parcelamiento Anaco) et même 20 Bolívares le long de l'avenue Miranda. Après 1958, la nouvelle politique du pouvoir diminua beaucoup ces transactions, au moment où la crise pétrolière brisait l'essor d'Anaco et du même coup la spéculation foncière.

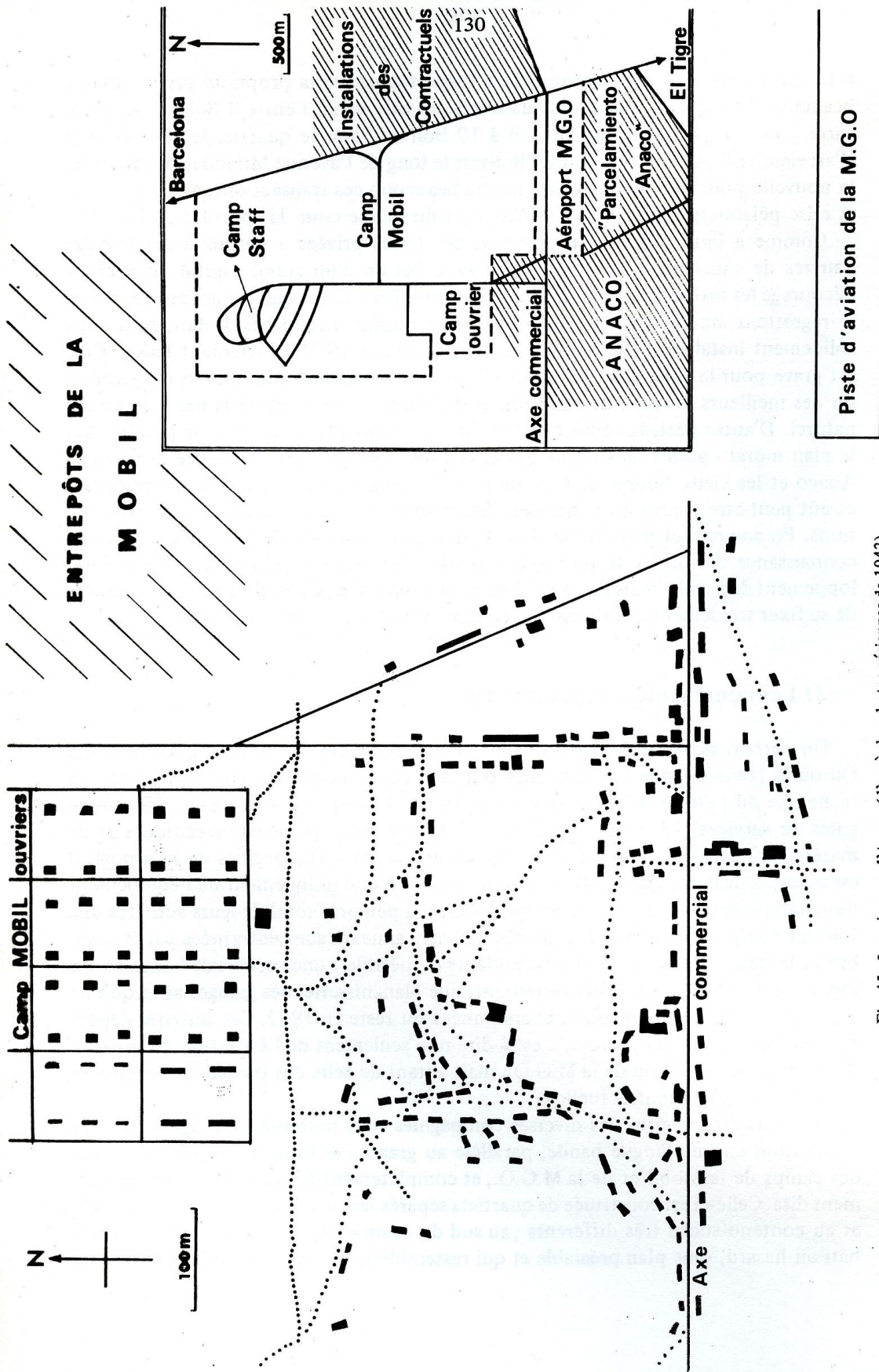


Fig. 45 - La naissance d'Anaco (d'après les photos aériennes de 1943)

Comme à Punto-Fijo, cette invasion des terres privées a permis à des familles pauvres de s'installer dans la ville sans avoir besoin d'un grand capital, mais elle a découragé les investissements fonciers et immobiliers. Ceux qui ont acheté des terres le regrettent amèrement en voyant que leurs voisins, occupants de fait, sont aussi solidement installés et que le prix des terres, depuis 1959 a fortement baissé. Cela est grave pour la ville, dans la mesure où les investissements immobiliers constituent un des meilleurs moyens de fixer une population flottante et de la lier à un milieu naturel. D'autre part, la rente foncière - toute critiquable qu'elle peut paraître sur le plan moral - aurait sans doute établi des relations plus étroites entre la nouvelle Anaco et les vieux bourgs de Cantaura et d'Aragua, où se trouvent les propriétaires et eût peut-être fourni à ces derniers des ressources pour moderniser leurs exploitations. En somme, et pour rester dans le domaine économique, il semble que la méconnaissance des droits de propriété a rendu plus facile et bien plus rapide le développement de la ville, mais a empêché en même temps la population de cette dernière de se fixer solidement et de s'enraciner dans le milieu naturel (figure 45).

2) Les compagnies contractuelles

Un certain nombre de sociétés sont venues travailler sur contrat pour la Mobil Oil ou la Mene Grande Oil. Les unes ont aidé ces deux grandes compagnies dans la recherche du pétrole et l'équipement des puits : 4 compagnies de forage, 10 compagnies de services, 13 sociétés de "supply" (vente d'équipements mécaniques et de matériel), 2 sociétés de pétrole au rôle secondaire et 4 compagnies de transport. Il est essentiel de noter que ces firmes s'occupent presque uniquement de l'équipement des champs pétrolifères, ce qui suppose l'arrêt à peu près total de leurs activités une fois cet équipement terminé. D'autres activités annexes sont entraînées par le nombre et le haut niveau de vie des travailleurs du pétrole : une succursale bancaire, un supermarché CADA, un hôtel-restaurant, une blanchisserie, des garages ainsi qu'une école et une église américaines, abandonnées du reste en 1962. Ces activités dépendant indirectement du pétrole, c'est-à-dire non seulement de l'évolution de la main d'oeuvre de la Mobil ou de la M.G.O., mais autant de celle des travailleurs employés par les compagnies contractuelles.

Ces liens étroits entre les diverses compagnies sont nettement marqués par leur localisation en une longue bande, parallèle au grand axe routier Nord-Sud, en face des camps de la Mobil et de la M.G.O., et complètement à l'écart de la ville proprement dite. Celle-ci est constituée de quartiers séparés les uns des autres, aux fonctions et au contenu social très différents. Au sud du camp de la Mobil, le quartier pauvre bâti au hasard, sans plan préalable et qui rassemble la plus grande partie de la population, mais très peu de travailleurs pétroliers. Au sud de l'aérodrome de la M.G.O., un quartier assez luxueux dont le plan décèle l'éventail des pistes qui venaient jadis tourner le coin sud-ouest de l'aéroport. Il se prolonge tout au sud par un quartier petit, mais de "grand luxe" appelé "Parcelamiento Anaco" et dont les lots coûteux ne trouvent plus preneurs depuis 1959 ; au nord-ouest, les camps de la Mobil et au nord-est, la longue file des entreprises contractuelles.

En groupant les quartiers selon leurs fonctions, on obtient les superficies suivantes :

- Pétrole :	installations pétrolières	195 ha	
	installations industrielles	37	
	camps STAFF	102	
	camps NON-STAFF	<u>39</u>	
	total partiel	373 ha,	soit 41,2 % du total
- Etablissements des contractuels :		175 ha	soit 19,4 % du total
- Ville proprement dite :		356 ha	soit 39,4 % du total

La superficie totale (moins l'aérodrome) est d'environ 904 ha.

Ces chiffres constituent de bons exemples de répartition de la terre dans une agglomération qui ne vit que du pétrole. On notera les grandes différences de densité (le camp STAFF représente le tiers de la superficie de la ville, vingt-cinq fois plus peuplée cependant) et la place non négligeable occupée par les contractuels : 175 ha contre 195 ha pour les installations pétrolières (stockage). L'importance de leur rôle explique en grande partie le déclin des activités de la ville.

b. Le déclin des activités :

Depuis 1958 la ville est en crise. La compagnie pétrolière n'en est pas directement responsable : il y eut peu de licenciements les premières années et même, depuis 1960, la Mobil a embauché une cinquantaine de personnes (ingénieurs, laborantines, infirmières, etc...) ; la division "perforation" est la seule où l'effectif ait diminué.

La crise n'a pas eu pour effet l'arrêt des activités de la compagnie, mais leur amoindrissement. L'équipement de nouveaux puits a très gravement diminué et du même coup, l'activité des contractuels. Ce sont eux qui ont été durement touchés et qui ont licencié leur main-d'oeuvre, en général moins qualifiée que celle de la Mobil et donc plus difficile à reclasser. Il en est résulté une contraction du volume des salaires versés, catastrophique dans une ville où le pétrole est la seule activité : en 1962, la Mobil a payé, en tout, 27,9 millions de Bolívares, ce qui représente pour une population d'environ 23 000 habitants, une moyenne annuelle de 1 217 Bolívares par tête ; c'est un chiffre fort bas, inférieur à celui de Punto-Fijo (1 450 Bolívares) et même à celui des bidonvilles de la capitale. En 1964, les 22 700 habitants d'Anaco vivaient directement ou indirectement du travail des 839 employés de la Mobil, soit 27 personnes pour un poste ; à Punto-Fijo, la proportion correspondante est de 12 ; à Guarenas, près de Caracas, les nouvelles industries ont provoqué aussi l'arrivée d'une douzaine de personnes pour chaque poste créé.

Anaco est donc une ville en déséquilibre qu'une partie de sa population a tendance à quitter. Entre 1960 et 1963, elle a perdu 9 270 habitants. Les vieux travailleurs pétroliers qui ont atteint l'âge de la retraite ont quitté la ville pour leur pays d'origine. Les jeunes aussi s'en vont. La Mobil a créé une école technique qui rassemble à Anaco une vingtaine d'élèves venus des états voisins. Depuis 1962, les promotions sortantes vont au complet travailler en Guyane. Depuis 1953, 23 élèves sur 127 sont restés à la Mobil ; quelques-uns seulement vivent encore à Anaco. La vague des paysans du Sucre qui avait déferlé sur la ville en 1957-58 pour construire précipitamment des logements et les louer, a reflué, déçue : ce qui se louait alors 500 Bolívares trouve difficilement preneur, en 1964, à 250 Bolívares.

L'activité commerciale a gravement faibli : en janvier 1960, Anaco comptait environ 630 établissements d'artisans ou de commerçants ; en janvier 1961, ce nombre tombait à 552, puis à 467 en janvier 1963. A titre de comparaison, la ville de Barinas, au pied des Andes, capitale d'une riche région agricole et dont la population est analogue (25 900 habitants en 1963 contre 22 750 à Anaco) comptait 621 artisans et commerçants en janvier 1961, 671 en janvier 1963, 711 en juin 1963. Cette chute entraîne des conséquences curieuses : alors qu'en 1957, la ville avait plusieurs maisons de tolérance qui se recrutaient parmi les paysannes des environs, déracinées par le boom pétrolier, elle les a vues se fermer les unes après les autres et se trouver maintenant dans la dépendance des grandes villes comme Barcelona et Ciudad-Bolívar d'où viennent, pendant les week-ends, quelques prostituées.

Le déclin a été suffisamment grave pour inquiéter les autorités nationales et même internationales et provoquer leur intervention.

c. Les tentatives d'organisation urbaine

Sous l'impulsion des Nations Unies, le gouvernement adopta en 1959 une politique de "Développement de la Communauté". Anaco fut l'une des deux villes pilotes choisies pour commencer. Le principe de cette action est d'intéresser directement les habitants d'une ville à sa transformation, de les faire participer à l'élaboration des solutions et contribuer autant qu'ils le peuvent à cette oeuvre. Les avantages de cette politique sont triples : en coordonnant les efforts sur place, on évite que des organismes différents (gouvernement national, gouvernement provincial, municipalité, aide internationale) ne dispersent leurs contributions ; les habitants s'intéressent à leurs propres affaires au lieu de les abandonner à des autorités lointaines dont ils essaient de profiter en parasites habitués par de longues années de dictature à un pouvoir central paternaliste ; surtout, cette méthode tente d'utiliser les immenses possibilités de travail qui existent dans des populations sous-employées.

Les travaux publics menés selon ces principes entre mars 1960 (Nomination d'un Bureau de Développement parmi les habitants d'Anaco) et 1962, peuvent être estimés à 450 000 dollars environ dont les trois quarts sont représentés par des heures de travail gratuit librement fournies par les habitants des quartiers intéressés :

- Autorités nationales.....	11%
- Autorités provinciales (Anzoátegui).	7 %
- Municipalité	1,5%
- Organismes privés (contributions surtout en nature). . . .	5,5 %
- Population (travail gratuit).....,.....	75 %

Les sociétés privées, en général, ont prêté le matériel (tracteurs, excavateurs, etc...) ou les produits nécessaires (la Mobil, par exemple, a fourni le goudron). Aussi, les liquidités ne représentent-elles que 7 800 dollars environ, soit 18,8 % du coût total. Cette méthode a fait mener à bien cinq fois plus de travaux que ne l'auraient permis les seuls crédits ouverts. Les résultats sont considérables : 180 000 m² de chaussée ont été empierrés en 1961 et 244 000 m² goudronnés. De gros efforts ont été faits pour lutter contre le chômage : un artisanat communal transforme des vêtements offerts par le gouvernement (biens confisqués en douane) et les revend très bon marché aux enfants de la ville. Cette activité s'est développée et plusieurs ateliers de confection donnent aujourd'hui du travail aux femmes d'Anaco ; 60 % des revenus rémunèrent leur travail, 40 % sont investis en machines et en tissus bruts. Enfin, ces activités ont contribué indubitablement à développer, parfois à créer, un sentiment communal plus intense qui se manifeste par l'apparition de coopératives de crédit, de classes du soir, d'un groupe artistique.

Ainsi, le bilan de cette expérience n'est pas négatif. Sans en discuter les conséquences politiques, on peut porter à son actif la transformation de la mentalité des habitants, l'amélioration des voies de communication (une comparaison avec les rues d'El Tigre est convaincante !), la création de dispensaires, d'écoles, etc... Cependant, cet effort est sans commune mesure avec les problèmes que pose la reconversion d'une ville pétrolière. L'apparition d'un petit artisanat ne peut nullement remplacer l'activité déclinante du pétrole. Le comité local d'industrialisation n'avait pas encore réussi en 1964 à attirer d'usine importante. Les efforts pour développer un état d'esprit de coopération communale sont puissamment combattus par la psychose d'abandon : il est difficile d'intéresser à la vie municipale des familles qui songent à aller chercher du travail ailleurs.

La principale lacune de ce programme semble surtout de n'avoir pas essayé de mieux relier cette ville toute neuve à son milieu : il n'y a, dans la banlieue, aucune activité agricole notable, et on ne paraît pas avoir seulement tenté d'y intéresser la population. A la différence des vieilles villes voisines comme Cantaura ou Aragua, Anaco achète au loin ses légumes, le lait, la viande et se désintéresse de la terre. Elle garde ainsi l'économie déséquilibrée des camps pétroliers, campés dans un milieu naturel qu'ils ignorent, avec des habitants qui, même riches, n'ont pas de propriétés foncières, et, portant avec eux leur complète fortune, partiront en quelques heures si un travail plus intéressant les appelle ailleurs.

C'est là le problème de toutes les villes pétrolières, qui ne paraît pas près d'être résolu à Anaco.



Planche H - La Rosa : installations de la Creole sur les bords du lac de Maracaïbo.

Planche H : Installations de la Creole sur les bords du lac de Maracaïbo

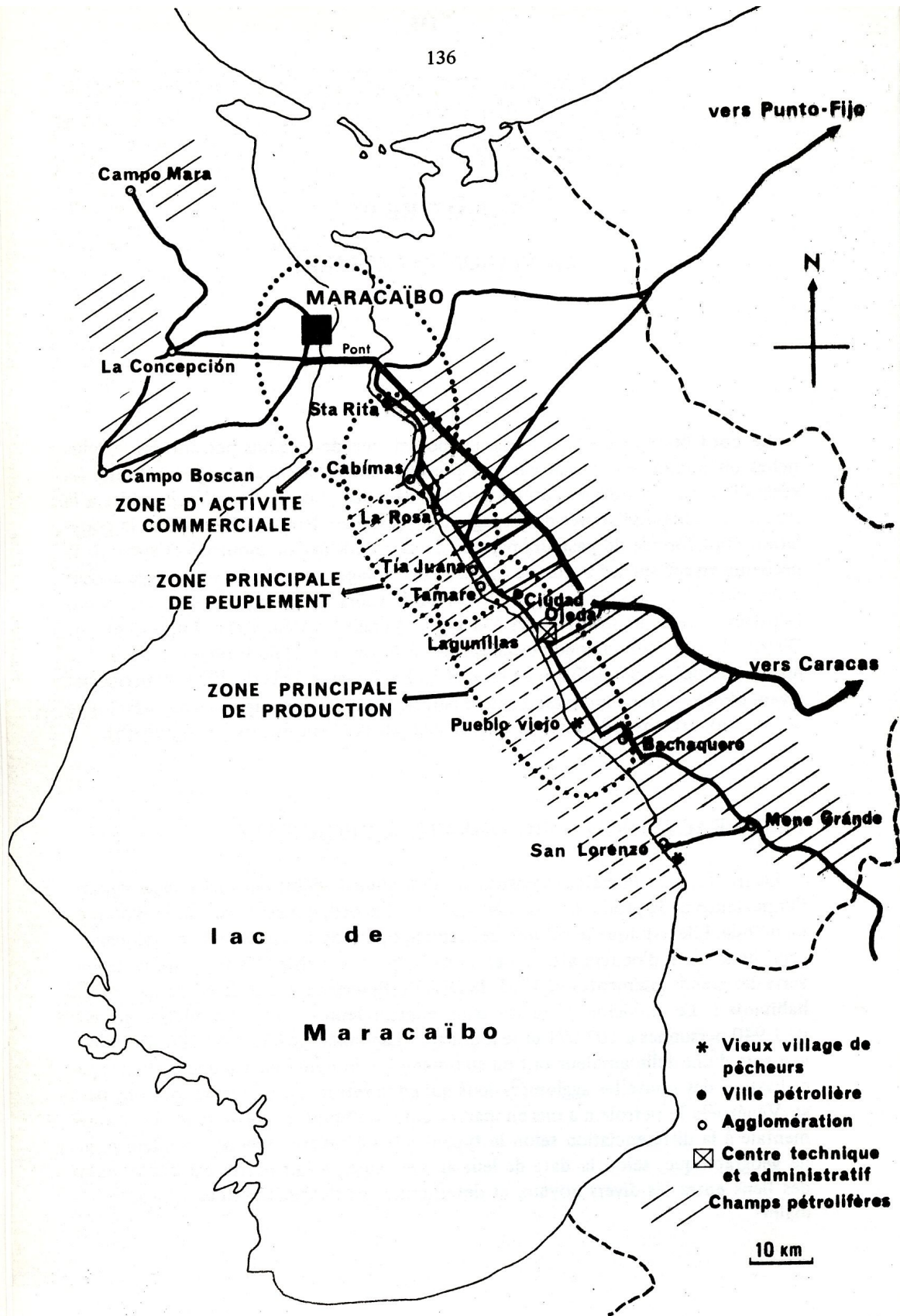


Fig. 46 - La région pétrolière de Zulia

CHAPITRE III

LA REGION PETROLIERE

Le bord oriental du lac de Maracaïbo est une des régions pétrolifères les plus riches du monde. Le climat est sec, presque semi-aride, la chaleur étouffante. La végétation est une brousse armée passant dans les endroits les plus humides à la savane-parc. Depuis l'arrivée des Espagnols, et jusqu'au début du XXe siècle, la population était formée de pasteurs paissant leurs troupeaux de moutons et surtout de pêcheurs vivant sur les bords du lac dans des villages sur pilotis ; le paysage n'avait guère changé depuis l'époque où les conquistadors, frappés par ces constructions lacustres, avaient baptisé le pays "la petite Venise" : Vénézuéla. Aujourd'hui, le Distrito Bolívar qui englobe l'essentiel de cette rive orientale forme une région humaine homogène. Sur 100 km de long et 15 km de large, près de 200 000 personnes vivent directement ou indirectement du pétrole. Des facteurs originaux ont développé des noyaux urbains spécialisés unis entre eux par des liens étroits (cf. figure 46).

I - LES FACTEURS D'ORGANISATION REGIONALE

Quatre facteurs humains essentiels ont déterminé le développement de la région : l'importance de la production de pétrole brut, d'abord, qui est l'une des plus élevées du monde. Elle explique le volume des capitaux investis et, par voie de conséquence, celui de la main-d'oeuvre attirée par un pareil pactole : entre 1920 - avant la découverte des grands gisements - et 1961, le Distrito Bolívar est passé de 6 773 à 198 022 habitants ! Le municipio Cabimas, dans le même temps, a vu sa population grandir de 1 940 personnes à 103 071 et le municipio Lagunillas de 982 à 80 380. Des mouvements d'une telle ampleur ont eu eux-mêmes pour conséquence une certaine spécialisation des nouvelles agglomérations qui ne se retrouve pas ailleurs car nulle part au Vénézuéla, le pétrole n'a mis en marche autant d'hommes. Cette tendance fondamentale à la différenciation selon le type d'activité des travailleurs, selon leur origine géographique, selon la date de leur arrivée, aussi, a fait naître par contre-coup des liens entre les divers noyaux et détermine ainsi l'apparition d'une "région humaine".

La présence, avec Maracaïbo, d'une grande ville déjà constituée est un second facteur aux effets plus complexes. Elle est trop à l'écart des champs pétrolifères pour jouer le rôle de centre humain de la région, mais son organisation commerciale est trop puissante et douée d'un rayonnement trop vaste pour avoir permis le développement, au coeur même du Distrito Bolívar, d'un centre commercial autonome. Sa présence a ainsi gêné l'organisation spontanée de la région pétrolière et explique en partie les défauts de sa structure.

Troisième phénomène aux conséquences graves, la stabilisation progressive de la main-d'oeuvre. On a vu combien les vagues humaines arrivées dans les années 1925 et 1930 étaient mobiles et les familles mal structurées. A partir de la IIe Guerre Mondiale, et surtout après 1946, ces groupes se sont fixés à peu près définitivement en s'installant dans la région qui était à l'époque la plus productive, les environs de Cabimas. La crise pétrolière, à partir de 1959, a fortement diminué les arrivées nouvelles ; en même temps, les travailleurs des compagnies, attachés à des situations rémunératrices à un moment où il devenait difficile de se réembaucher, se gardèrent bien de vouloir changer de travail, donc de lieu de travail. Ainsi la population très mobile du Distrito Bolívar s'est figée là où elle se trouvait dans les années 1945-1950.

Simultanément intervenait un quatrième facteur, le déplacement vers le sud des activités productrices. C'est surtout à partir de 1950 que les gisements des environs de Cabimas au nord du Distrito Bolívar, commencèrent à s'épuiser. La réinjection de gaz de pétrole a permis de prolonger la vie de puits qui paraissaient près d'être abandonnés, mais il est certain que la production des couches superficielles a décliné. Plus au sud, autour de Lagunillas, de Tia Juana et de Bachaquero, les gisements, moins exploités, produisent davantage à meilleur compte. Le centre de gravité de la production tend ainsi à glisser peu à peu vers le sud, le long de la rive, suivi dans son mouvement par les services techniques et administratifs des compagnies : les laboratoires de la Shell et de la Mene Grande sont venus s'installer à Lagunillas, ceux de la Creole à La Rosa, au sud de Cabimas ; les services administratifs les y ont suivis. Seuls certains bureaux de la Shell sont restés à Maracaïbo, dans des bâtiments devenus trop grands pour eux et qu'ils quitteront du reste bientôt.

Le jeu simultané de ces quatre facteurs a déterminé l'évolution de la région. Tandis qu'un dynamisme interne faisait glisser vers le sud l'essentiel des activités pétrolières, les centres fonctionnels de la région se sont cristallisés et fixés successivement au cours du mouvement, produisant un curieux étirement. Le centre commercial, en partie préexistant, demeure à Maracaïbo ; le centre de gravité de la population se trouve à peu près à la hauteur de Cabimas, cependant que celui de la production, situé aujourd'hui entre Tia Juana et Lagunillas tend à se déplacer lentement vers le sud. Il en résulte d'une part une certaine spécialisation des noyaux urbains et d'autre part, une vie régionale intense, dominée par le problème des liaisons internes et des mouvements quotidiens.

II - LES NOYAUX URBAINS SPECIALISES

Chacune des agglomérations du Distrito Bolívar s'est plus ou moins spécialisée dans une fonction, ce qui a provoqué parfois une différenciation ethnique.

a. L'influence centrifuge de Maracaïbo :

La capitale du Zulia a des liens complexes avec l'activité pétrolière. En 1920, elle avait 46 099 habitants et remplissait alors les fonctions de port d'expédition pour le café, le cacao et les produits de l'élevage bovin de tout l'état. En 1961, elle était devenue la seconde ville du Vénézuéla avec 421 872 habitants. Un pareil développement est évidemment lié à l'essor pétrolier, mais indirectement. Les quelques champs pétroliers situés en arrière de la ville sont trop petits et trop éloignés pour avoir joué un rôle direct notable. Aucune industrie dérivée du pétrole ne se trouve à Maracaïbo et le port n'est pas intéressé par le trafic pétrolier : l'huile est chargée directement sur la côte du Distrito Bolívar, depuis le dragage de la barre qui fermait l'entrée du lac, ou bien expédiée par oléoduc vers les raffineries de la péninsule de Paraguanà (Punto-Fijo).



Planche I - Pueblo Viejo sur les bords du lac de Maracaïbo (1956).
Vieux village de pêcheurs construit sur pilotis et camp moderne de la Shell.

Jusqu'en 1958, les trois grandes compagnies avaient installé leurs administrations dans la ville ; il a été impossible d'obtenir le nombre exact de travailleurs que cela représente, car les statistiques des compagnies groupent sous la rubrique "Maracaïbo" tous leurs salariés travaillant non seulement en ville mais aussi dans les champs pétrolifères parfois très éloignés à l'ouest. En tenant compte de brefs sondages locaux - du nombre des femmes surtout employées en ville, dans l'administration - et de la nature des firmes contractuelles, on peut cependant proposer une estimation.

Les chiffres suivants indiquent le nombre de travailleurs des deux sexes recensés en 1955 par le Ministère du Travail dans la région de Maracaïbo et, entre parenthèses, le nombre estimé de ceux qui vivaient alors dans la ville elle-même :

- Shell	2621 personnes (500)
- Creole.....	1030 personnes (150)
- Mene Grande	600 personnes (80)
- Richmond.....	431 personnes (50)
- Contractuels	<u>180 personnes (15)</u>
TOTAUX	4862 personnes (795)

Cette estimation tient compte du fait que la Shell a toujours maintenu à Maracaïbo une proportion plus grande de son administration que les autres sociétés. L'année 1955 correspond certainement à un maximum des chiffres estimés, car depuis, le volume total de la main-d'oeuvre pétrolière a diminué d'un tiers et les bureaux des compagnies ont presque tous quitté la ville. Il est donc permis d'affirmer qu'à Maracaïbo même, le pétrole n'a jamais fait vivre directement plus de 800 personnes, ce qui, même en tenant compte du haut niveau des salaires, est négligeable dans une ville qui comptait en 1955 près de 300 000 habitants.

Il faut alors expliquer l'ampleur de son développement par sa fonction commerciale. Une enquête faite par l'auteur dans les camps pétroliers du Zulia montre que les travailleurs se rendent dans cette ville dès qu'ils ont un achat un peu important à faire. Les automobiles, depuis une vingtaine d'années, sont devenues communes et l'essence est fort bon marché (15 centimes le litre). La construction du pont sur le lac a extraordinairement favorisé le rayonnement commercial de cette ville, en mettant Cabimas à trois quarts d'heure seulement de Maracaïbo. Aujourd'hui encore, en dépit du déplacement des activités pétrolières, celle-ci draine l'essentiel des salaires versés par les compagnies dans le Distrito Bolívar. Ce rayonnement est attesté par la crise qui a menacé la ville à partir de 1959 : le mouvement des affaires s'est ralenti et le volume des constructions neuves de luxe a très fortement diminué ; ce n'était que le contre-coup de la sévère diminution de main-d'oeuvre pétrolière qu'a connue le Distrito Bolívar. La construction du grand pont sur le lac a constitué une riposte habile en rapprochant Maracaïbo de sa région, mais souligne aussi le grave manque de coordination de ces efforts car le grand perdant a été Cabimas, que pourtant les autorités publiques essayaient aussi de développer.

b. Le centre imparfait : Cabimas

C'est à Cabimas que se produisit en 1922 la découverte qui devait révéler l'étonnante richesse du Distrito Bolívar. C'est là aussi qu'affluèrent les premiers paysans déracinés : en six ans, de 1920 à 1926, la population du municipe est multipliée par 16 ! L'essor se ralentit ensuite, mais en 1961, la ville et ses dépendances comptent 103 071 habitants contre 1 940 seulement en 1920. Un développement aussi extra-ordinaire réclamait de très gros investissements sociaux qui n'ont pas été faits, et la naissance de fonctions urbaines que la proximité de Maracaïbo a fait avorter.

L'oeuvre sociale a été dangereusement freinée par la modicité des ressources municipales. Dans une nation aussi centralisée, les compagnies versent directement les impôts levés sur l'activité pétrolière au gouvernement national, à Caracas. Celui-ci les distribue entre les états et le gouverneur du Zulia partage la fraction ainsi attribuée entre les divers districts, si bien que le Distrito Bolívar, l'une des bandes de terre les plus riches du monde, ne recouvre qu'une infime partie des richesses qu'il produit. Il ne tire de l'activité pétrolière que les taxes levées sur les véhicules des compagnies,

qui lui reviennent directement mais ne représentent que quelques dizaines de milliers de Bolívares par mois. Devant l'ampleur des travaux à effectuer, la municipalité du Distrito Bolívar a établi un "Projet de développement intégral" prévoyant avant tout un centre touristique et balnéaire à Santa-Rita, un Centre Civique et Commercial à Cabimas, des installations sportives, etc.

Le coût des projets est ainsi estimé :

- Santa-Rita.....	25 234 645 Bolívares
- Cabimas	56 298 150 Bolívares
- Ciudad Ojeda et Bachaquero	10 988 929 Bolívares
-Frais généraux.....	<u>13 878 258 Bolívares</u>
TOTAL	106 399 982 Bolívares

Afin d'obtenir et de gérer ces crédits, il a été créée en 1963 une "Fondation pour le Développement du Distrito Bolívar", administrée par cinq membres dont deux font partie du conseil municipal. La municipalité espère ainsi lier ses efforts à ceux des personnalités marquantes de la région, surtout des représentants des compagnies pétrolières. Il est frappant de comparer le volume de ces crédits si nécessaires et si difficiles à réunir avec la valeur du pétrole produit par la région. En 1961, la production du district se décomposait ainsi :

-Lagunillas	50 433 886 m ³
-Bachaquero	40 005 755 m ³
-TiaJuana.....	12 394 138 m ³
-Cabimas	<u>3 586 028 m³</u>
TOTAL	106 419 807 m ³

soit une valeur d'environ 4 765,9 millions de Bolívares. On peut estimer que depuis le début de la production, entre 1917 et 1961, le Distrito Bolívar a produit 1 459 700 000 m³ d'huile brute d'une valeur approximative de 65.37 milliards de Bolívares ou encore 14,5 milliards de Dollars. L'équipement social de la région tel qu'il est projeté ne représente qu'environ 2 % de la valeur annuelle de sa production. Cette oeuvre est indispensable. Cabimas est né au hasard des arrivées de main d'oeuvre et des lotissements privés, sur une frange de terre occupée par les puits de pétrole de la Shell, les installations de cette compagnie ou de la Mene Grande et leurs embarcadères. Entre les morceaux de terrain ainsi réservés sont apparus des quartiers mal reliés, séparés les uns des autres par les espaces enclos par les compagnies. La ville n'avait pas de fonction politique, puisque la municipalité a toujours été installée dans le vieux village de Santa-Rita, ni de fonction commerciale notable à cause de la concurrence redoutable de Maracaïbo.

La place triangulaire aux contours irréguliers qui sert de centre, en face de l'église et des principaux magasins, est occupée par un petit monument et une station de taxis. On croirait la place d'un village de 2 000 habitants quand la ville en compte plus de 60 000. Les autorités publiques ne semblent pas avoir pris conscience de cet extraordinaire manque d'unité et de structure. Elles n'ont pas prévu un réseau de rues convergeant vers le centre, ni essayé d'y attirer systématiquement les commerçants afin de donner à la ville cette unité qui lui manque tant. Utilisant au contraire une bande d'espace libre entre les puits et les embarcadères, elles ont tracé un vaste boulevard, large et moderne, le long duquel s'est étiré le peu de vie sociale que connaissait Cabimas. On trouve ainsi, sur plus d'un kilomètre de long, quatre restaurants, un cinéma, deux banques, des concessionnaires d'automobiles, etc... Cependant, des urbanisations naissent tout au nord, au delà du goulet formé par les propriétés de la Shell, avec leur propre réseau d'avenues ébauché, mais presque dépourvues de commerces.

Aujourd'hui, la ville, installée sur une pointe en forme d'équerre qui s'avance dans le lac, est constituée par une marquerie de quartiers distincts - les uns assez luxueux, d'autres formés d'un entassement de bidonvilles - de camps pétroliers aux maisons stéréotypées, d'espaces libres non construits, et de zones industrielles puissantes. Deux grands axes perpendiculaires se sont développés tant bien que mal le long des rives du lac, mal reliés entre eux par des ruelles défoncées. La marque du pétrole est partout, sur les eaux du lac qu'il recouvre de reflets irisés, dans l'air empli de l'odeur du méthane, sur les voitures dont la plupart portent les emblèmes de la Creole, de la Shell ou de la M.G.O., sur les façades, enfin : un des principaux cinémas s'appelle "Petrolandia". Mais les rues sont défoncées, l'éclairage déficient et il est rare de trouver une agglomération de cette taille aussi dépourvue de vie urbaine.

Depuis 1960, il semble que l'activité commerciale de la ville s'accroisse. Les constructeurs d'automobiles, comme la General Motors ou la Régie Renault ont beaucoup augmenté leurs ventes à Cabimas cependant qu'elles stagnaient à Maracaïbo. La construction du pont sur le lac, terminée en 1962, ne paraît pas avoir renversé cette tendance ; si elle se confirmait, il y aurait là l'indice encourageant de l'apparition d'une vie économique autonome nécessaire à toute vie urbaine. Jusqu'ici, Cabimas a paradoxalement souffert de la richesse de son sous-sol : le pétrole a attiré des dizaines de milliers de personnes sans fournir les ressources nécessaires à leur installation. Les interventions publiques ont été rares, désordonnées, sans compréhension profonde des problèmes de l'organisme urbain. La carte administrative n'a pas été modifiée pour suivre les mouvements de population ; Cabimas, qui représente à elle seule plus de la moitié de la population du district, n'en est pas la capitale et ce n'est sans doute pas un hasard si celle-ci, Santa-Rita, a toujours été favorisée par la municipalité. Le Plan de Développement cité plus haut prévoit une dépense de 25 234 645 Bolívares pour les 5 342 habitants de Santa-Rita et 56 298 150 Bolívares en faveur des 92 656 personnes habitant Cabimas : soit 4 724 Bolívares par personne dans le premier cas et 607,8 Bolívares dans le second dont les besoins sont pourtant incomparablement plus grands. On touche ici du doigt l'inconvénient de structures administratives inadaptées.

c. La ville-double : Lagunillas et Ciudad-Ojeda

Lagunillas fut d'abord un camp pétrolier construit sur pilotis au-dessus des eaux du lac. Après le grand incendie de 1928 qui la détruisit, une ville fut reconstruite un peu plus au nord, à quelque distance de la rive. L'essor de la production de cette région amena les compagnies à installer à peu près sur l'ancien site de la ville détruite leurs bureaux et leurs laboratoires qui attirèrent bientôt la masse habituelle de parasites. Ainsi naquirent deux villes incomplètes, car l'une, dans ses limites, n'a aucune activité industrielle ou commerciale importante, cependant que l'autre se réduit à des bureaux, quelques rues commerçantes et des bidonvilles.

Ciudad-Ojeda est une ville planifiée avec un paysage complètement différent de celui d'une agglomération au développement spontané comme Punto-Fijo. L'organisation urbaine a précédé ici les constructions individuelles. Les rues, dans les parties en échiquier, ont la régularité que seul peut donner l'usage du théodolite ; en d'autres endroits, des places rondes où aboutissent des voies en éventail montrent qu'on a pris des libertés avec la tradition coloniale comme jamais les habitants eux-mêmes n'auraient osé le faire. Les maisons sont dispersées dans la verdure et entourées de jardins assez grands, plantés souvent de bananiers. Les parcelles ont des tailles uniformes, et il est caractéristique de voir côte à côte des constructions assez imposantes et de simples ranchos. Les rues sont petites et presque toutes goudronnées, fait exceptionnel. L'ensemble est verdoyant, coquet et fait songer un peu à une ville d'eau. La ressemblance est accentuée par l'absence de toute activité : hormis quelques épiceries, un café et une blanchisserie dispersés le long de l'axe central, il n'y a pas trace d'industrie ni de commerce notable.

Cette ville a été conçue comme un ensemble purement résidentiel, mais l'expérience ne paraît pas avoir donné de résultats très heureux : partout on respire l'abandon. Une parcelle sur trois ou sur quatre est vide, envahie par les mauvaises herbes ; près d'une maison sur cinq est en ruines ; plus d'un tiers des villas confortables portent un écriteau "à louer" ou "à vendre". Les événements politiques, depuis 1958, ont ralenti les investissements. L'urbanisation de la Creole à Tamare a attiré, par ses avantages, les candidats à la propriété ; les cadres étrangers restent dans les camps des compagnies et la masse des pauvres gens fuit un endroit où il faut être propriétaire ou locataire et qui est à peu près dépourvu de ces occupations furtives qui la font vivre. On retrouve ici un facteur signalé plus haut qui paraît avoir été trop négligé par les autorités publiques : la concurrence faite à la construction privée par la politique de logement des compagnies pétrolières. En offrant à leurs cadres, dans les camps ou même à Tamare, des habitations confortables à bas prix, elles ont privé les propriétaires fonciers de la plus grande partie de leurs acheteurs ou de leurs locataires. Comme les habitants des bidonvilles manquaient de ressources, il ne restait guère que la clientèle des contractuels. Ciudad-Ojeda est ainsi devenue, entre 1950 et 1958, la ville des employés et des cadres des compagnies contractuelles. Ceux-ci étaient en général d'origine étrangère ; les Italiens en particulier monopolisaient alors l'industrie du bâtiment et y formèrent une colonie importante. Les noms des maisons trahissent l'espoir de progrès social de ces immigrants attirés de loin par les hauts salaires ; il y a un nombre étonnant de "Mi porvenir" (Mon avenir), de "Mi esperanza" (Mon espérance) et même une fois, chez une famille sans doute ravie de sa nouvelle condition, "Mi delirio" (Mon délire). Mais cette main-d'oeuvre contractuelle est particulièrement mobile, parce que les contrats ne sont pas renouvelés une fois les besoins des sociétés pétrolières assurés, parce que les compagnies contractuelles furent les grandes victimes de la crise de 1958 et enfin parce que cette main-d'oeuvre était étrangère dans sa majorité. Cela explique la crise qu'a connue Ciudad-Ojeda, qui souffre d'être une ville imparfaite, sans activité propre.

Lagunillas n'est pas une agglomération mieux équilibrée. Elle n'a pas d'existence légale ; le recensement l'ignore et confond sa population avec celle de Ciudad-Ojeda. Pourtant, les cartes l'indiquent avec la taille qui convient au centre technique de la production pétrolière et elle se trouve nettement à l'écart de Ciudad-Ojeda, dont près de 9 km la séparent. Entre les terres de la Shell et de la M.G.O, l'agglomération comprend un réseau de rues perpendiculaires à la route Nord-Sud qui longe le lac. Hormis quelques bandes de ranchos, elle est caractérisée essentiellement par deux zones, toutes deux commerciales. Le long de la route de Cabimas à Bachaquero, c'est la fonction de passage qui prédomine : stations de taxis et de voitures de levage, arrêts d'autobus, ateliers de réparation, pompes à essence se succèdent en désordre, pêle-mêle avec des cafés et des hôtels borgnes tenus souvent par des Margariteños qui ont la juste réputation d'être de bons commerçants : "Restaurant Nueva-Esparta", "Bodega Los Margariteños". Perpendiculairement à cet axe de passage, la rue principale est toute entière bordée de commerçants, "Turcos" vendeurs de tissus ou bazars offrant la camelote la plus variée à bas prix : "Almacen Los Reyes", "Almacen Super Baratillo", bazar Bolívar, etc... L'importance de cette zone commerciale contraste avec la pauvreté et le peu d'étendue de la ville.

Ces activités sont les seules que puisse pratiquer cette masse de chômeurs forcés qu'attire toujours l'exploitation pétrolière : le long de la route, en conduisant un taxi, en réparant une voiture ou en vendant du Coca-Cola, ils tirent leur subsistance des voyageurs et en particulier des ouvriers pétroliers allant au travail ou en revenant ; dans les bazars, ils obtiennent une pincée des hauts salaires versés par les compagnies. Lagunillas ressemble ainsi à Bachaquero, mais marque un progrès dans l'évolution ; la fonction commerciale ne consiste pas à satisfaire les besoins de la communauté urbaine mais bien plutôt à transférer à cette communauté une partie des ressources gagnées dans les établissements voisins par une main-d'oeuvre pétrolière qui vit en général au loin, vers Tamare et Cabimas.

A la ville morte, sans activité directe, qu'est Ciudad-Ojeda s'oppose ainsi la ville parasite, aux fonctions essentiellement tertiaires, dont les clients habitent quarante kilomètres plus au nord. De ces deux villes imparfaites, la plus confortable et qui présente le cadre le plus sain et le plus rationnel est sans conteste la ville planifiée. Mais il n'est pas sûr qu'elle soit l'organisme urbain qui réponde le mieux aux besoins économiques de cette masse de chômeurs sans qualification particulière que traîne après soi l'exploitation du pétrole. Il est probable qu'aucun organisme planificateur n'aura les moyens d'élever en quelques mois le niveau technique de ces sans-travail et de leur offrir les emplois dont ils ont besoin. Il pourrait alors sembler souhaitable qu'il se préoccupe d'abord d'aménager modestement les villes-parasites comme Lagunillas en laissant à plus tard le soin de créer des cités plus confortables mais moins adaptées aux conditions humaines, comme Ciudad-Ojeda.

Pour être complète, une description des constituants élémentaires de la région pétrolière devrait citer les camps de La Salina, Tia Juana, Bachaquero, voire de Mene Grande car la région humaine du pétrole déborde les limites administratives du Distrito Bolívar et comprend une partie du Distrito Baralt. Les camps pétroliers ont été définis plus haut et il paraît inutile d'y revenir ; il faut pourtant en tenir compte car ils représentent une masse importante d'acheteurs au pouvoir d'achat élevé et participent à la vie économique de la région.

III -LA VIE REGIONALE

La zone pétrolière de l'Estado Zulia est donc caractérisée par l'étonnante variété des centres humains qui la composent, mais cette variété même donne lieu, d'autre part, à une vie régionale intense. Des liens internes en maintiennent tant bien que mal l'unité, les mouvements quotidiens des habitants la renforcent mais cette région, née spontanément, est trop mal structurée pour ne pas connaître de graves problèmes.

a. Les liaisons internes :

Dans un pays aussi jeune où la voie ferrée est à peu près inconnue, le réseau routier rassemble la totalité du trafic. Ses graves lacunes ne sont que le reflet des défauts de l'organisation administrative.

Les énormes mouvements humains ont multiplié par dix, en soixante ans, la population du Zulia, faisant craquer les anciens cadres administratifs. Pour tenter de suivre ce foisonnement étonnant, les autorités administratives ont créé de nouveaux municipes et promu les anciens au rang supérieur. Ainsi naquit le Distrito Baralt, mais cette adaptation est restée insuffisante et partielle ; insuffisante parce que les chefs-lieux sont installés dans des villes anciennes demeurées souvent à l'écart de l'essor régional ou dans des créations urbaines qui ont parfois avorté. Ainsi, la tête du Distrito Bolívar, peuplé de 200 000 âmes, se trouve à Santa-Rita qui ne compte que 5 340 habitants tandis que Cabimas, simple municipe, est fort de plus de 90 000 personnes. On a vu combien cela se marquait dans l'attribution des crédits.

Partielle, aussi, dans la mesure où la création de nouvelles unités administratives n'a pas été accompagnée, en retour, d'un regroupement des diverses parties de cette zone pétrolière. Il en résulte un manque d'unité qui ne permet pas d'envisager à une échelle suffisamment vaste les problèmes généraux de la région. Les environs de Mene Grande, partie la plus méridionale de la zone pétrolière, sont inclus dans un autre district, le Baralt. Maracaibo, principal centre commercial

de la région, se trouve aussi hors du Distrito Bolívar. Le principal carrefour de ce dernier, les environs de Palmarejo au débouché du pont sur le lac, est à la frontière nord du District ; celui-ci vient d'y construire un vaste abattoir frigorifique qu'alimentera en partie l'arrière-pays d'Altagracia, formant le District Miranda. Ainsi, les éléments de cette vaste région se trouvent répartis entre quatre Districts différents dont il est bien difficile de coordonner l'action.

Le système routier, base essentielle de toute vie régionale, est aussi peu satisfaisant. L'axe principal est formé par la route n° 3 qui longe la rive du lac depuis Palmarejo jusqu'à Bachaquero. Cette voie, construite par les compagnies, est formée de tronçons mis successivement en service au fur et à mesure que l'exploitation pétrolière glissait vers le sud. En même temps, les vagues humaines attirées par le pétrole se fixaient sur ses bords, si bien qu'elle présente aujourd'hui l'aspect, en bien des endroits, d'une immense rue bordée de constructions denses, terrain de jeu pour les enfants. Elle a gardé cependant son ancien rôle et se trouve sillonnée tout le jour d'un important trafic de camions qui font de cette voie étroite (un véhicule dans chaque sens) l'une des plus chargées et des plus dangereuses du Zulia. Elle a été doublée, en 1961, par la nouvelle route Lara-Maracaïbo, plus large et beaucoup plus commode, mais cette bretelle, à une douzaine de kilomètres de la côte, est trop éloignée de la frange densément peuplée pour lui servir d'axe. Les compagnies pétrolières ont décidé, depuis peu, de remplacer la vieille route littorale par une autoroute moderne, indispensable même pour relier les camps pétroliers.

Les liaisons avec l'extérieur ont été grandement améliorées dans les années 1960. Au nord, une bonne route longe la côte du Falcón jusqu'à la péninsule de Paraguanà et Punto-Fijo ; son rôle, essentiellement technique, est de relier les champs pétrolifères aux centres de raffinage ; de ce point de vue, elle n'est que l'agrandissement du chemin de servitude qui suivait jadis les oléoducs. Toutefois, il est probable qu'elle a joué aussi un rôle notable dans l'exode très grave qui a conduit bien des habitants du Falcón vers les champs de pétrole. Au sud, une route relie la partie méridionale de la région pétrolière aux Andes du Trujillo : les déplacements de population sont les seuls mouvements importants que l'on puisse y signaler.

Ces deux accès Nord et Sud sont donc liés étroitement à l'exploitation pétrolière et aux mouvements humains qu'elle a provoqués. En revanche, les deux débouchés Est et Ouest ont un intérêt bien plus général ; ils ont bénéficié justement des plus grands efforts financiers et représentent la base de toute reconversion de cette région. A l'ouest, l'excellente route Zulia-Lara relie la région pétrolière à Caracas et aux industries de Valencia ; achevée complètement vers 1962, elle doit malheureusement traverser entre le Zulia et la ville industrielle de Barquisimeto un vaste territoire désertique. Les savanes autour de Carora sont favorables à l'élevage bovin et pourraient aider au développement de cette activité dans le Distrito Bolívar, mais la frontière entre les deux états gêne les coordinations nécessaires.

Plus important encore, le pont sur le lac relie Maracaïbo aux champs pétrolifères et a ainsi permis à cette grande ville de devenir, malgré sa position excentrique, la tête de la région pétrolière. L'accident qui a interrompu momentanément, pendant l'été 1964, le trafic de ce pont a bien montré, par les graves perturbations qu'il a causées, l'importance fondamentale de cet axe. On a vu cependant que le rayonnement même de Maracaïbo était un danger pour Cabimas, si bien qu'il n'est pas sûr que le renforcement de cet axe ne soit pas un obstacle grave et peut-être infranchissable au développement harmonieux de la zone pétrolière.

b. Les mouvements quotidiens :

Le rapport de la Commission pour le Développement Intégral du Zulia fournit quelques chiffres relatifs aux transports en commun dans le Distrito Bolívar. Comme leur valeur n'est pas discutée et qu'il s'agit d'estimations établies à partir du nombre des véhicules utilisés plutôt que d'un comptage direct, il importe de les considérer avec prudence, comme des approximations assez grossières mais suffisantes pour caractériser ces mouvements humains. De Cabimas à Lagunillas, près de 11 400 voyageurs se déplacent dans les deux sens, chaque jour, 7 700 en voitures-taxis (Por Puestos) et 3 700 en autobus. Sur ce total, 800 seulement continuent leur route vers Valera, dans les Andes. Environ 4 000 passagers utilisent chaque jour dans les deux sens les lignes de Maracaïbo et 2 000 celles qui s'arrêtent à Palmarejo.

Deux grands types de mouvements se dégagent de ces chiffres : un courant très important entre Cabimas et Lagunillas, c'est-à-dire le long de l'axe central de la région. Il s'agit principalement de pétroliers se rendant à leur travail (du Nord vers le Sud) ou en revenant, de femmes menant les enfants à l'école ou allant faire quelques achats, bref, les déplacements qui caractérisent d'ordinaire l'intérieur d'un organisme urbain. Comme ce chiffre de 11 400 ne représente que les transports en commun et que les voitures particulières sont fort répandues, c'est près de 20 000 ou de 30 000 personnes qui se déplacent chaque jour entre le centre de gravité du logement (Cabimas) et celui de la production (Lagunillas).

Autre flux important, celui qui conduit les habitants de Cabimas et de ses environs vers Maracaïbo. Il s'agit moins cette fois d'un mouvement d'employés - bien que de nombreuses personnes, surtout des femmes, travaillent dans les commerces ou les bureaux de la grande ville - que d'acheteurs allant faire leurs courses dans la capitale du Zulia. Au près de ces deux courants importants qui résument toute la vie économique de la région, les mouvements extérieurs à celle-ci sont bien négligeables : des 2 000 personnes qui s'arrêtent à Palmarejo, il faudrait pouvoir déduire celles qui repartent avec les taxis locaux vers Maracaïbo: c'est assurément le plus grand nombre. Il ne doit en rester que quelques centaines au maximum pour se diriger vers le Falcón ou le Lara, ce qui ressemble beaucoup aux 800 voyageurs quittant la région par le Sud. Ces chiffres, confirmant les indications précédentes, montrent à la fois combien la région pétrolière est refermée sur elle-même, avec bien peu d'échanges humains avec ses voisins et d'autre part, quelle est l'intensité de la vie régionale intérieure.

c. Les problèmes régionaux :

Les obstacles pratiques à ce développement régional ont déjà été signalés : découpage administratif inadéquat, manque de coordination entre les interventions officielles ou privées, insuffisance grave du système des transports. Tous ces défauts ne sont que les divers aspects d'un problème unique, la naissance et le développement spontanés d'une vaste "région" au sens géographique du terme, c'est-à-dire d'un vaste ensemble humain constitué de noyaux un peu spécialisés dans leurs fonctions, leur aspect, leur peuplement et qui vivent ensemble grâce à des liens économiques, sociaux et psychologiques solides. Tout effort qui méconnaîtrait ce phénomène régional et ne s'intéresserait qu'à une fraction du territoire de cette région ou à un aspect particulier de sa vie paraît menacé d'échec.

Cet immense ensemble humain est trop mal structuré pour ne pas poser un premier problème de réorganisation et de transformation. Cet aspect, le plus visible, a attiré d'abord l'attention des pouvoirs publics. Moderniser et regrouper les cadres administratifs, améliorer les transports, en particulier en construisant une autoroute littorale capable de servir d'axe à une région de 250 000

habitants, développer ou plus souvent créer un équipement social suffisant, telles sont les tâches redoutables que les autorités publiques, la municipalité du Distrito Bolívar et les compagnies pétrolières commencent à entreprendre. A cet effort immense à peine entamé devrait s'ajouter une prévision des zones à urbaniser et des investissements à y faire : la population du Distrito Bolívar croît actuellement de 6,5 % par an, soit de 13 000 personnes environ !

Un second danger, plus subtil et plus difficile à saisir menace la vie régionale, c'est le dynamisme géographique qui l'anime. Les facteurs isolés au début de ce chapitre tendent, par leur action, à écarteler cette région. Le phénomène principal reste le glissement vers le sud de l'exploitation pétrolière, cependant que la main-d'oeuvre, enfin, est en train de se fixer. La région s'étire ainsi, voit apparaître de nouveaux noyaux (comme Bachaquero, naguère simple camp isolé, maintenant bordé de bidonvilles et qui devient peu à peu une ville) et de nouveaux axes de transport dans le moment même que les autorités publiques ou privées tentent de résoudre les problèmes actuels. Les solutions proposées jusqu'ici se ramènent à deux types. Les compagnies, continuant à rechercher vers le sud des gisements d'exploitation facile, voudraient que les masses humaines suivent le mouvement ; c'est pourquoi la Creole, à 25 km au sud de Cabimas, a fondé Tamara entre Lagunillas et Tia-Juana, ses deux grands centres d'exploitation. La Shell, dans le même but, a proposé une solution plus radicale : édifier dans l'intérieur, sur de vastes terres en friche dont elle faisait cadeau à l'Etat, une agglomération toute neuve regroupant les travailleurs du pétrole dispersés aujourd'hui le long du littoral dont cette compagnie, qui en est le principal propriétaire, pourrait recouvrer l'usage, faisant ainsi d'une pierre deux coups.

Les syndicats, en revanche, et certaines autorités publiques affirment que les champs pétrolifères du nord du district sont encore riches, et que si les couches les moins profondes sont épuisées, il suffirait de forer plus avant pour retrouver de l'huile. Un peu de mauvaise foi se mêle de part et d'autre aux arguments invoqués. Depuis 1958, en effet, l'Etat a décidé de ne plus accorder de concession nouvelle aux compagnies privées ; celles-ci exagèrent sans doute l'épuisement des couches pour obtenir un changement de l'attitude officielle, et le gouvernement exagère dans l'autre sens pour rejeter la responsabilité d'une éventuelle diminution de la production sur les sociétés privées.

On paraît s'orienter lentement vers une troisième solution, la meilleure sans doute, mais aussi la plus difficile à appliquer, qui consisterait à accepter cette dissociation progressive des centres de production et d'habitat, et même à accentuer cette spécialisation des noyaux humains en centres de résidence et centres d'exploitation. La "région pétrolière" deviendrait ainsi un vaste tissu urbain aux quartiers spécialisés séparés par de grands espaces verts. Mais cela suppose une double action unificatrice pour éviter que ce complexe ne se désagrège : d'une part, un renforcement soigneux des liens régionaux (unification administrative, réseau routier, transports en commun, organisation de clubs, de plages, de centres sportifs permettant le brassage social de cette population) ; d'autre part, afin de donner une base économique plus solide à une région qui ne vit que d'une seule exploitation, une diversification des activités et une répartition sociale plus complexe.

C'est ainsi que se pose le troisième problème, commun à toutes les villes pétrolières, celui de leur reconversion. Le Distrito Bolívar manque gravement de ressources autres que l'huile brute. La municipalité fait des efforts louables pour attirer des industries légères (jus de fruits, textiles) et pour développer l'agriculture. La création, en 1963, d'un grand abattoir moderne près de Palmarejo et la proximité du vaste marché de Maracaïbo permet les plus grands espoirs, à condition que l'on puisse intéresser à l'agriculture la masse des parasites qui vivent aujourd'hui indirectement des salaires du pétrole. Il paraît extrêmement douteux que ces déracinés, jadis ruraux mais rarement

paysans, qui pratiquaient en général une agriculture itinérante ruinant les terres qu'ils ne possédaient d'ailleurs pas, après avoir goûté à un genre de vie à peu près urbain, acceptent de s'intéresser de nouveau à l'agriculture et de pratiquer des cultures délicates ou un élevage moderne. Punto-Fijo et El Tigre ont été sages en cherchant leur reconversion dans des activités tertiaires. Le Distrito Bolívar est trop vaste et trop peuplé pour envisager aujourd'hui la même solution, et cette terre qui compte parmi les plus riches du monde est paradoxalement l'une des régions vénézuéliennes dont l'avenir est le moins assuré. Ses difficultés viennent de son caractère de "région humaine", constituée de noyaux spécialisés liés par des rapports régionaux étroits. Voilà un cas où le concept de "région", l'un des plus féconds de la géographie humaine, peut rendre les plus grands services au planificateur.

CONCLUSION

L'agglomération pétrolière, née de conditions toutes particulières, ne se dépouille que très lentement de son originalité : aucune ville née au Vénézuéla du pétrole ne l'a encore complètement perdue.

a. L'originalité et les facteurs d'évolution :

Le camp pétrolier est un noyau d'abord profondément étranger au milieu naturel et humain. Le groupe des travailleurs du pétrole est isolé socialement des parasites qui les accompagnent et économiquement de la région où il est installé et dont il n'utilise guère les ressources. Il en résulte deux conséquences. D'une part, il n'y a pas de véritable différenciation entre les quartiers : les bâtiments du camp se ressemblent et les distinctions hiérarchiques ne suffisent pas à créer des paysages distincts ; quant aux bidonvilles massés aux portes, ils sont également semblables dans leur aspect misérable. Dès lors, les liaisons internes sont bien faibles, car les communications entre ces deux groupes "riches" et "pauvres" sont limitées et chacun d'eux est constitué d'une masse amorphe où il est impossible de distinguer des parties spécialisées. Les liaisons avec les environs sont aussi médiocres. Les vivres viennent en général de fort loin, par un ou deux axes privilégiés, dans certains cas extrêmes (Pedernales), par avion. Les ressources locales sont à peu près ignorées. Seuls rayonnent autour du camp des chemins de servitude, liaisons techniques vers les puits qui perdront tout intérêt après la fin de l'exploitation pétrolière. Ainsi, l'agglomération pétrolière, à sa naissance, est profondément différente d'une ville : peu de différenciation sociale, avec seulement deux groupes, étrangers l'un à l'autre ; pas de quartier spécialisé ; médiocrité des relations intérieures, qu'il s'agisse de la circulation des véhicules ou des relations entre les deux groupes humains ; absence presque complète de liaisons avec les environs.

Trois facteurs vont faire évoluer peu à peu cet organisme original. D'abord, le développement démographique, souvent foudroyant, provoqué par l'afflux de population : l'agglomération s'étend et des quartiers différents par leur contenu, par leur aspect et la date de leur construction, se dessinent. Le développement des activités, surtout tertiaires, provoque la naissance d'une bourgeoisie urbaine, avec l'apparition de magasins et d'établissements de spectacle, puis des banques et des journaux : une spécialisation sociale apparaît. Enfin, la liaison progressive avec le réseau routier général commence à transformer le noyau artificiel qu'était le camp pétrolier en carrefour.

b. Les transformations de l'organisme urbain :

Sous cette triple influence, l'agglomération passe par divers états qui laissent tous quelque trace dans le plan final.

1) Le stade anarchique :

Il caractérise la première étape. La division sociale entre "riches" pétroliers et "pauvres" parasites marque tout le paysage : le réseau de servitude, avec ses routes goudronnées tracées en équerre et conduisant aux puits s'oppose aux chemins coutumiers des piétons, faisceaux de pistes joignant les baraquements. De même, le camp soigneusement planifié, aux rues droites ou en escargot plantées d'arbres contraste avec les entassements désordonnés des ranchos.

2) Le poids de la tradition :

Il tend à développer un plan en échiquier avec des maisons à patio. La fonction essentielle des villes coloniales était de loger les familles des grands propriétaires fonciers avec leur domesticité, c'est-à-dire des groupes de plusieurs dizaines de personnes vivant sur eux-mêmes. La maison traditionnelle, n'offrant vers l'extérieur que des murs aveugles ou percés de rares ouvertures, est tournée vers la cour intérieure. Comme chaque maison doit avoir son jardin, le bloc tend naturellement vers la forme carrée ou rectangulaire, donc vers un plan général en damier ; les rues perpendiculaires évitent les angles aigus inutilisables.

Mais cette ville de type colonial est fort mal adaptée aux activités tertiaires. Elle ne présente pas de centre commercial, mais seulement des lignes, des rues le long desquelles s'étirent les magasins. La grande maison traditionnelle est tout le contraire d'une boutique ; les grands murs nus le long des trottoirs étroits ne permettent pas d'étaler les marchandises : le commerce se réfugie d'abord sous les portes cochères, seul renforcement utilisable. Cela est vrai de toutes les villes traditionnelles d'Amérique latine, mais les villes pétrolières souffrent bien plus tôt de cette contradiction. Leur originalité réside dans le volume considérable des capitaux versés et dans le nombre des parasites attirés par cette manne, ce qui développe, bien davantage qu'ailleurs, les fonctions commerciales qui, au moins au début, réclament peu de qualification et une grande masse de capital circulant. Les boutiques et échoppes d'artisans se multiplient, tournant la vie familiale vers le client, vers la rue et non plus vers le patio. Les magasins, les cinémas, les banques tendent à se concentrer dans un quartier, souvent le plus ancien et le plus mal construit ce qui fait monter les prix des terres.

Alors l'évolution traditionnelle se brise. Les maisons, sans étage, s'étaient étendues vers le cœur de la manzana par de nouveaux corps de bâtiment, prenant une forme en L, puis en U. Il est rare qu'apparaisse le stade final, le carré fermé entourant une cour. Presque toujours, lorsque le propriétaire a des ressources suffisantes pour envisager un nouveau développement, il fait abattre les vieilles constructions de torchis et de bois et édifier à leur place une maison à étages. Comme celle-ci occupe une superficie moindre, elle peut être construite en retrait, laissant un large trottoir et même un espace pour parquer les voitures ; le rez-de-chaussée est souvent occupé par une boutique largement ouverte sur la rue.

Ainsi, à un certain moment, l'évolution traditionnelle en surface est interrompue et laisse la place à un développement en hauteur. Comme cette rupture est déterminée par le volume des capitaux disponibles et par l'intensité de la fonction commerciale en cet endroit, on comprend qu'elle se produise à des moments différents selon les quartiers.

3) La complexité finale :

Arrivée à un certain stade d'évolution, lorsqu'elle compte plus de 10 000 ou 15 000 habitants, une ville pétrolière comme Punto-Fijo ou El Tigre peut ainsi être partagée en diverses auréoles juxtaposant des stades d'évolution chronologique différents. Au contact de la campagne, la zone la plus excentrique groupe des ranchos, constructions élémentaires dont les habitants travaillent au dehors (mendiants, domestiques, ouvriers dans de misérables garages, etc...). Puis vient une ceinture de constructions basses, sans étage, gagnant vers l'intérieur de chaque manzana, fermée vers la rue suivant le modèle des constructions coloniales ; ces maisons laissent parfois apparaître des contradictions entre leur disposition et les mœurs modernes, comme ces cafés aux grandes enseignes pour attirer le client, mais à la porte très étroite, avec une terrasse ombragée où l'on se réunit, mais donnant sur un patio et non sur la rue. Enfin, dans le "quartier des affaires", et gagnant de proche en proche, s'élèvent des immeubles à étages avec des magasins au rez-de-chaussée, cumulant à la fois la fonction résidentielle et la fonction commerciale.

Ces diverses évolutions ont aussi superposé des plans différents. Le faisceau d'anciens sentiers se reconnaît encore, comme à El Tigre, dans des rues obliques, courtes, sans prolongement, qui convergent toutes vers l'entrée du camp. Surchargeant ce dessin primitif, des rues en damier dont les deux axes perpendiculaires ont été déterminés soit par la clôture du camp (Punto-Fijo, Anaco), soit par un axe routier unique (El Tigre). Un troisième type est formé par les "nouveaux quartiers", en général résidentiels, développés en bordure de la ville pour servir de logements de luxe ; le plan en est plus varié (par exemple, le 23 de Enero à El Tigre, l'urbanisation Los Anacos à Anaco), l'occupation du terrain bien moins dense. Ces quartiers ont en général davantage souffert de la crise pétrolière de 1958 et sont souvent en partie abandonnée. Enfin, le départ des compagnies pétrolières laisse à la place du camp un espace vide d'autant plus important qu'il se trouve presque toujours au coeur de la ville ; la M.G.O. a évacué Punto-Fijo en 1960, et commençait, en 1964, à abandonner le camp Oficina de El Tigre ; la Shell a offert, la même année, le terrain d'un camp au coeur même de Cabimas. C'est autour de ces camps que se sont modelées ces villes, à leur contact que s'est développé le quartier des affaires, dans la partie la plus ancienne. Les municipalités ont ainsi l'occasion de réaménager complètement le centre des agglomérations pétrolières, chance presque unique qu'on ne trouve pas dans les autres villes.

c. La ville et son arrière pays :

Une des principales originalités des villes du pétrole est leur manque de liens avec les environs. Les liens humains sont bien faibles, car cette population vient de loin et parfois de milieux très différents, comme les Margariteños qui ont quitté leur île ou les Andins descendus de leurs montagnes. Elle est de plus très mobile et n'hésite pas à repartir après quelques années de séjour, si de meilleurs salaires sont offerts plus loin, comme ces gens du Sucre, qui, déçus par le pétrole à Anaco, sont repartis par milliers vers la sidérurgie du Bas-Orénoque. Le seul lien effectif est la présence d'ouvriers pétroliers habitant les petits villages voisins de l'agglomération ; un exemple en a été cité à propos de Punto-Fijo. Mais leur nombre, déjà très faible, tend à diminuer à cause de l'attrait des villes et de la politique des compagnies qui évitent d'embaucher des ouvriers habitant trop loin pour n'être pas contraintes ensuite, d'assurer leur transport. Toute législation devrait être reprise si l'on voulait que l'exploitation pétrolière ne profite pas seulement à une ville mais à toute une région.

Les liens économiques sont encore plus faibles et il est à peu près impossible, dans le cas des villes pétrolières, de parler d'arrière pays. La viande, les légumes, le lait, l'eau même (comme à Punto-Fijo) viennent de loin, souvent de plusieurs centaines de kilomètres. Les ressources locales sont ignorées, parfois même concurrencées et ruinées : les cultures maraîchères du rio Tigre ont été éclipsées par celles du lac de Valencia et Anaco, au milieu des Llanos, fait venir sa viande de l'autre extrémité du Vénézuéla !

Le pétrole est une source d'énergie aisément transportable et les industries qu'il alimente sont situées bien loin des centres de production et de raffinage. En fait, le seul rayonnement que pourraient avoir les villes pétrolières serait dû à la masse des salaires versés. Mais ces capitaux sont bien rarement investis sur place, malgré les efforts des compagnies et des syndicats pour développer les placements immobiliers. Ils sont, en général, soit dépensés au profit d'un secteur tertiaire très important et sans doute parasite, soit confiés à des banques qui le drainent vers Caracas où la spéculation est reine. Ils profitent à la capitale ou bien font vivre sur place une masse improductive, ce qui est sans doute utile, mais ne contribue guère au développement régional.

Là se trouve l'explication des étonnantes disparités que présentent les régions pétrolières. Dans des agglomérations sans grand lien avec le milieu, sans arrière-pays, placées dans une région comme un corps étranger plutôt que comme un centre local, sont injectées des masses importantes de capitaux qui aspirent la population environnante, contribuent à ruiner les activités locales traditionnelles et déséquilibrent gravement l'économie régionale.

TROISIEME PARTIE

GENRE DE VIE ET MENTALITES

Le but de la première partie était de montrer les principales conditions qui ont déterminé le groupe des pétroliers et qui lui donnent toute son originalité. La seconde a analysé les transformations successives que la formation, le développement et la vie de ce groupe ont provoquées dans le paysage vénézuélien. Il reste à examiner le genre de vie de ces hommes et leurs mentalités.

Trois caractéristiques fondamentales permettent de poser clairement le problème. C'est une des industries les plus modernes, les plus puissantes et les mieux concentrées du monde qui est venue s'installer dans un pays sous-développé, dans l'une des nations d'Amérique du Sud les moins peuplées avant l'arrivée des Conquistadors et l'une de celles que la Couronne espagnole a le plus négligées. Un développement aussi nouveau et aussi violent ne pouvait pas ne pas entraîner de profonds contrastes et de violents déchirements. L'importance des mouvements migratoires et la nouveauté des conditions de vie offertes aux travailleurs du pétrole représentent une seconde caractéristique lourde de conséquences, car le brassage puissant de groupes humains fréquemment renouvelés a créé un ensemble sans unité, profondément hétérogène, d'hommes qui se sentent étrangers au pays où ils ont été appelés à vivre. Enfin, depuis la fin de la IIe Guerre Mondiale, le développement de la lutte syndicale, le renforcement de la structure interne des compagnies, la réduction progressive du volume de la main-d'oeuvre ont donné de l'unité à ces travailleurs déracinés et constitué ainsi un groupe humain original.

La première tâche est donc, en décrivant la vie quotidienne d'un travailleur, de déterminer le facteur d'unité, c'est-à-dire le cadre de travail le plus agissant. Les relations humaines entre les travailleurs et leur patron constituent un deuxième chapitre d'autant plus intéressant que l'importance des redevances versées à l'Etat vénézuélien fait de la nation l'un des principaux employeurs de cette main-d'oeuvre. Il sera alors possible de distinguer les types sociaux et leur mentalité, puis d'analyser les principaux problèmes qui se posent aujourd'hui.

CHAPITRE 1

LE CADRE DE TRAVAIL

Toutes les compagnies essaient de se constituer une main-d'oeuvre homogène et de se l'attacher. Outre un souci de prestige, il y a le désir d'éviter que les meilleurs éléments ne soient débauchés par les concurrents. Il faut y ajouter, dans le cas des compagnies pétrolières, l'importance du secret qui porte non seulement sur certains sondages et certaines découvertes géologiques, mais aussi sur des opérations commerciales : il y a quelques années, la Creole lança avant ses concurrents sur le marché vénézuélien une nouvelle qualité d'huile qui se vendit fort bien. La surprise devait être totale et le fût grâce aux précautions extraordinaires qu'avait prises la compagnie : les pompistes eux-mêmes ignoraient le projet et l'huile leur fut livrée dans des caisses scellées qui ne devaient être ouvertes qu'au jour convenu. Plus important est le désir de maintenir une forte cohésion entre les divers niveaux du personnel afin d'améliorer le rendement et d'éviter les conflits : l'esprit de corps est la meilleure garantie de tranquillité sociale. Enfin, comme chaque compagnie forme ses spécialistes à sa manière, en leur accordant des bourses, des congés d'études ou en leur ouvrant des écoles techniques, il est compréhensible qu'elle essaie de les garder ensuite dans ses rangs.

Les compagnies sont extrêmement diverses. Les conditions d'exploitation varient beaucoup selon le milieu physique et, la Creole mise à part, chacune d'elles s'est plus ou moins spécialisée dans l'exploitation d'une région naturelle du Vénézuéla : la Shell dans le Zulia, la Mene Grande dans l'Anzoàtegui, ainsi que la Mobil. L'origine des capitaux joue un rôle considérable car elle détermine la nationalité du personnel dirigeant, ses coutumes et son attitude sociale. La compagnie forme donc un cadre de travail et de vie solide et original qui pourrait servir de base à une étude humaine s'il n'était pas aussi récent, car bien que les grandes compagnies actuelles se soient installées au Vénézuéla depuis une trentaine d'années, leur histoire a été bien complexe et l'esprit de corps n'existe que depuis peu de temps.

I - BREVE HISTOIRE DES COMPAGNIES

Pour éviter de sortir du thème de cette étude, ce chapitre a pour seul but de rechercher si l'histoire des compagnies permet de voir en elles des cadres homogènes pouvant être utilisés dans une étude humaine.

a. 1ère étape :

Lorsque les Espagnols débarquèrent en Terre Ferme, les Indiens connaissaient déjà l'existence du pétrole grâce aux suintements superficiels et aux lacs d'asphalte appelés "menes". Les flibustiers caraïbes pénétrèrent souvent de vive force dans le lac de Maracaibo pour se procurer de quoi calfater leurs navires. Baptista rapporte qu'en 1539, le trésorier de Nueva-Cadiz envoya au roi d'Espagne un baril de pétrole et lui promit des cargaisons plus importantes.

La première coupure dans l'histoire de l'exploitation pétrolière au Vénézuéla correspond aux dernières années du XIXe siècle. La première exploitation commerciale commença dans les Andes : le 3 septembre 1878, Manuel Antonio Pulido créa la Compagnie Pétrolière du Tàchira qui extrayait le pétrole avec une pompe à main, le distillait grossièrement et vendait le kérosène dans les environs. En 1884, José Andrade et Sixto Sanchez, en 1885, Cristoforo Dacovitch obtinrent le droit d'exploiter des gisements d'asphalte. Cette industrie, purement artisanale, utilisait une main-d'oeuvre de travailleurs ruraux sans qualification, extrêmement mobile et qui ne méritent guère le nom d'ouvriers pétroliers.

b. 2e étape :

Ce que l'on pourrait appeler "la période anglaise" commence en 1907. En accord avec la nouvelle loi minière de 1905, le gouvernement accorda cette année-là quatre concessions très étendues à des citoyens vénézuéliens qui les revendirent bientôt à des compagnies étrangères, anglaises pour la plupart :

- 1.- la concession Vigas (2 000 000 d'hectares dans le Distrito Colon, Zulia) fut revendue en 1913 à la Colon Development Compagny qui passa ensuite sous le contrôle de la Shell.
- 2.- Antonio Arunguren reçut concession d'un million d'hectares dans le Distrito Bolívar - qui se révéla comme le champ pétrolier le plus riche du monde - et la céda à la Venezuela Oil Concessions, intégrée plus tard au groupe Shell.
- 3.- Francisco Jiménez Anaiz eut une concession plus petite (500 000 hectares) dans le Falcón et le Lara. Il la revendit en 1920 à la North Venezuela Oil Company, compagnie à capitaux anglais qui sera rachetée en 1945 par la Creole.
- 4.- Enfin, Bernabé Planas obtint un demi-million d'hectares dans le Falcón, qu'il céda à la British Controlled Oil Fields.

Ainsi, à partir de 1907, véritable début de la grande recherche pétrolière au Vénézuéla, près de quatre millions d'hectares avaient été concédés, qui tombèrent presque tous, les années suivantes, sous le contrôle des capitaux anglais. En 1912, une nouvelle concession, faite au bénéfice du Docteur Rafaël Max Valladarez fut bientôt achetée par la Carribean Petroleum Company, filiale de la General Asphalt Compagny of Philadelphia qui entrera bientôt dans le groupe Shell. Les Vénézuéliens bénéficiaires de ces concessions recrutèrent leur propre main-d'oeuvre, mais firent surtout travailler sur contrat des compagnies étrangères qui formèrent elles aussi leurs propres travailleurs. Beaucoup de ces compagnies tombèrent en déconfiture, d'autres se regroupèrent et les plus favorisées obtinrent le contrôle des quatre grandes concessions. Ce brassage des travailleurs pétroliers fut augmenté lorsque, après 1920, le groupe Shell s'empara de ces petites compagnies et procéda à une redistribution de la main-d'oeuvre.

A cette époque de recherche un peu désordonnée, les travailleurs du pétrole étaient formés principalement d'un petit groupe d'ingénieurs étrangers qui se déplaçaient fréquemment et passaient d'une compagnie à l'autre et de manoeuvres vénézuéliens qui n'étaient que des paysans embauchés momentanément pour des travaux grossiers puis renvoyés à leurs activités rurales quand l'équipe de recherche allait planter plus loin ses derricks. Transformation rapide de la structure financière, création, déconfiture et absorption de compagnies, mobilité extrême des techniciens étrangers chargés presque exclusivement de la recherche, absence à peu près complète de qualification chez les ouvriers qui n'étaient que des manoeuvres embauchés sur place, tout contribue à faire de cette

période d'exploration qui coïncida approximativement avec la guerre de 1914-18, une époque héroïque où il est à peu près impossible de parler de "travailleurs pétroliers".

En septembre 1913, la Bermudez Company, filiale de la General Asphalt Company of Philadelphia découvrit du pétrole à Pedernales, dans le delta de l'Orénoque : ce fut le premier puits producteur du Vénézuéla, mais de peu d'importance. Le 18 avril 1914, la Caribbean Petroleum Company, autre filiale de la General Asphalt Company, trouva de l'huile à Mene Grande, dans l'actuel Distrito Baralt (Zulia).

Mais la date notable est le 14 décembre 1922 : ce jour-là, le puits Los Barrosos 2, percé par la Venezuela Oil Concessions (Groupe Shell) au camp La Rosa (Zulia), sautait et pendant neuf jours, faisait jaillir la quantité énorme de 100 000 barils quotidiens, jusqu'à ce qu'un éboulement opportun le bouchât. Cette production extraordinaire révélait au monde la richesse du Distrito Bolívar.

c. 3e étape :

Alors commença une période de recherches fébriles, mais mieux localisées, surtout sur la côte orientale du lac de Maracaibo. Les puissantes compagnies américaines s'intéressèrent au Vénézuéla et y pénétrèrent. Les compagnies anglaises, qui jouissaient jusqu'alors d'un monopole de fait se regroupèrent au sein de la Shell. Enfin, un grand nombre de petites compagnies de toutes nationalités, se précipitèrent pour profiter de l'occasion. Entre 1923 et 1934, les compagnies recherchèrent ardemment les zones productrices. Comme la Shell était concessionnaire de presque toute la côte orientale du lac de Maracaibo, force fut aux compagnies américaines de se contenter des terres noyées sous les eaux : en 1923, la Venezuela Gulf Oil Company, filiale de la Gulf Oil des Etats-Unis et future Mene Grande Oil Company, achète la bande du kilomètre (« Faja del kilometro »), c'est-à-dire la bordure du lac, en eaux peu profondes. Créée le 19 juin 1923, la Lago Petroleum Company, filiale de la puissante Standard Oil Company, dut se résoudre à acheter les concessions négligées jusqu'alors, dans la partie centrale du lac. En avril 1926, elle absorba la British Equatorial Oil Company, ce qui lui ouvrit quelques gisements en terre ferme, dans le Campo La Rosa.

Entre 1922 et 1929, 73 compagnies différentes, dans une violente compétition, participèrent à cette ruée vers l'or noir. La nécessité de forer sous les eaux du lac de Maracaibo qui atteignent en moyenne 20 mètres de profondeur et 30 mètres en certains endroits, obligea les compagnies, et en premier lieu la Lago, à mettre au point des techniques nouvelles et à investir des sommes considérables. D'autre part, la recherche pétrolière est une activité aléatoire qui entraîne souvent des pertes énormes. La Standard Oil Company, installée au Vénézuéla depuis la fin de 1921, entama en 1925 des recherches dans le Distrito Perija, à l'ouest du lac. L'éloignement, la nécessité de créer des routes dans une forêt presque vierge, les dangers du climat, les attaques parfois sanglantes des Indiens Motilones coûtèrent très cher en argent et même en vies humaines. Lorsqu'en 1926, le puits Pebi 1 eut atteint 1 037 mètres, la compagnie dut reconnaître qu'il n'y avait pas de pétrole et tout abandonner : cet échec coûta plus de 5 000 000 de Bolívares (plus d'un demi milliard d'anciens francs !). Enfin, la grande crise de 1929 provoqua de nombreuses faillites et fit disparaître la plus grande partie des petites compagnies. A partir de 1934, les trois groupes les plus puissants - le groupe Lago-Standard Oil, le groupe Shell et le groupe Gulf Oil contrôlèrent la plus grande partie de la production. Lorsqu'en 1937, la Mobil Oil Company se fixe à son tour au Vénézuéla, la période héroïque est terminée et l'industrie pétrolière a acquis une structure stable.

Si les compagnies commencent à s'organiser et à se partager les zones de recherche, il n'en est pas encore de même de la main-d'oeuvre. La ruée vers les concessions permit à de petites sociétés de contrôler de vastes périmètres qu'elles ne pouvaient techniquement exploiter. Elles firent appel à d'autres compagnies arrivées trop tard qui travaillèrent pour elles sur contrat. Ainsi, en 1925, la Pantepec Oil Company of Venezuela achète de vastes concessions dispersées sur tout le territoire et les fait explorer par la Union National Petroleum Company, filiale de la Union Oil Company of California. Des échanges curieux de gisements et de camps, entre les compagnies les plus solides, font passer des centaines d'ouvriers de l'une à l'autre. Par exemple, le champ pétrolier de l'Hombre Pintado, créé par la Standard Oil Company of Venezuela en 1927 est vendu à la British Controlled Oil Fields. Mais celle-ci, peu après, cède à la Standard le camp Las Palmas, à une trentaine de kilomètres de l'Hombre Pintado.

Les compagnies, surtout les petites, essayent de regrouper leurs exploitations pour réduire les frais et cèdent sous contrat la partie la plus éloignée de leurs concessions à des voisins mieux placés ou mieux équipés : la British Controlled Oil Fields confie ainsi l'exploitation de ses périmètres d'Orient à la Standard, pratique qui du reste n'a pas disparu. Les structures financières elles-mêmes peuvent être profondément bouleversées : en 1937, la Gulf Oil Company, seule actionnaire de la Mene Grande Oil Company, vend la moitié des actions de celle-ci à la International Petroleum Company qui en cède elle-même la moitié à la Shell. La Mene Grande est depuis cette date contrôlée à 50 % par la Gulf Oil et à 25 % par la International et par la Shell qui y font naturellement entrer une partie de leur personnel.

Enfin, cette époque de recherche fébrile, de mouvements rapides de la main-d'oeuvre et de changements de contrôle financier fut aussi celle d'un grand désordre dans l'administration des entreprises qui n'avaient pas encore eu le temps de s'installer solidement. Nombre d'ouvriers changeaient brusquement de compagnie lorsque deux chantiers se faisaient concurrence au même endroit et que l'un payait mieux que l'autre. Il n'était pas rare même que certains ouvriers particulièrement habiles aillent d'un chantier à l'autre se faire reconnaître par le contremaître et en fin de journée, reçoivent successivement leur paie de deux, voire de trois compagnies concurrentes. Ainsi, les sociétés se concentraient et se renforçaient mais ne constituaient pas encore de cadres originaux pour une main-d'oeuvre d'ailleurs très hétérogène.

d. 4e étape :

A partir de 1940, l'histoire des compagnies est rythmée par l'attribution périodique de nouvelles concessions déterminée elle-même par la conjoncture mondiale. Une première vague de concessions fut accordée pendant la IIe guerre Mondiale, surtout après 1941, quand les besoins alliés devinrent énormes et que les attaques des sous-marins allemands furent victorieusement combattues. Une seconde, très importante, se produisit en 1956-57, au moment de la crise de Suez et de la pénurie de pétrole dont souffrit l'Europe. A chaque attribution, il y eut un afflux de compagnies nouvelles et d'ordinaire petites qui exploraient précipitamment leurs concessions puis s'effondraient ou étaient absorbées par les quatre grandes. Parmi les plus importantes et qui subsistent encore, il faut citer la Texas Petroleum Company, la Sinclair Venezuelan Oil Company et, à partir de 1944, la Phillips. Leur apparition changea de moins en moins la répartition de la main-d'oeuvre pétrolière car leur personnel était en général très peu nombreux.

Depuis 1958, la fin de la crise de Suez et la chute de la dictature du général Pérez Jiménez, l'industrie pétrolière vénézuélienne a atteint un palier. L'excès provisoire de la production du monde occidental a diminué momentanément les bénéfices des compagnies. D'autre part, et cela est propre au Vénézuéla, l'arrivée au pouvoir en 1959 d'un gouvernement à tendances socialistes provoquait

une forte augmentation des redevances que payent les compagnies à l'Etat, les faisant passer de 40 % environ à plus de 60 % des bénéfices. Plus grave encore était la décision de l'Etat de ne plus accorder de concessions aux compagnies privées et de les réserver à une compagnie nationale, la Corporacion Venezolana del Petroleo, créée en 1960. Les compagnies cessèrent alors presque complètement de chercher du pétrole et commencèrent même à désinvestir en liquidant le capital immobilier qui ne leur était pas indispensable. Cet abandon de la recherche, secteur qui emploie le plus de main-d'oeuvre et la mauvaise conjoncture mondiale provoquèrent de nombreux licenciements tandis que la Corporacion Venezolana del Petroleo piétinait et ne répondait pas aux espoirs qu'on avait mis en elle. La contraction de l'activité pétrolière a permis aux compagnies de ne garder que la meilleure partie de leur personnel. La crainte du licenciement et les hauts salaires ont attaché plus étroitement les travailleurs à leur compagnie et ont renforcé l'esprit de corps, ainsi sans doute que les attentats dirigés depuis 1958 contre les installations pétrolières par des groupes d'extrême-gauche. L'apparition, depuis quinze ans, d'une industrie de raffinage, beaucoup plus stable que l'exploration, a renforcé le mouvement. La compagnie apparaît donc maintenant comme un cadre chargé de signification humaine.

Le phénomène, cependant, est bien récent. Pendant très longtemps - presque jusqu'à la fin de la IIe Guerre Mondiale - la division en compagnies n'a eu de sens que sur le plan financier. Les équipes de travail changeaient fréquemment, souvent avec l'accord des entreprises ou même sur leur ordre. L'usage très fréquent du travail sur contrat mêlait les travailleurs de compagnies différentes ou du moins amenait la compagnie contractuelle à embaucher sur place du personnel qu'elle licenciait à la fin des travaux pour transporter ailleurs ses activités. Cette coutume n'a pas disparu : aujourd'hui encore, la Mene Grande exploite en Anzoátegui les gisements de la Creole, sur contrat. Dans sa raffinerie de Punta-Cardón, la Shell produit des huiles de moteur qu'elle vend aux autres compagnies distributrices - y compris la Creole - qui se contentent d'y mêler quelques additifs chimiques avant de les distribuer sous leur marque.

Enfin, les syndicats ont obtenu que les salaires soient identiques dans toutes les compagnies, à qualification égale. Bien qu'ils n'aient pas encore réussi à obtenir que chaque compagnie accorde les mêmes titres aux mêmes fonctions (un mécanicien 2e échelon de la Creole n'a pas toujours la même qualification qu'un mécanicien 2e échelon de la Shell), on peut considérer que le même homme, à un poste donné, recevra à peu près le même salaire de base dans n'importe quelle compagnie ; les indemnités diverses n'introduisent pas de grandes différences dans la rémunération globale. Bien que l'entreprise joue un rôle capital dans la vie des travailleurs du pétrole, elle ne constitue donc pas un cadre suffisamment original et ne dispense pas de rechercher d'autres moyens de diviser la main-d'oeuvre en unités homogènes.

II - LES TYPES DE COMPAGNIE :

Un document du Ministère du Travail (Mano de Obra Coupada - 1958) permet d'élaborer deux classements. La figure 47 groupe les établissements industriels selon le nombre d'ouvriers qu'ils emploient.

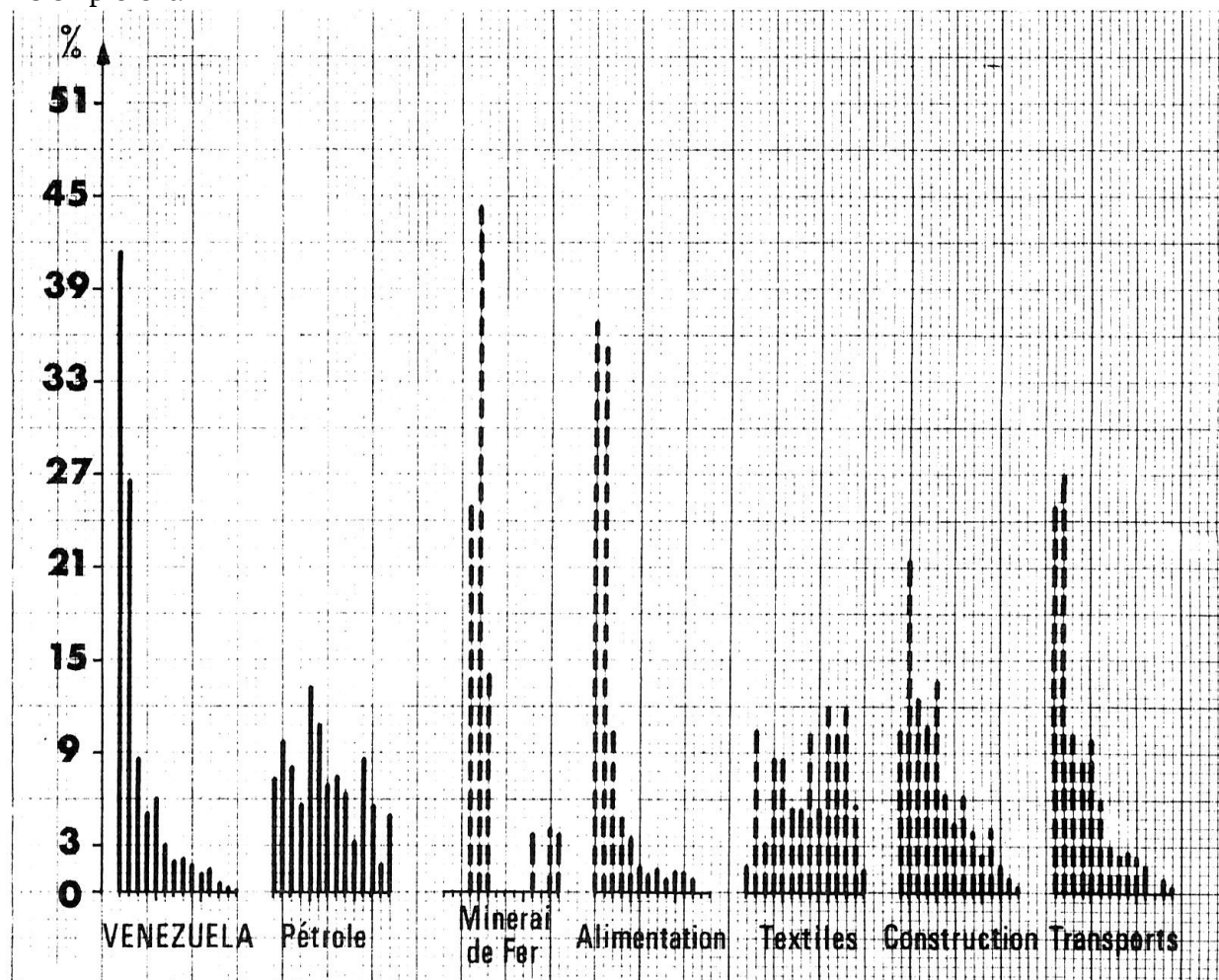


Fig. 47 - Répartition des établissements industriels selon le nombre des travailleurs employés Année 1958

Les quatorze traits verticaux correspondent aux quatorze classes suivantes :

- groupe 1 : de 0 à 4 ouvriers
- groupe 2 : de 5 à 10 ouvriers
- groupe 3 : de 11 à 15 ouvriers
- groupe 4 : de 16 à 20 ouvriers
- groupe 5 : de 21 à 30 ouvriers
- groupe 6 : de 31 à 40 ouvriers
- groupe 7 : de 41 à 50 ouvriers
- groupe 8 : de 51 à 70 ouvriers
- groupe 9 : de 71 à 100 ouvriers
- groupe 10 : de 101 à 150 ouvriers
- groupe 11 : de 151 à 300 ouvriers
- groupe 12 : de 301 à 500 ouvriers
- groupe 13 : de 501 à 1 000 ouvriers
- groupe 14 : plus de 1 000 ouvriers

Pour permettre la comparaison avec d'autres secteurs de l'économie vénézuélienne, le même travail a été fait pour quelques autres branches d'industrie importantes. Ce graphique indique en somme le degré de concentration financière de chacun de ces groupes. La figure 48 représente la concentration humaine, dans les mêmes industries, en utilisant les quatorze classes déterminées plus haut. L'interprétation comparée de ces deux graphiques permet de dégager au milieu des autres groupes l'originalité profonde de l'industrie pétrolière.

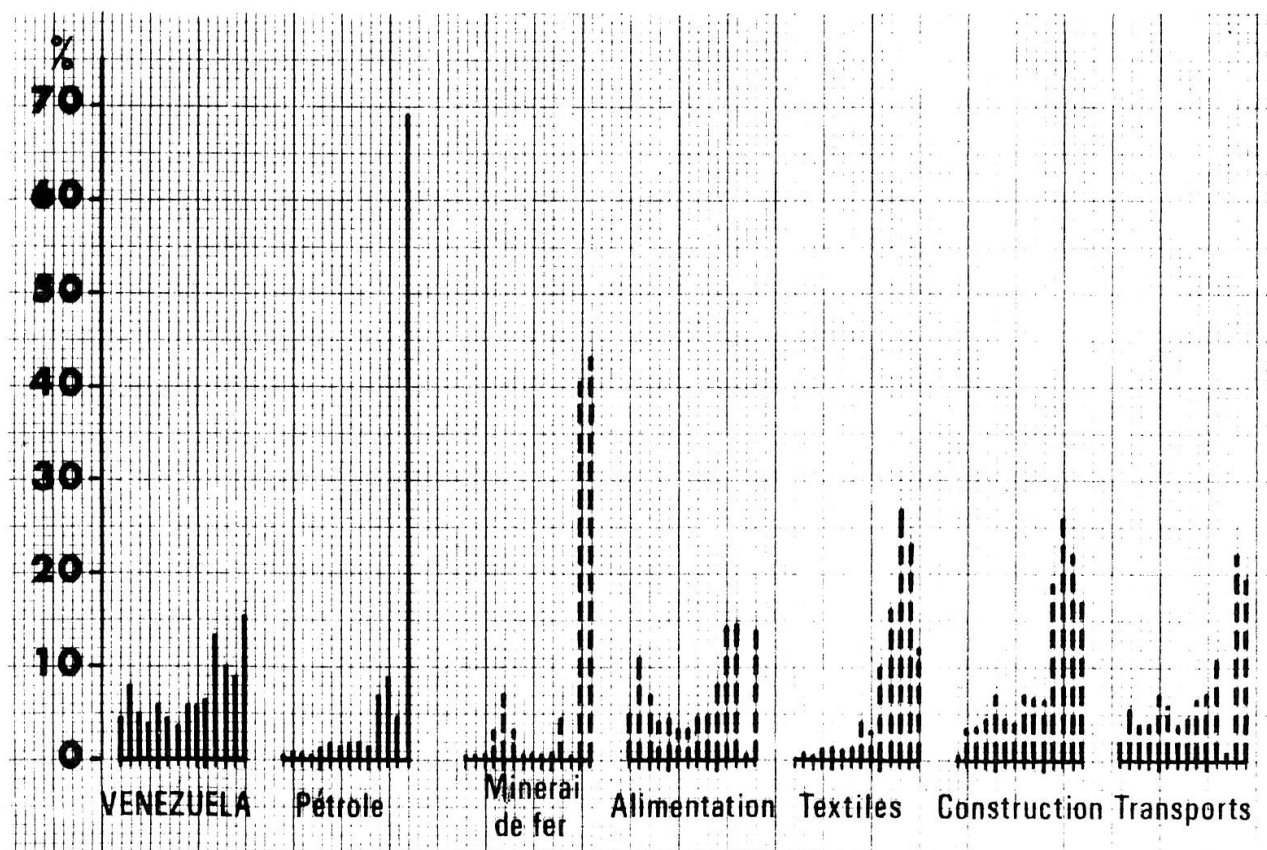


Fig. 48 - Répartition des travailleurs de l'industrie selon la taille des entreprises. Année 1958

Les Transports, les Industries alimentaires et la Construction forment des types assez banaux, caractérisés par une très grande proportion de petites entreprises artisanales et un certain groupement de la main-d'oeuvre dans les plus grands établissements : un quart des travailleurs dans les firmes de plus de 1 000 ouvriers. Dans l'industrie textile, l'artisanat est nettement moins important. Les mines de fer sont les plus curieuses : la répartition des entreprises est bimodale, avec un grand nombre de très petites compagnies et quelques sociétés très vastes. Ces dernières groupent près de la moitié de la main-d'oeuvre employée dans la branche.

Auprès de ces exemples, l'industrie pétrolière paraît fort originale : avec une grande variété de compagnies de toutes tailles, elle se distingue nettement des mines de fer. La courbe, au lieu d'être bimodale, présente trois maximums assez atténués qui permettent de répartir les compagnies en petites (5 à 10 et 21 à 30 ouvriers), moyennes (151 à 300 ouvriers) et grandes (plus de 1000 ouvriers). Par contre, la concentration humaine est extrêmement forte puisque les grandes sociétés groupent plus des deux tiers de la main-d'oeuvre totale. Encore, cette proportion correspond-elle à

l'année 1958, c'est-à-dire à une époque où proliféraient les petites et moyennes sociétés dont beaucoup depuis ont disparu ; en 1963, ce groupement doit être encore plus fort.

Ainsi, contrairement à une idée fort répandue, la concentration financière apparente des compagnies pétrolières installées au Vénézuéla n'est pas extrêmement forte ; du moins, est-elle nettement inférieure à celle que connaissent les mines de fer. Seule une étude détaillée du marché financier des Etats-Unis - que les trop vagues documents livrés au public rendent impossible - pourrait en donner une idée exacte, car c'est au niveau des compagnies mères (Standard Oil of New-Jersey, Standard Oil of California, Standard Oil of Indiana, Gulf Oil, Texas, International, etc...) que les imbrications de capital et les contrôles réciproques réunissent les entreprises en quelques groupes très puissants. Sur le territoire vénézuélien, cette très forte concentration n'est guère visible. Par contre, la concentration humaine y est certainement la plus grande de toutes les industries vénézuéliennes.

a. Classification des compagnies selon le nombre de travailleurs :

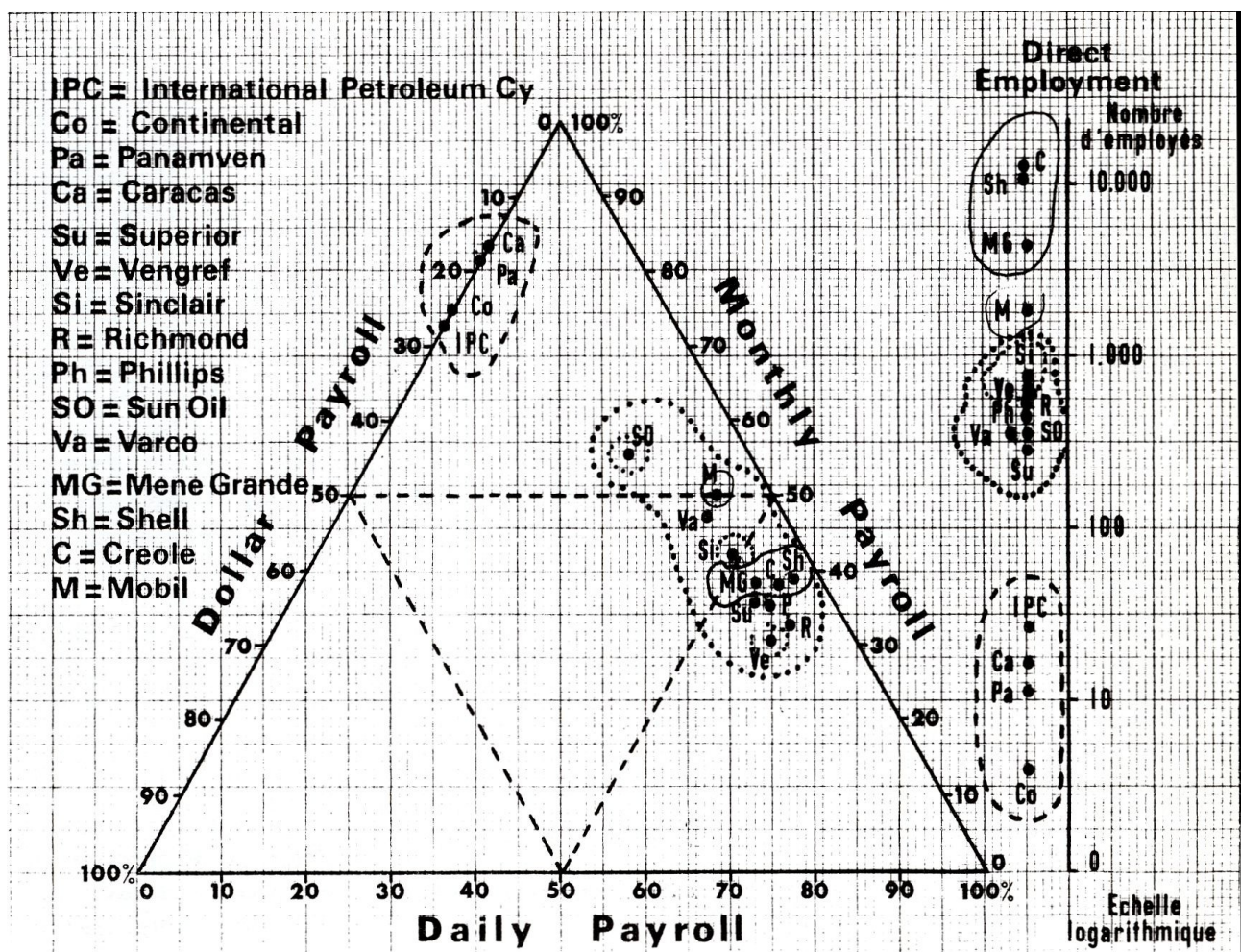


Fig. 49 - Répartition de la main d'oeuvre fixe entre les trois groupes

Il est difficile de grouper les compagnies, sur un graphique à échelle arithmétique, selon le nombre de travailleurs qu'elles emploient. D'une part, il faudrait représenter aussi bien des groupes de quatre personnes que d'autres de 12 000, ce qui exigerait une bande de papier extrêmement grande ou conduirait à écraser toutes les compagnies de moins de 1 000 ouvriers dans un étroit espace. D'autre part, des compagnies analogues, comme la Creole ou la Mene Grande ne seraient pas groupées sur le graphique, puisque la différence absolue de leur main-d'oeuvre est de plusieurs milliers de travailleurs, bien supérieure à celle de l'ensemble des petites compagnies.

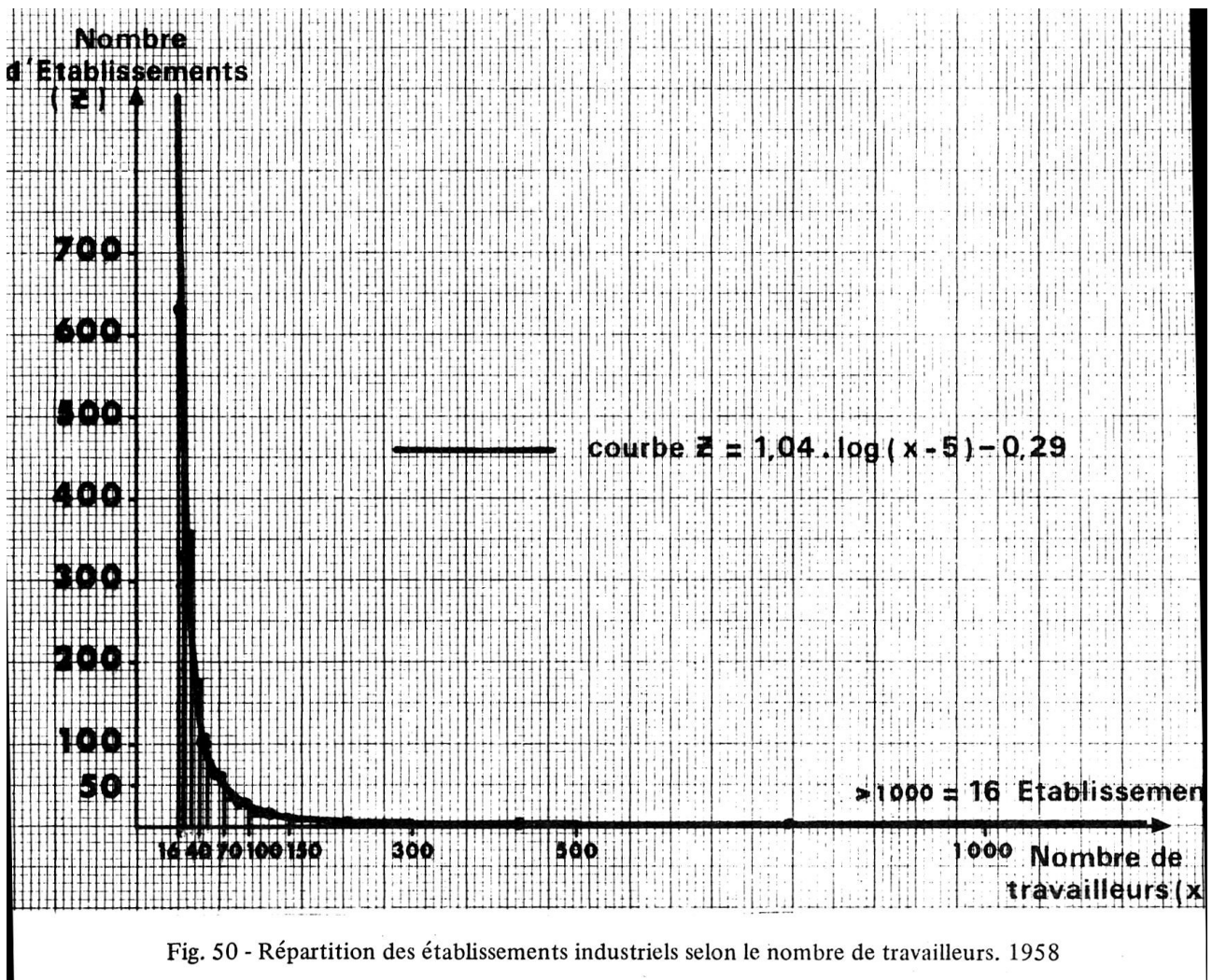


Fig. 50 - Répartition des établissements industriels selon le nombre de travailleurs. 1958

Au contraire, l'usage d'un graphique logarithmique est extrêmement instructif (cf. figure 49). Les compagnies existant en 1962 se disposent en trois groupes nettement distincts : les "grandes" compagnies, Creole, Shell et Mene Grande - auxquelles il faut ajouter la Mobil - qui comptent plusieurs milliers d'employés, les "moyennes" comme la Sinclair, la Phillips, etc... dont la main-d'oeuvre se chiffre par centaines, et les "petites" qui ne comptent que quelques dizaines d'employés.

Il est aisé de montrer que cette disposition n'est pas le fait du hasard, mais correspond à la nature même de l'industrie pétrolière. En effet, on sait que les établissements industriels classés selon le volume de leur main-d'oeuvre suivent en général une fonction logarithmique dite "loi de Galton" de la forme :

$$Z = a \cdot \log(x-b) - c$$

Le graphique 50 qui porte sur tous les établissements industriels du Vénézuéla montre bien que la loi :

$$Z = 1,04 \cdot \log(x-5) - 0,29.$$

rend parfaitement compte de leur répartition. Un test statistique montre que les écarts entre la loi et la distribution réelle sont purement aléatoires, sans signification profonde.

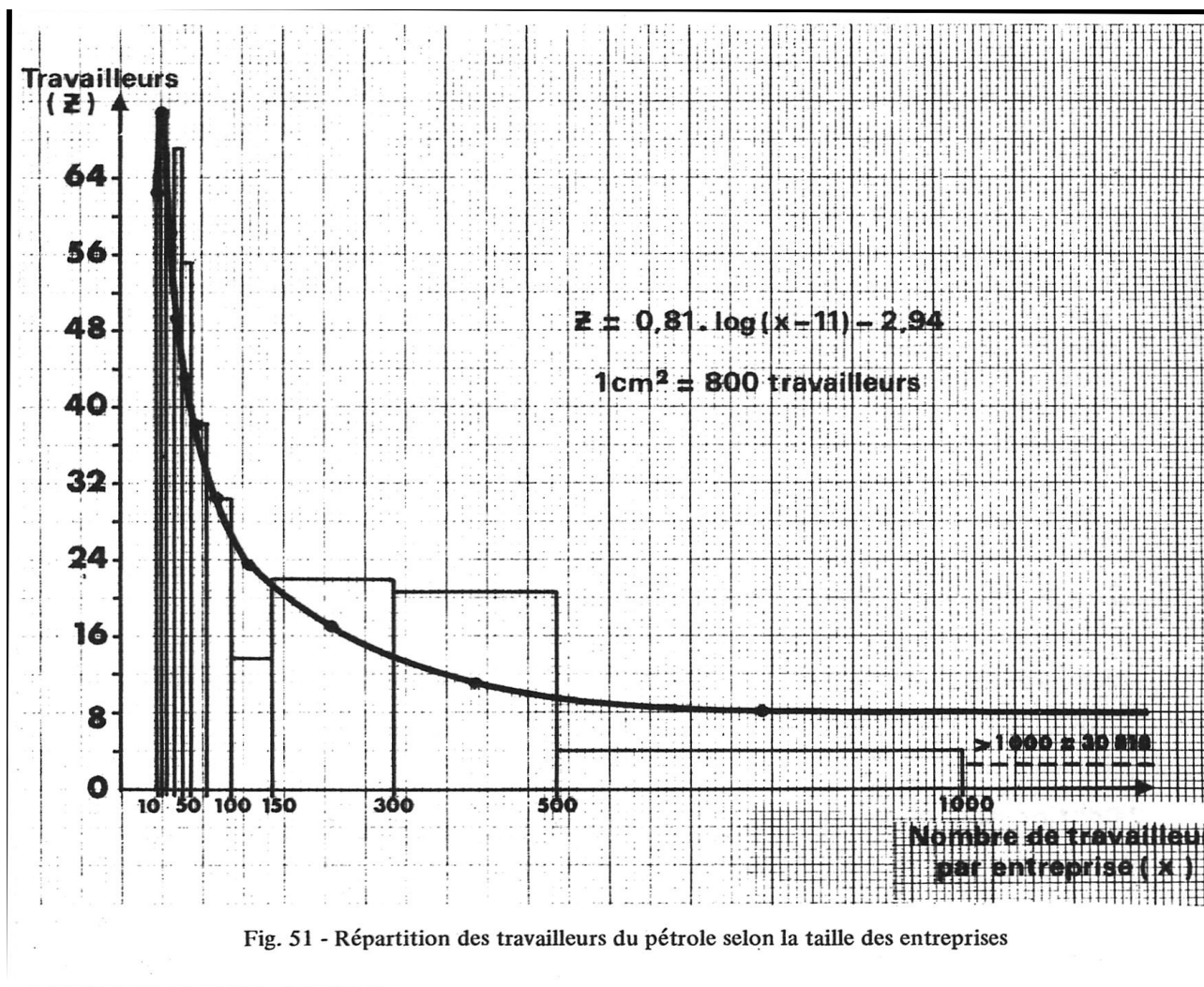


Fig. 51 - Répartition des travailleurs du pétrole selon la taille des entreprises

Par contre, si l'on cherche à adapter une loi de Galton à la distribution des entreprises pétrolières (cf. figure 51), on découvre que la fonction :

$$Z = 0,81 \cdot \log(x - 11) - 2,94 \quad \text{OJO}$$

qui est la mieux adaptée, diffère sensiblement de la distribution réelle. Les écarts ne peuvent absolument pas être attribués au hasard, ce qui conduit à rechercher quelles sont les classes aberrantes. Sur la figure 51, la classe supérieure (plus de 1 000 travailleurs) n'est théoriquement pas limitée, mais comme on sait que la plus grande compagnie, la Creole, compte environ 12 000 travailleurs, il est aisé de la limiter pratiquement et de la représenter sur le graphique (en pointillés). On vérifie que cette classe, qui renferme la plus grande partie de la main-d'oeuvre, est adaptée à la loi. Par contre, les classes 30 à 50 ouvriers et 150 à 500 forment avec la courbe d'ajustement des écarts positifs compensés par les écarts négatifs des classes de moins de 20 ouvriers, de 100 à 150, et de 500 à 1 000.

On retrouve ici le groupement de la main-d'oeuvre en trois ensembles, ce qui ne peut être dû au hasard, mais apparaît bien plutôt comme une caractéristique fondamentale de l'industrie pétrolière.

b. L'importance relative de la main-d'oeuvre contractuelle :

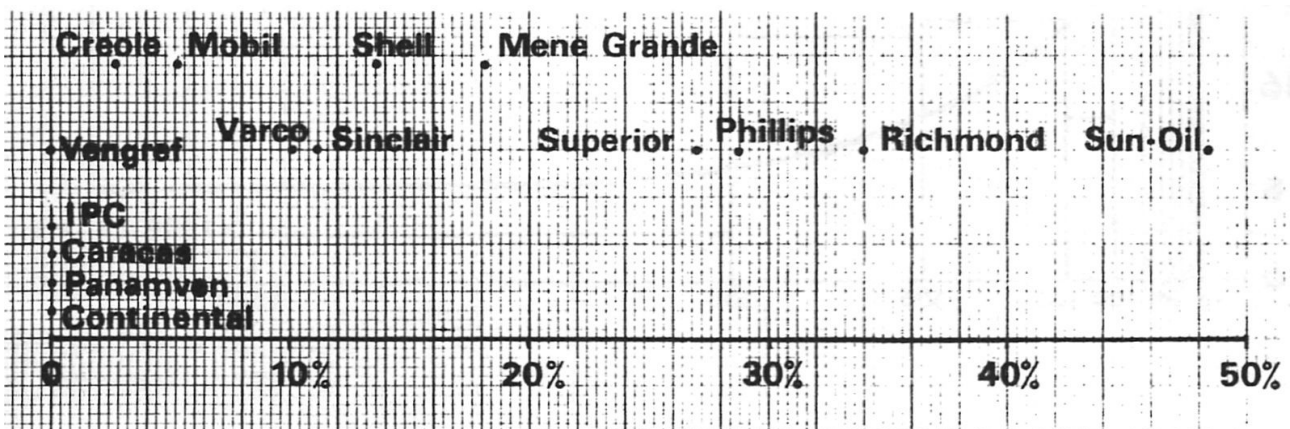


Fig. 52 - Proportion de contractuels dans les compagnies (31-12-62)

La première partie a montré que la plus grande partie des activités non pétrolières étaient confiées à des compagnies spécialisées travaillant sous contrat. La figure 52 représente l'importance relative, pour chaque compagnie, de cette main-d'oeuvre contractuelle. Les données statistiques doivent être interprétées avec précaution, car elles fournissent une image instantanée qui laisse mal apparaître les politiques particulières de chaque entreprise pétrolière. Par exemple, à cette date du 31 décembre 1962, la Shell réduisait ses effectifs et faisait davantage appel aux contractuels, ce qui explique l'écart entre cette compagnie et la Creole. Même politique à la Mene Grande dont le département de raffinage a été confié à la Vengref, ce qui explique aussi que cette dernière, spécialisée dans une activité très stable, ne fasse appel à aucune société contractuelle. Malgré ces réserves, trois groupes apparaissent :

- les grandes compagnies intégrées emploient assez peu de contractuels (entre 3 % et 18 %) car elles sont capables d'assurer à peu près toutes les opérations nécessaires.

- les compagnies moyennes sont très étalées sur le graphique. La proportion de contractuels y est nettement plus grande : de 10 % à 34 %. Ces entreprises de quelques centaines de personnes ont plus souvent recours à des travailleurs exceptionnels, ce qui leur permet, en licenciant rapidement cette main-d'oeuvre supplémentaire, de mieux résister à une crise. Il y a cependant de

grandes différences entre les diverses compagnies : près de la moitié des travailleurs de la Sun Oil, par exemple, sont des contractuels.

- les petites compagnies sont toutes groupées en un point du graphique : elles n'emploient pas un seul contractuel.

Ainsi, chaque compagnie possède ses méthodes de travail et cela apparaît encore mieux si l'on analyse la main-d'oeuvre titulaire (Direct Employment) par rôle de payement.

c. Classification selon le rôle de payement :

La figure 49 représente sur un graphique triangulaire la répartition des travailleurs pétroliers dans les trois grandes catégories salariales définies précédemment : le personnel Staff ou Senior Mensual qui correspond à peu près au rôle \$, les employés qui occupent le rôle mensuel et les ouvriers payés à la journée.

Les grandes compagnies sont étroitement groupées. La Mobil compte relativement plus de personnel mensuel que les trois grandes et moins d'ouvriers payés à la journée. On a vu cependant qu'elle utilisait assez peu de travailleurs contractuels : c'est probablement la marque d'une compagnie qui limite volontairement ses activités de base (exploration) et se contente d'exploiter au mieux l'outil de travail déjà créé.

Les compagnies moyennes sont encore dispersées. La proportion d'employés étrangers y est cependant un peu plus forte que chez les trois grandes. On retrouve les deux cas extrêmes signalés plus haut : la Vengref, avec une proportion très grande d'ouvriers payés à la journée, ce qu'explique l'absence totale de main-d'oeuvre contractuelle et la Sun Oil qui, utilisant au contraire un grand nombre de contractuels, compte dans sa main-d'oeuvre fixe une proportion importante (plus de la moitié) d'employés payés au mois.

Enfin, les toutes petites compagnies ne comptent pas un seul ouvrier, mais seulement des employés et une proportion très forte (1/5 ou 1/4 selon les cas) d'étrangers.

d. Conclusion : les types de compagnies

Ces divers critères permettent de distinguer trois types bien différents :

1) Les "compagnies de gestion" ont un personnel très limité (entre 5 et 30 personnes) mais il est difficile de les appeler "petites" car ce sont souvent des filiales de sociétés étrangères géantes comme la "International Petroleum Company". Toute l'activité proprement technique a été confiée à d'autres compagnies, en général à l'une des quatre grandes et ces bureaux n'ont d'autre fonction que de gérer financièrement un certain nombre de participations et de défendre les intérêts de leur maison-mère. Leur personnel est hautement qualifié et d'origine le plus souvent étrangère. C'est un système très souple qui se développe chaque fois que l'Etat vénézuélien octroie de nouvelles concessions et qui peut disparaître ensuite en cas de crise. Si ces bureaux de gestion ont un rôle financier important, le très faible volume de leur main-d'oeuvre et ses caractères bien particuliers les placent à la limite du sujet. Ce groupe comprend : l'International Petroleum Company, la Caracas Oil Company, la Panamven et la Continental.

2) Les "compagnies de cadres" sont des sociétés employant entre 150 et 300 personnes. Ce groupe est fort hétérogène. On y trouve des entreprises très spécialisées comme la Sun Oil Company qui n'emploie guère que des cadres et des contractuels, ou la Vengref, filiale de la Mene Grande et de la Richmond, spécialisée dans le raffinage.

Certaines compagnies, au 31 décembre 1962, étaient en train de réduire leur personnel et avaient licencié de préférence la main-d'oeuvre la moins qualifiée ce qui explique la faible proportion d'ouvriers payés à la journée chez Varco et Sinclair. Celles qui n'avaient pas encore entamé cette politique, la Sun Oil Company, la Phillips, la Richmond, représentant toutes de puissants groupes américains, ressemblent davantage aux compagnies intégrées : la répartition de leur personnel selon les trois rôles de paiement est proche de celle que l'on trouve à la Creole ou à la Shell, Cependant, la main-d'oeuvre contractuelle tient une place relativement plus grande dans ces compagnies moyennes, ce qui s'explique aisément. Ce groupe comprend, en plus des sociétés déjà citées, la Superior Oil Company.

3) Les quatre grandes compagnies intégrées, Creole Petroleum Corp., Shell de Vénézuéla, Mobil de Vénézuéla et Mene Grande Oil Company emploient toutes plus de 1 000 travailleurs. L'importance et la diversité de leur main-d'oeuvre leur permettent d'assurer elles-mêmes l'essentiel de leurs activités pétrolières, ce qui n'exclut pas des appels momentanés soit à une main-d'oeuvre occasionnelle, comme à l'époque de la crise de Suez, soit à des travailleurs très spécialisés, comme les ingénieurs hautement qualifiés de Schlumberger, ou encore certains groupes d'hommes-grenouilles, bien que la Creole et la Shell aient leurs propres bureaux de recherche et leurs plongeurs.

Si ces compagnies jadis se sont chargées des tâches les plus diverses, comme la construction de routes ou le lavage du linge des employés, elles tendent aujourd'hui à confier ces activités annexes à des compagnies contractuelles. De ce point de vue, l'intégration n'augmente plus, bien au contraire. La puissance de ces sociétés ne les dispense pas de faire appel à d'autres compagnies pétrolières dans un but de rationalisation : ainsi, la Creole a confié à la Mene Grande l'exploitation de ses champs de pétrole de l'Anzoategui.

Une étude des travailleurs du pétrole doit s'intéresser avant tout à ces quatre grandes compagnies intégrées, qui présentent tous les types de personnel. Au 31 décembre 1962, la Creole employait 36,9 % de la main-d'oeuvre (Direct Employment), la Shell 33,9 %, la M.G.O. 13,5 % et la Mobil 5,8 %, soit à elles quatre : 90,1 % du total. Cette proportion explique le rôle fondamental qu'ont joué ces sociétés. Les chiffres montrent cependant toute l'importance des deux géants Creole et Shell qui réunissent à elles deux 70,8 % de la main-d'oeuvre. La Mene Grande, entreprise plus prudente, emploie relativement plus de personnel étranger et aussi plus de contractuels. Quant à la Mobil, la faible importance de sa main-d'oeuvre en fait presque une forme intermédiaire entre les grandes compagnies et les moyennes.

Conclusion :

Puisque les quatre grandes compagnies intégrées réunissent les 9/10e des travailleurs pétroliers, et que ces grandes entreprises se ressemblent beaucoup, la compagnie n'apparaît pas comme un cadre suffisamment original pour qu'il puisse servir de base à une description des genres de vie et des mentalités. Les degrés de la hiérarchie sont comparables de l'une à l'autre, bien que la Creole divise sa main-d'oeuvre en trois groupes : Daily Payroll, Monthly Payroll et Staff, tandis que la Shell insiste plutôt sur une division en deux parties : le personnel Staff et les autres. Ces divisions

internes ont des effets intéressants sur la vie quotidienne des camps pétroliers mais seules, des nuances distinguent de ce point de vue les camps de la Shell de ceux de la Creole. Il est également vrai que les hiérarchies professionnelles, malgré l'effort constant des syndicats, ne sont pas exactement comparables d'une société à l'autre, mais ce sont là des points de détail. Les salaires, cette réserve faite, sont analogues, et les liens entre les diverses compagnies, sur le plan humain comme sur le plan technique, sont innombrables.

Cependant, la division en compagnies n'est pas à rejeter complètement car, à côté des chiffres, il existe des différences vagues, difficiles à préciser, mais indubitables, dans l'ambiance, l'atmosphère, ce qui, faute de mieux, pourrait être appelé "le style" de chaque compagnie. L'origine du personnel étranger joue ici un rôle d'autant plus important qu'il occupe d'ordinaire les postes de commande et que les clubs et les urbanisations les plus luxueux ont été faits pour lui. De ce point de vue, la différence est très nette entre les clubs de la Shell, à petites fenêtres, avec des toits moussus, une cheminée, des petites tables à nappes à carreaux, une atmosphère rustique de cottage anglais (Punta-Cardón) et les clubs de la Creole (Cabimas, Amuay) ou de la Mobil (Anaco) d'aspect plus moderne, construits autour d'une piscine et d'un bowling.

Les manières européennes, ou mieux anglo-hollandaises, s'opposent également aux coutumes américaines dans la manière même de recevoir le visiteur. Les Américains de la Creole sont plus francs, très soupçonneux d'abord, et déployant un luxe de précautions, vérifiant les lettres d'introduction, se les faisant confirmer par radio et multipliant les patrouilles armées ; mais une fois franchie cette barrière formidable, c'est presque la maison de verre, et l'on obtient les renseignements désirés avec une facilité parfois déconcertante. A la Shell, au contraire, l'accueil paraît plus ouvert, l'abord plus facile mais les questions précises sont poliment éludées et la moisson finalement bien plus pauvre. La courtoisie européenne avec le thé et les petits gâteaux quand les Américains ont le col ouvert et les pieds sur la table, a pour fonction essentielle de tenir le visiteur à distance et de voiler une certaine froideur qui fait vite regretter l'accueil américain "à la bonne franquette".

L'âge des cadres joue aussi un grand rôle. A la Shell, l'âge moyen est de 32 ans, ainsi qu'à la Creole, ce qui marque déjà l'étonnante jeunesse de cette main-d'oeuvre du pétrole. A la Mobil, il doit être inférieur et cela explique sans doute l'extrême gentillesse et la vivacité de l'accueil qu'on y reçoit. La Mene Grande, au contraire, est une vieille dame très compassée, dont le personnel souvent proche de la retraite, a tendance à vivre dans un décor un peu vieillot. Ce n'est pas là que l'enquêteur trouvera la chaleur humaine et le renseignement confidentiel.

Ces différences de détail expliquent l'attachement du personnel à la compagnie où il s'est accoutumé à vivre et sont liées à l'esprit de corps. Si difficiles à définir qu'elles soient, ces particularités font de chaque compagnie un organisme vivant, un cadre qui marque et oriente la vie des employés presque autant que le département d'opération où ils travaillent.

III - LES DEPARTEMENTS D'OPERATION

Les départements d'opération regroupent les travailleurs du pétrole selon leurs activités. Cette classification ne varie guère d'une compagnie à l'autre, ce qui permet de comprendre sous quelques rubriques toute la main-d'oeuvre pétrolière. Cependant, les divers départements ne sont pas également développés d'une compagnie à l'autre et certaines sociétés peuvent, avec l'accord de leurs concurrentes, se spécialiser dans une activité particulière afin de diminuer les prix de revient : ainsi, la raffinerie Shell de Punta-Cardón produit toute l'huile de graissage vendue au Vénézuéla.

a. La production :

Ce département, qui réunit la main-d'oeuvre de loin la plus nombreuse, a pour but la recherche et l'extraction du pétrole brut, ce qui conduit à distinguer deux types de personnel.

La recherche des gisements ("Exploracion") est faite par de petites équipes mobiles constituées d'un personnel hautement qualifié, aidé par des spécialistes travaillant en laboratoire (Identification des foraminifères, par exemple, etc...). Pour répondre aux besoins parfois très particuliers de la recherche, ces équipes comprennent souvent des contractuels spécialisés, fournis le plus fréquemment par la firme Schlumberger. Cette main-d'oeuvre est fort instable parce que son travail l'oblige à de grands déplacements, mais aussi parce qu'elle comprend une forte proportion de contractuels et que ses activités dépendent de la politique nationale et de la conjoncture mondiale. Ainsi, la recherche pétrolière, extrêmement florissante en 1956-58 lorsque le gouvernement accordait aisément des concessions et que le marché mondial était demandeur, s'est presque complètement arrêtée en 1960-62, d'une part à cause de la surproduction mondiale, et d'autre part parce que le nouveau régime avait décidé de ne plus accorder de concessions aux compagnies privées. Cette main-d'oeuvre, hautement qualifiée, est donc caractérisée par une extrême mobilité dans l'espace et dans le temps.

Une fois les gisements circonscrits, il s'agit de faire sortir de terre l'huile brute ("Explotacion"). La grande difficulté technique provient de l'extrême variété des pressions régnant dans les "pièges à pétrole". Le forage terminé, il convient souvent de contrôler cette énorme pression par une succession de valves soigneusement surveillées ("Arbres de Noël"). Lorsque le gisement commence à s'épuiser, il faut au contraire pomper le pétrole pour le hisser vers la surface ; c'est la fonction des "balancines", sortes de balanciers mus électriquement qui travaillent jour et nuit à refouler l'huile vers les réservoirs. Depuis quelques années, on crée une pression artificielle dans les poches souterraines, en y réinjectant le gaz comprimé extrait de gisements voisins. Toutes ces installations fonctionnent d'ordinaire automatiquement et ne réclament, une fois l'équipement d'un bassin terminé, qu'un travail d'entretien. Le personnel d'"Explotacion" est stable, par définition. Seules les équipes (Quadrillas) de forage peuvent être affectées par une crise économique ; encore les compagnies s'efforcent-elles de conserver, même avec une activité moindre, ce personnel difficile à former, surtout lorsqu'il s'agit de faire, comme dans la Zulia, des forages sous-marins. Le personnel d'entretien est toujours nécessaire et ses zones de travail sont fixées.

Le département de production pratique essentiellement des opérations brutes, de volume, qui font plus appel à l'expérience pratique qu'aux connaissances livresques. C'est pourquoi les cadres de ce département sont très souvent sortis du rang. Leur travail se fait au grand air, en équipes mêlant le spécialiste chevronné et le manoeuvre peu qualifié. Tout cela provoque un grand brassage social : les contacts humains, dans ce département, sont fréquents, étroits ; les cadres ont une mentalité et un genre de vie assez proches de ceux de l'ouvrier. Les étrangers (Américains du Nord, Anglais, Hollandais) ont été choisis en fonction de leur expérience, c'est dire qu'ils ont longtemps vécu parmi les ouvriers du pétrole et qu'ils ont d'ordinaire passé de nombreuses années hors de leur patrie. Les rapports entre étrangers et Vénézuéliens en sont plus intimes et plus aisés.

La main-d'oeuvre pétrolière du Distrito Bolívar appartient principalement à ce département, ce qui explique que les relations humaines soient assez étroites d'un bout à l'autre du District : les clubs y sont abondamment fréquentés et ce grand brassage humain contribue à faire l'unité de cette région.

b. Le Raffinage :

L'huile brute est un mélange de produits inégalement volatiles que l'on sépare par distillation. Le pétrole est amené dans de grandes tours métalliques et chauffé au gaz naturel jusqu'à être volatilisé. Les vapeurs, en s'élevant à l'intérieur de la tour de distillation ("Cracking") rencontrent des températures de plus en plus basses. Si un constituant s'élève trop haut, il entre dans une région moins chaude où il se condense, ce qui le fait redescendre vers des parties plus chaudes qui le volatilisent de nouveau. Les différents carburants parviennent ainsi après un va-et-vient vertical à la région qui correspond exactement à leur point de condensation et s'écoulent par des rigoles vers des réservoirs extérieurs (Distillation fractionnée). Cette technique est évidemment compliquée, dans le détail, par des injections de vapeur (Steam-cracking), par la présence de catalyseurs (Cracking catalytique) etc.

Ces installations sont très vastes et leur construction emploie une main-d'oeuvre très nombreuse mais peu spécialisée, travaillant pendant peu de temps. Au contraire, une fois la raffinerie installée, toutes les opérations sont automatiques, les tours fonctionnent jour et nuit : le pétrole est injecté sans arrêt à la base et les essences, les huiles et les bitumes recueillis sans interruption dans les réservoirs de stockage. La main-d'oeuvre du raffinage ne se trouve donc pas dans les installations mais dans des salles de contrôle climatisées et insonorisées ou dans les laboratoires. Il s'agit d'un personnel fort peu nombreux et très qualifié, chargé de surveiller la bonne marche des installations et de vérifier périodiquement la qualité des produits. Les travailleurs que l'on voit parfois circuler entre les tours fumantes et les tuyaux peints en aluminium n'ont pas de rôle direct dans le raffinage ; ce sont des équipes d'entretien, chargées du graissage, de la peinture ou des réparations.

Au contrôle des machines s'ajoute une activité de recherche dont l'importance est considérable. C'est dans les laboratoires de ces raffineries que l'on prépare les additifs destinés à améliorer les huiles de graissage ou les anti-détonnants qui augmenteront l'indice d'octane des essences. Cette main-d'oeuvre hautement qualifiée comprend une forte proportion de cadres (Staffs) et sort directement des Universités. Elle se trouve rarement en contact avec d'autres catégories de personnel, en particulier, avec les équipes peu qualifiées des champs de pétrole. Elle ne connaît guère leur vie et ne se mêle pas à eux. Les conditions géographiques, enfin, (Barre à l'entrée du lac de Maracaibo, importance du marché de Caracas) ont conduit les compagnies à installer leurs principales raffineries loin des champs pétrolifères, dans la péninsule de Paraganà ou sur la côte du Distrito Federal.

Tout cela explique la mentalité originale des travailleurs du raffinage. Ils ont une formation universitaire, ne se mêlent guère à la population locale, forment des cercles assez fermés. Les étrangers fréquentent peu les Vénézuéliens et les mariages mixtes y sont assez rares. Cette activité est extrêmement stable. Le marché est assuré, au moins à l'intérieur du Vénézuéla, et les installations sont beaucoup trop coûteuses pour que les compagnies, en temps de crise, songent à les abandonner. Comme il y a fort peu de passage d'un département à l'autre, les gens du raffinage jouissent d'une sécurité d'emploi que les autres départements leur envient. Cette main-d'oeuvre est cependant extrêmement mobile, à cause du haut niveau de qualification demandé. Les cadres voyagent fréquemment pour aller suivre des stages de perfectionnement et de spécialisation dans des universités, surtout américaines. Cela contribue encore, même pour les ingénieurs d'origine vénézuélienne, à les séparer davantage des autres travailleurs pétroliers et de la population locale.

Bien que les distances à franchir y soient plus petites que dans le Distrito Bolívar, la côte occidentale de Paraguanà connaît une vie sociale moins intense. Les relations humaines, les échanges entre les clubs y sont beaucoup moins développés. C'est le drame des régions pétrolières, que la main-d'oeuvre la plus stable et la moins sujette aux licenciements soit aussi la moins enracinée dans les régions où elle travaille.

c. Les activités administratives :

On peut regrouper sous ce titre deux départements analogues, l'"Administration" et le "Marketing", ce dernier s'occupant de la commercialisation du pétrole ou plutôt de ses dérivés sur le marché vénézuélien. Cette activité est aussi un travail de bureau car elle ne comprend que la vente en gros ; les stations-services sont presque toutes dans les mains de petits propriétaires liés aux compagnies par des contrats d'exclusivité .

La première caractéristique de ces deux départements est l'extrême variété du personnel. En fait, on peut distinguer deux types principaux de main-d'oeuvre : un personnel de secrétariat, essentiellement féminin et presque toujours bilingue (Anglais-Espagnol). Ce sont sans doute les secrétaires les plus sérieuses et les plus efficaces du Vénézuéla, mais ces travailleurs sont peu caractéristiques car leurs activités ne se distinguent pas de celles des secrétaires des autres sociétés privées vénézuéliennes. D'autre part, un personnel de haute direction, d'origine surtout étrangère, promu des départements de Production et de Raffinage, ou bien venu des autres sociétés du groupe pétrolier. Ces travailleurs sont extrêmement mobiles. Ils voyagent beaucoup, soit pour traiter les affaires de la compagnie, soit pour suivre des stages de perfectionnement, en général aux Etats-Unis, soit encore pour occuper des postes équivalents dans d'autres parties du monde. Ainsi, depuis que le gouvernement vénézuélien a décidé de ne plus accorder de nouvelles concessions aux compagnies privées, nombre de hauts dirigeants de la Creole, d'origine nord-américaine, ont été mutés en Lybie, où une filiale de la Standard Oil of New-Jersey connaît un grand essor.

Comme cette main-d'oeuvre est très variée, fort mobile, et qu'elle vit dans les grandes villes, loin des champs de pétrole, elle entretient très peu de contacts avec le reste de la main-d'oeuvre pétrolière. Le seul lien est constitué par l'expérience de ces dirigeants qui, à peu près tous, ont travaillé et vécu dans les camps avant de venir dans les bureaux de Caracas. Au contraire, le rôle national des compagnies pétrolières et les conséquences politiques, économiques et sociales qu'entraînent leurs décisions mettent ces hauts cadres en rapport étroit avec le personnel politique vénézuélien, les principaux chefs d'entreprise et les hauts fonctionnaires de l'Etat.

Ainsi le personnel administratif est-il assez éloigné du reste de la main-d'oeuvre pétrolière, mais largement ouvert vers l'extérieur, le personnel de secrétariat parce que son travail ne le distingue guère de celui des autres administrations publiques ou privées, le personnel de haute direction parce que ses activités le mettent en rapport avec tout ce qu'il y a de considérable dans l'Etat.

d. La Marine :

Ce département est le plus original et ne ressemble à aucun autre. Il comprend l'ensemble des équipages chargés d'acheminer le pétrole brut ou les produits élaborés vers les raffineries d'Aruba et de Curazao ou les centres consommateurs des Etats-Unis et d'Europe (Allemagne de l'Ouest et Grande-Bretagne surtout). Cette main-d'oeuvre est nettement privilégiée. Les équipages sont nourris gratuitement, recevant cinq repas par jour (petit déjeuner, "casse-croûte" à 10 heures, déjeuner, goûter et dîner). Ils touchent des primes plus nombreuses et plus fortes que les travailleurs

des autres départements : participation aux bénéfiques (Utilidades) plus élevés, lavage du linge gratuit, heures supplémentaires en grand nombre, à cause des quarts de nuit et des jours fériés passés en mer, prime lorsque le bateau se trouve dans des eaux étrangères. Enfin, leurs fréquents passages aux Etats-Unis ou en Europe leur permettent d'acheter aux meilleurs prix sans que la douane songe à restreindre cette liberté. Tout cela explique que les marins aient un niveau de vie élevé : beaucoup d'entre eux sont propriétaires d'une jolie villa. Au reste, ceux de la Créole peuvent, comme les autres travailleurs de la compagnie, bénéficier du Plan de Construction mais avec le droit de bâtir en n'importe quel endroit du territoire, et non pas seulement à Tamare ou à Judibanà. Presque tous ont fait construire à Caracas ou à Maracaibo : ce sont à peu près les seuls pétroliers encore installés dans cette ville. Leur choix est intéressant car il est probable que les autres travailleurs du pétrole suivraient leur exemple si la possibilité leur en était donnée ; en obligeant ces derniers à s'installer à Judibanà ou à Tamare, la Créole rebute sans doute des candidats à la propriété, mais évite du même coup que les capitaux mis en jeu n'aillent, comme la plupart des autres, contribuer à la congestion des deux grandes villes vénézuéliennes.

Un groupe ainsi privilégié est évidemment assez fermé. Le candidat marinier doit d'abord obtenir un permis provisoire (Permiso provisional) qui lui vaut d'être pris à l'essai pendant six mois. Au bout de ce laps de temps, s'il a donné satisfaction, il reçoit une Carte de Marin (Cédula de Marinero) qui lui permet enfin d'être embauché. Les places disponibles sont trop peu nombreuses pour que les relations personnelles ne jouent pas un certain rôle. Les marins déjà en place tendent à faire admettre leurs parents ou leurs amis, ce qui aboutit à réserver pratiquement ce métier à quelques contingents bien déterminés. Il ne faut donc pas s'étonner de voir des équipages assez homogènes constitués en majorité d'Espagnols ou, plus souvent, de Margariteños.

Les officiers-mariniers étaient presque tous, jadis, sortis du rang. C'était l'époque où les embarcations devaient avoir un faible tirant d'eau pour pouvoir franchir la barre fermant l'entrée du lac, moins de huit pieds environ. Depuis la IIe Guerre Mondiale, cette barre a été draguée et, du reste, les pétroliers vont charger à Punto-Fijo, où les fonds de plus de 10 mètres leur permettent d'aborder aisément. Il ne s'agit donc plus de faire du cabotage selon des méthodes empiriques, mais de conduire des bateaux qui deviennent les plus grands du monde à travers l'Océan Atlantique. Les mousses de jadis qui gravissaient peu à peu les échelons en accumulant de l'expérience ont fait place aux techniciens formés dans les deux Escuelas Nauticas de Maracaibo et de Maiquetia, auxquelles il faudrait ajouter la petite école que la Mene Grande a installée pour sa propre flotte à Cabimas. Les sites choisis pour les deux principales écoles de Marine montrent combien cette main-d'oeuvre est détachée des activités proprement pétrolières.

Les mariniers constituent donc une main-d'oeuvre à part, avec des conditions de vie meilleures que celles des autres pétroliers de niveau technique analogue. Ils conservent d'autant plus aisément ces privilèges qu'ils forment un département peu nombreux, mais d'importance capitale. Tout cela leur vaut d'être en butte à la jalousie des autres travailleurs. Leur vie errante les empêche de nouer des liens familiaux solides et ce sont eux qui font vivre les maisons closes de Punto-Fijo ou le quartier réservé de Bella-Vista, à Curacao. On reproche surtout à ce groupe, critique très caractéristique, d'être trop fermé, de se recruter souvent dans les mêmes contingents, presque dans les mêmes familles et de faire trop de place à la faveur personnelle. On déplore la mauvaise organisation qui en résulte, le manque de discipline et l'on soutient cette critique par l'exemple de ce pétrolier qui heurta en 1964 une pile du grand pont sur le lac de Maracaibo et le coupa, provoquant ainsi une véritable catastrophe nationale ; on laisse entendre que l'équipage était complètement ivre... De pareilles accusations, évidemment exagérées et à peu près invérifiables, ont le mérite de montrer combien le reste de la main-d'oeuvre pétrolière se sent loin des mariniers : c'est un département complètement à l'écart que l'on envie sans bien le connaître.

Les départements d'opération permettent de regrouper les travailleurs du pétrole selon trois critères essentiels : - l'origine, puisqu'ils séparent pratiquement les hommes sortis du rang de ceux qui viennent de l'Université et même, en gros du moins, les Vénézuéliens des citoyens étrangers ; - le type d'occupation qui détermine à la fois les horaires de travail et les contacts avec les autres pétroliers ou le reste de la population ; - le lieu de travail enfin, qui explique la nature et la solidité des liens humains. Ce cadre détermine donc bien davantage que la compagnie pétrolière le genre de vie et les mentalités. Il montre aussi combien les hommes du pétrole sont peu enracinés dans le milieu où ils travaillent. La main-d'oeuvre de la Production, la mieux liée au cadre physique, est peu stable et l'une des plus sujettes aux crises de conjoncture. Le Raffinage a la réputation justifiée de leur échapper en grande partie mais ses employés, hommes d'Universités travaillant en laboratoire, restent profondément étrangers au milieu qui les environne, aux populations avec lesquelles ils vivent et même à la nation où ils sont venus s'installer. Ils se mêlent peu, voyagent beaucoup, tout comme les membres de l'Administration des compagnies et, comme ces derniers, connaissent souvent mieux l'Institut Technologique du Massachusetts ou la ville de Chicago que l'Université des Andes ou Mérida. On a vu combien les mariniers vivaient à l'écart des régions pétrolières. Des causes souvent différentes concourent ainsi au même effet : la faiblesse ou même l'absence de liens avec le milieu physique ou humain environnant caractérise à des degrés divers tous les travailleurs du pétrole et leur donne une unité profonde.

De fait, l'étude des départements et des compagnies a insisté sur les différences qui existent entre les groupes de travailleurs afin de donner une image plus fine de la réalité, mais ce serait tomber dans l'erreur contraire que d'oublier les nombreux traits communs aux conditions des pétroliers même quand elles sont inégales : il faut, pour rappeler l'unité de cette main-d'oeuvre, décrire la vie d'un travailleur en insistant cette fois sur les problèmes qui se posent au plus grand nombre.

IV - LA VIE DU TRAVAILLEUR

Dans les compagnies, les occupations sont trop variées pour que l'on puisse décrire une vie professionnelle moyenne. Les ouvriers des équipes de nuit, les équipages des navires, les gardiens des installations seraient autant d'exceptions. On se bornera donc à la routine quotidienne, en étudiant également les voies par lesquelles les candidats entrent dans les compagnies et les espoirs de promotion qu'ils y trouvent.

a. L'embauche :

Les candidats sont convoqués par la compagnie à une conférence qui les renseigne sur les divers postes disponibles, les conditions de travail et les salaires qu'ils peuvent obtenir. Ils reviennent ensuite pour passer des tests mesurant leur intelligence, définissant leurs aptitudes, précisant leur habileté manuelle et aussi leur capacité à apprendre. Ils doivent d'autre part présenter des références que l'administration des compagnies vérifie soigneusement. (Les sociétés pétrolières essaient en particulier d'éviter de recruter des terroristes camouflés ou du moins des extrémistes qui pourraient aider certains mouvements politiques à saboter les installations industrielles. Elles le font avec l'appui complet des syndicats qui suivent la politique violemment anti-communiste du gouvernement. Ce criblage est d'ailleurs loin d'être parfait, car beaucoup des attentats commis fréquemment contre les installations pétrolières ne peuvent s'expliquer que par des complicités intérieures). Les candidats ainsi examinés sont alors renvoyés chez eux où ils attendent une proposition d'embauche. Chaque compagnie dispose ainsi de milliers de fiches où elle choisit les

recrues qui lui sont nécessaires. Aujourd'hui, presque tous les ouvriers du pétrole sont spécialisés et un candidat n'a guère de chance d'être retenu s'il ne sort pas d'une école technique. A qualification et références égales, les compagnies donnent la préférence d'ordinaire aux travailleurs mariés, bien qu'ils aient droit à certaines primes plus élevées, parce qu'elles y voient un gage de sérieux et de stabilité. Aussi bien, la plupart des célibataires se marient après avoir été embauchés.

Un certain nombre de travailleurs âgés d'une trentaine d'années, sont nés et ont été élevés dans les camps pétroliers, surtout ceux du Distrito Bolívar qui, avant 1945, ne pouvaient aller au lycée, sinon à Maracaibo. Après leurs études primaires, faites dans les écoles des compagnies, ils peuvent soit entrer immédiatement dans celles-ci et gagner aussitôt leur vie, soit passer deux ans gratuitement dans l'école technique de la société pétrolière. En 1962, dans les camps de la Creole installés dans le Zulia, la moitié environ des fils d'ouvriers travaillaient, l'autre moitié avait choisi la seconde solution. Mais depuis quelques années, ces habitudes commencent à changer ; les fils d'ouvriers et surtout d'employés moyens (Intermedio) préfèrent se diriger vers les professions libérales qui leur paraissent offrir plus d'avenir et de postes que les carrières du pétrole, durement touchées par la crise depuis 1958.

b. La routine quotidienne :

La vie d'un travailleur de Cabimas pris au hasard dans le département de Production en fournit un exemple. Antonio est un Espagnol, immigré en 1956, et travaille comme petit employé à la Creole. Sa journée va de 6 heures et demi à 11 heures et demi et de 13 heures à 16 heures. Comme il n'habite pas loin de l'entreprise et que son travail se termine tôt, il peut passer de longues soirées chez lui. Depuis 1961, il possède sa propre maison : deux chambres, une salle de séjour, une salle de bain et une cuisine équipée, bien sûr, d'un grand réfrigérateur et d'une cuisinière à gaz. Il a dépensé presque toutes ses économies pour l'acheter, et a même dû emprunter, à un usurier à 3 % la semaine pour compléter les crédits offerts par la Creole. Cet effort explique qu'il n'ait pas de voiture, alors que les ouvriers-soudeurs qui travaillent avec lui ont tous une voiture américaine, Oldsmobile de 1958 ou de 1960, voire une Cadillac un peu plus ancienne. Il semble du reste que les compagnons vénézuéliens d'Antonio attachent plus d'importance que lui à la possession d'une automobile et que leur budget familial, moins "moral" si l'on peut dire, fasse une place plus grande à des dépenses pour paraître : ils négligent la nourriture (25 à 20 % des budgets) mais soignent leur mise, surtout ceux qui viennent des grandes villes. Plus encore qu'Antonio, les pétroliers dépensent sans délai ce qu'ils ont gagné : le commerce de détail à Cabimas connaît un essor remarquable en décembre et janvier, lors du paiement des Utilidades (primes sur les bénéfiques).

Les distractions qui s'offrent au travailleur pour interrompre la monotonie de sa vie sont des plus médiocres. Les réunions mondaines, trop souvent froides et ennuyeuses, doivent être étudiées à part car elles varient selon les conditions. Le travailleur, d'ordinaire, passe ses soirées chez lui près de la télévision, mais la cohésion en général faible des familles vénézuéliennes et parfois les mauvaises conditions de logement amènent l'ouvrier à chercher hors de son foyer de plus grandes distractions. Les vieilles contraintes morales maintiennent encore les femmes dans un état inférieur, si bien que les sorties se font entre hommes et qu'elles aboutissent, puisque la femme demeure néanmoins le sel de la vie, aux maisons closes. Les filles y poussent leurs clients à boire, parce qu'elles font aussi un bénéfice sur l'alcool consommé, et comme chacun met son point d'honneur à offrir à ses amis, il n'est pas rare qu'un ouvrier dépense en une seule de ces "bonnes soirées" plus de 300 Bolívares, près de 30 % de son salaire mensuel.

Le sport serait un moyen de distraire plus sainement cette main-d'oeuvre. Il s'est développé surtout depuis 1940 et les compagnies ont déployé pour cela de gros efforts. On ne peut dire qu'elles aient complètement réussi : en 1963, le club sportif de la Shell comptait environ 1 500 membres sur 10 000 personnes employées par la compagnie, soit 15 % seulement du total. Si la plupart des Vénézuéliens s'intéressent aux sports les plus populaires (base-ball, soft-ball qui en est une variété, Pelota Criolla, sorte de pétanque, etc.), il s'en faut de beaucoup qu'ils y participent activement.

Cette maladresse dans la recherche des distractions se retrouve dans la manière d'user des vacances. Chaque groupe social se comporte différemment, mais d'une façon générale, très peu de pétroliers songent à voyager pour visiter le Vénézuéla ou la Colombie si proche. La plupart se contentent d'aller s'ennuyer en famille une quinzaine de jours ou bien restent chez eux, désoccupés ou se livrant à de petits travaux de bricolage, puis reprennent le travail au milieu de leur congé, afin de se faire payer les quinze derniers jours en heures supplémentaires. Les compagnies luttent contre cette pratique car des vacances plus longues permettraient à leur personnel de se reposer davantage et de retravailler avec un rendement meilleur. Les pétroliers, dans leur majorité, préfèrent cependant l'argent aux loisirs, en attendant la retraite qu'ils prendront tous à 60 ans.

c. Les promotions :

S'il n'est pas trop téméraire d'attribuer aux habitants d'une nation des défauts ou des qualités communes, on peut noter que le Vénézuélien a tendance à être brouillon : il entreprend beaucoup, termine peu et manque de patience pour demeurer 10 ou 15 années dans la même compagnie, ce qui est pourtant indispensable à qui veut faire une belle carrière dans les sociétés pétrolières. Il existe cependant un désir de promotion sociale, puisque plus de 10 % des travailleurs de l'ensemble des compagnies sont inscrits à un cours de perfectionnement, mais ce désir est fort inégalement ressenti. Le Turn-Over, qui, réunissant les embauches et les licenciements, mesure la mobilité de cette main-d'oeuvre, augmente, fait caractéristique, avec le niveau technique, alors que chez les pétroliers des Etats-Unis, il est plus élevé, au contraire, dans les rangs placés au bas de la hiérarchie. Au Vénézuéla, l'ambition est plus grande chez les ingénieurs, tandis qu'aux Etats-Unis, le désir de promotion est supérieur parmi les jeunes nouvellement embauchés : indice supplémentaire du manque de maturité des pétroliers vénézuéliens qui n'ont pas encore complètement acquis la mentalité propre aux travailleurs des sociétés industrielles.

Les pétroliers suivent des cours du soir, d'autant plus faciles à donner que ceux qui y assistent sont d'un niveau plus bas ; il est évidemment plus difficile de perfectionner un ingénieur chevronné que d'enseigner des rudiments à un débutant. Il faut donc s'attendre à ce que la fréquentation des cours soit d'autant plus grande qu'il s'agit d'élèves moins qualifiés. Voici l'exemple d'Amuay (Creole) :

- ouvriers	sur 866 - 184 suivent des cours	21,2 %
- employés	sur 447 - 119 suivent des cours	26,6 %
- Staffs (Vénézuéliens)	sur 184 - 12 suivent des cours	6,5 %
- Staffs (Etrangers)	sur 116 - 1 suit des cours	0,9 %

La plupart des Staffs cités ci-dessus suivent des cours par correspondance. Pour les autres, l'Université du Zulia (Maracaibo) a installé à Punto-Fijo un cours d'administration commerciale et d'économie : ce choix est symptomatique, puisqu'il renonce à s'adresser aux hauts cadres dont les besoins seraient trop particuliers et aux ouvriers, moins tentés par ces cours et ne cherche guère à toucher que les employés.

Les promotions sont de deux ordres ; à l'intérieur de chacune des trois catégories de salaires, elles sont fréquentes et accordées assez libéralement ; au contraire, elles sont beaucoup plus rares d'une catégorie à l'autre, ce qui confirme l'importance de cette division hiérarchique. Voici, par exemple, les promotions décidées dans la division d'Amuay de la Creole pendant l'année 1962 :

- Parmi les ouvriers 180 promotions (plus du 1 /5) ; passage de la catégorie "ouvriers" à celle d'"employés" : 17 cas
- Parmi les employés 32 promotions ; passage de la catégorie d'"employés" à "Staff" : 17 cas
- Parmi les Staffs 23 promotions

Il faut noter que 7 employés, parmi les 17 promus au rang de Staff, l'ont été à titre temporaire : ils jouissent pendant deux ans du niveau de vie et des prérogatives des Cadres et après cet essai, sont définitivement incorporés à cette catégorie ou licenciés. Cet exemple montre l'abondance des promotions et aussi leurs limites. Les progrès sont nombreux et faciles parmi les ouvriers, mais ils ne se traduisent pas par de grandes augmentations de salaire. La véritable promotion sociale est celle qui hisse un Intermedio ou un ouvrier dans la catégorie supérieure, mais elle est bien plus rare. On cite complaisamment, à Cabimas, le cas d'un jeune ouvrier vénézuélien de la Creole qui en 1958 gagnait 700 Bolívares par mois et, après avoir gagné ses diplômes à l'Université grâce à une bourse de la Compagnie, est revenu s'élever si rapidement dans la hiérarchie qu'il était nommé Staff en 1963 avec un salaire mensuel de 1 700 Bolívares. Cette histoire rappelle celle du fameux bâton de Maréchal que chaque soldat porte dans sa giberne ; sa véracité n'est pas soupçonnable, mais un tel cas est exceptionnel.

Une société capitaliste met naturellement l'accent sur la "perméabilité sociale" qui doit permettre aux élites de gagner rapidement les hauts postes, car elle nie du même coup la notion de classe et les analyses marxistes. Il est vrai que dans une compagnie pétrolière, un homme jeune et capable peut monter assez vite et que l'on tient compte avant tout des résultats obtenus. Il est aussi vrai qu'aujourd'hui, les Vénézuéliens ont à peu près les mêmes chances que les étrangers. Enfin, le népotisme, s'il est possible d'en trouver des indices, joue un rôle négligeable : les candidats sont trop nombreux pour que les compagnies n'exercent pas un choix sévère et, chose nouvelle, le fils du petit employé qui sort de l'Université peut espérer gagner davantage en choisissant une profession libérale, plutôt qu'en entrant dans une compagnie pétrolière.

Il faut cependant nuancer cette peinture trop favorable. L'inégalité des chances demeure aussi grave que jadis puisqu'il est indispensable d'avoir fait des études supérieures pour accéder aux charges élevées, et que les fils d'ouvriers n'en ont que très rarement la possibilité. Les promotions se sont très fortement ralenties dans l'industrie pétrolière depuis 1959 et surtout 1960. La forte diminution du volume de la main-d'oeuvre, expliquée plus haut, a eu comme d'ordinaire pour conséquence de figer la hiérarchie. Comme on ne crée plus beaucoup de postes nouveaux, les jeunes ambitieux ne peuvent plus espérer obtenir de l'avancement qu'à la faveur d'un départ ou d'un décès que l'âge moyen très bas de l'ensemble des cadres rend bien improbable. Il en résulte, depuis quelques années, une évolution de la politique des familles vivant du pétrole : si les fils d'ouvriers travaillent pour devenir Intermedios, les fils d'employés, craignant que les hauts postes ne soient encombrés et pour longtemps, se dirigent de plus en plus vers les professions libérales qui connaissent un essor étonnant dans le Vénézuéla d'aujourd'hui : les compagnies jouent désormais le rôle considérable de formateurs d'élites pour le reste de la nation.

Ainsi, au moment où les promotions se font plus difficiles, ce qui tend les relations entre les travailleurs et la direction des compagnies, celles-ci, en contribuant à la promotion sociale d'une partie du pays, voient leurs relations humaines s'étendre à toute la nation.

CHAPITRE II

LES RELATIONS HUMAINES

Les relations humaines à l'intérieur des entreprises ne peuvent être séparées de celles qui existent entre l'ensemble des pétroliers et le reste de la nation, en raison du rôle de pilote que joue au Vénézuéla l'industrie pétrolière. Les compagnies sont trop puissantes pour ne pas influencer sur la vie économique et sociale du pays ; elles sont assez riches aussi et trop exposées aux attaques des mouvements révolutionnaires pour ne pas pratiquer une politique sociale audacieuse qui sert de modèle aux autres entreprises. Les syndicats pétroliers jouent un rôle d'égale importance.

Il est commode d'étudier successivement la politique des compagnies, l'attitude des ouvriers du pétrole et enfin, les relations des pétroliers pris globalement avec le reste de la nation. Les dirigeants des sociétés pétrolières et les masses ouvrières, en s'opposant fréquemment et parfois avec violence, depuis un demi-siècle, se sont mutuellement imposé leur politique. Dans cette définition progressive et dialectique, les sociétés ont été cependant moins dépendantes de leur partenaire dans la mesure où elles subissaient aussi l'influence de la conjoncture mondiale et de la politique intérieure des Etats-Unis. C'est donc par elles qu'il faut commencer cette étude.

I - LA POLITIQUE DES COMPAGNIES

La source la plus féconde est constituée par une série de conférences en Anglais et en Espagnol organisées par la Creole à Caracas, les 15, 16 et 17 juin 1953. Ce colloque avait pour but de définir une politique de Relations Humaines dont la compagnie américaine sentait alors le besoin. Des personnalités du monde politique, économique ou religieux y participèrent, ce qui donne à ces débats un intérêt dépassant largement le cadre d'une seule compagnie¹.

La politique des compagnies a été déterminée successivement par trois considérations différentes. Dans les premières années, elles furent conduites par un souci d'efficacité à faire rendre le maximum au capital investi, sans trop songer aux conséquences qu'une telle action pouvait avoir sur la vie des travailleurs. A partir de la IIe Guerre Mondiale, les sociétés s'inquiétèrent de la propagation de l'idéologie marxiste au moment où l'Eglise vénézuélienne tentait de combattre les "idées nouvelles", en mêlant indistinctement marxisme, matérialisme et libertinage : une certaine communauté de lutte rapprocha ces deux puissances. Enfin, dans les années 50, les sociétés pétrolières découvrirent peu à peu l'importance de leur action et s'efforcèrent de prendre en considération l'intérêt national.

1 "Conferencia sobre Relaciones Humanas". Creole Petroleum Corp. Caracas - 1953.

a. La politique du "gros bâton" :

Les Etats-Unis des présidents Coolidge et Hoover voient dans la prospérité des années 20 la preuve assurée de la valeur de la libre entreprise et celle de leur propre génie. Le double slogan "America first" et "Business and Prosperity" va déterminer par extension, et même quand elles ne sont pas d'origine américaine, la politique des compagnies pétrolières qui commencent alors à prospecter le sous-sol vénézuélien.

Les entreprises investissent sans aucun souci des conséquences qu'un pareil effort pourra avoir sur l'économie et la société locales. Elles emploient une main-d'oeuvre mobile inorganisée, et incapable de regrouper ses revendications dans un programme cohérent. Comme la majorité des Vénézuéliens sont encore illettrés et dépourvus de toute instruction technique, les hautes charges sont presque toutes confiées à des étrangers qui méprisent la population locale et le laissent voir. Ainsi s'explique la politique apparemment contradictoire des compagnies.

Celles-ci s'occupent de tous les problèmes pratiques des travailleurs : elles leur construisent des logements qu'elles peignent uniformément, les nourrissent, lavent leur linge et portent la sollicitude jusqu'à changer elles-mêmes les ampoules électriques grillées ou les plombs qui ont fondu. En même temps, les travailleurs, pour ce qui touche les besoins intellectuels et moraux, sont laissés dans le plus complet dénuement.

Les sociétés, lorsqu'elles commenceront d'entreprendre une certaine action sociale, ne s'inquiéteront que des difficultés matérielles - immenses, il est vrai - et ne songeront qu'à ouvrir des crédits, au demeurant bien limités : "... *les compagnies pétrolières elles-mêmes, animées d'une grande volonté de résoudre harmonieusement et justement leurs problèmes sociaux, ne se rendirent pas compte au début de l'importance du facteur religieux. Elles appliquèrent un critère capitaliste pour résoudre un problème qui est, fondamentalement, philosophique...* Les compagnies crurent que tout pouvait se résoudre à base d'argent..." déclare Monseigneur Lizardi (1). Ce paternalisme poussé, dans les questions pratiques, jusqu'au moindre détail, joint à l'oubli complet des besoins intellectuels et moraux des travailleurs, répond à la dictature rigoureuse du général Gómez et, sur le plan économique, au libéralisme incontrôlé cher au G.O.P. Dans le domaine religieux, l'Eglise vénézuélienne, endormie par son quasi-monopole et sa toute-puissance, se désintéresse des conflits moraux² et sociaux qui commencent à naître. La seconde guerre mondiale va changer tout cela.

b. L'union du pétrole et de l'autel :

Les années 1930 marquent un changement profond de la politique américaine et du régime vénézuélien. La diplomatie démocrate de Roosevelt tente d'établir des relations de bon voisinage avec les nations sud-américaines, cependant que le New-Deal amène les grandes compagnies à tenir plus grand compte des facteurs humains et à découvrir leur rôle social. La mort du général Gómez permet d'introduire plus de libéralisme et bientôt de socialisme, dans la vie politique vénézuélienne. Enfin, le développement des syndicats et les grands progrès du bolchevisme dans le monde, après 1945, effrayent les grandes sociétés pétrolières et l'Eglise catholique. La conjonction de ces éléments quelque peu contradictoires va aboutir au paternalisme moralisateur des années 1950, caractérisé par un effort pour diminuer les tensions sociales et un rapprochement des compagnies et de l'Eglise.

2 "Conferencia..." op. cit. p. 11. Nous traduisons.

Le but principal de la politique de Relations Publiques et, en particulier, de la Conférence tenue par la Creole en 1953, était de détendre les relations sociales en utilisant quatre procédés. Les compagnies commencèrent à informer leurs travailleurs, et du même coup la nation vénézuélienne, de leurs activités et de leurs projets, en les intéressant dans tous les sens du terme à la vie de l'entreprise. Elles recommandèrent vivement à leurs ingénieurs de multiplier les contacts humains, afin de mieux encadrer les travailleurs, et, par des liens personnels plus étroits, de renforcer leur loyauté ; ainsi, parlant des écoles et des hôpitaux entretenus par la Creole, le docteur Zulaoga déclare : "*C'est un point que nous avons tous analysé récemment afin de voir comment nous pouvons, non seulement utiliser plus efficacement l'influence des hôpitaux et des écoles, mais aussi comment obtenir que les professeurs et les médecins se rapprochent davantage de nous, s'identifient davantage avec la compagnie*"³. Les sociétés pétrolières ont favorisé les sports dans le même dessein, comme le montrent les variations de leur politique en ce domaine. Entre 1940 et 1960, les sociétés régissaient les associations sportives, selon un paternalisme un peu voyant : elles offraient le matériel, constituaient les équipes, organisaient les rencontres, distribuaient des prix ; les travailleurs se laissaient conduire, avec beaucoup de mollesse et peu d'enthousiasme.

Enfin, les compagnies pétrolières, au lieu d'ignorer les doléances de la main-d'oeuvre, décidèrent de les prendre davantage en considération tout en les contrôlant : c'est dans les années 1950 qu'apparurent dans les principaux camps des Associations de parents et de professeurs dont les débats sortirent souvent du simple domaine de l'enseignement. Les comités d'Administration se multiplièrent à partir de 1951. Elus librement par les travailleurs, ils présentent leurs griefs à l'administration du camp et, suppléant celle-ci dans l'une de ses tâches les plus délicates, maintiennent l'ordre intérieur en rappelant à la discipline ceux qui y manquent. Ils n'ont cependant aucun pouvoir administratif réel ("*These groups... in truth have no real administrative powers...*"⁴). Ces mesures détendirent très sensiblement le climat social et remplacèrent l'ancienne atmosphère de combat par une coopération plus confiante.

Pour mieux lutter contre la propagation des idées marxistes, les compagnies furent conduites à se rapprocher de l'Eglise. L'exposé de Monseigneur Lizardi aux conférences de la Creole de 1953 est, à cet égard, plein d'enseignement. Les sociétés utilisèrent leurs puissants moyens financiers pour créer ou raffermir les paroisses des camps pétroliers : des églises y furent souvent construites (Judibanà, Tamare, El-Tigre) et les desservants subventionnés directement par les compagnies. Les écoles et les hôpitaux, chaque fois que cela était possible, furent confiés à des ordres religieux.

Cette politique de relations humaines a été sans doute heureuse. En prenant en considération les griefs mineurs de ses travailleurs et en s'attachant avec bonne volonté à leur trouver une solution, la Creole, et d'une façon plus générale, les sociétés pétrolières ont rendu plus agréable la vie dans les camps et amélioré grandement les conditions de travail. L'influence prépondérante reconnue à l'Eglise catholique sur les travailleurs a soustrait la plus grande partie de la main-d'oeuvre à la propagande marxiste. Cependant, cette double action se heurte à trois obstacles qui l'empêchent de se développer plus avant.

Le premier obstacle est celui de la liberté de conscience. L'attitude en partie paradoxale de ces compagnies qui, fondées sur la notion de profit et dirigées par des cadres presque tous protestants, soutiennent puissamment la propagation de la foi catholique n'a pas été sans gêner certains dirigeants : lorsque Monseigneur Lizardi réclame pour l'Eglise le contrôle de toutes les écoles et de tous les hôpitaux installés en région pétrolière, Monsieur Creamer objecte "*... comme la religion est quelque chose d'entièrement volontaire... ne croyez-vous pas que cela ferait mauvaise*

3 "Conferencia..." op. cit. p. 15.

4 "Conferencia..." op. cit. p. 119

*impression si l'entreprise paraissait aider le prosélytisme religieux en plaçant ses écoles dans les mains d'institutions catholiques ?*⁵. Il est vrai que Monseigneur Lizardi le rassure : "Cela est, bien sûr, inévitable en toute lutte d'idées... Je ne crois pas que cette crainte doive nous empêcher de faire ce que nous considérons comme bon et positif. D'autre part, le personnel enseignant des écoles catholiques est composé de personnes aimables et qui ne sont jamais de type agressif et capable de créer des conflits"⁶. L'évêque, un peu plus loin, assure les Protestants de la tolérance de l'Eglise mais il ne parle pas des athées, ce qui n'est du reste, relevé par personne : "Nous devons admettre que tout homme qui se trouve dans une religion de bonne foi s'y trouve bien... Il me semble que l'existence de services religieux protestants ou d'écoles dirigées par ces groupes n'affecte pas l'Eglise catholique. Celle-ci ne permettra pas que ses enfants aillent à une école protestante mais elle ne s'oppose pas non plus à ce que les enfants de ceux qui professent une religion distincte assistent aux Cours et aux services assurés par ces organisations. Cela fait partie de la tolérance"⁷. Quelques minutes plus tôt, Monseigneur Lizardi avait rappelé, pour écarter l'objection de Creamer, que dans les écoles des camps pétroliers confiés aux religieux, les ouvriers athées pouvaient faire dispenser leurs enfants de l'instruction religieuse en le demandant expressément, et que ces écoles convenaient donc à tous ... Cette discussion et ces objections montrent cependant qu'en 1953, certains dirigeants n'étaient pas complètement gagnés à cette politique.

En fournissant les relations verticales entre ses cadres et ses ouvriers, la compagnie essaie d'atténuer les effets de la division sociale et de nier enfin la lutte des classes. Le but en est évident, mais cette politique a pour conséquence de restreindre peu à peu le rôle des syndicats qui tout naturellement y font obstacle. De fait, si l'on pose que la hiérarchie des fonctions et des salaires est fondée en droit, qu'il n'y a pas d'hostilité naturelle entre les groupes sociaux et que les doléances "admissibles" des travailleurs ne concernent que des problèmes de détail que les dirigeants peuvent résoudre immédiatement à l'aide de bonne volonté, on ne voit plus l'utilité de ces organismes de contestation que sont les syndicats. On en vient alors à les considérer comme le refuge de ratés qui n'ayant pu monter dans la hiérarchie de l'entreprise défoulent leur complexe d'infériorité en créant une hiérarchie parallèle où ils peuvent libérer leurs tendances. Cette position extrême et qui fait en partie appel à des raisons psychanalytiques, est représentée par l'un des dirigeants de la Creole dont il semble préférable de transcrire les paroles originales pour ne pas risquer de les déformer en les traduisant : "*Every individual has a desire to be recognized as such and not be considered just another cog in the wheel... This desire is stronger in some people than in others ; the people who wanted recognition most strongly and could not obtain it through the finished product of their labor, nor could they get a supervisory position, turned to labor organizations where they could be recognized as individuals and leaders by their fellow employees. They easily obtained followers due to owner's lack of appreciation for the individual and the near slave-like conditions which existed. I sincerely believe that, even though working conditions have been improved, one of the motivating reasons behind union leaders today, as in the past, is the desire for recognition. Also, they still obtain followers because the owners have not recognized their employees as individuals, while the unions do give them this respect. Now, I have nothing against labor unions, but I question whether there is real need for them. I would rather get along without them. However, I am sure that we will continue to have unions as long as we have problems in our group or human relationships*"⁸. Dans cette perspective, la politique de Relations Publiques doit concurrencer les syndicats et, si elle réussit, les supplanter. Aussi bien, le conférencier se demande s'ils sont réellement nécessaires...

5 Conferencia..." op. cit. p. 19

6 Conferencia..." op. cit. p. 19

7 Conferencia..." op. cit. p. 20

8 Conferencia..." op. cit. Exposé de M. Jarvis, Directeur de la Creole, page 141.

c. Conclusion : les tendances actuelles

La politique des compagnies semble aujourd'hui plus complexe et aussi plus hésitante. Poursuivant le mouvement commencé précédemment, les sociétés abandonnent de plus en plus leur paternalisme dans le domaine matériel. On a vu qu'au lieu de loger tous leurs travailleurs, elles se contentent souvent de les aider. Depuis 1960, la Shell laisse ses employés animer eux-mêmes les associations sportives et se borne à leur offrir une partie de l'équipement. Cette attitude s'explique à la fois par la maturité croissante des travailleurs et par la politique de désinvestissement des compagnies.

L'alliance de fait avec l'Eglise catholique pourrait être ébranlée par l'arrivée au pouvoir du parti COPEI. Ce représentant de la Démocratie-Chrétienne au Vénézuéla a montré, lors des élections de 1963, que le temps travaillait pour lui. Tout en s'appuyant sur l'Eglise, il utilise un langage violemment révolutionnaire qui peut inquiéter. Cependant, c'est le renversement de la conjoncture économique qui peut transformer le plus la politique de Relations Humaines des compagnies. Celles-ci ont licencié un tiers de leur main-d'oeuvre depuis 1958 et l'on peut penser que les esprits les plus subversifs ont été éliminés à cette occasion. Si les sociétés étaient amenées à pratiquer un mouvement d'embauche aussi massif, elles se trouveraient en face d'une masse ouvrière dont la mentalité, même après le tri initial, serait mal connue. Les compagnies devront alors conformer une nouvelle fois leur attitude à l'état d'esprit de la main-d'oeuvre.

II - L'ATTITUDE DES OUVRIERS

Comme l'attitude des travailleurs a évolué parallèlement à celle des compagnies, son histoire comporte les mêmes dates-charnières.

a. La misère des premières années :

Avant 1936, la condition ouvrière dans l'industrie du pétrole est lamentable. La puissance des migrations met à la disposition des industriels une vaste "armée de réserve" qui doit se contenter de salaires extrêmement bas. Le logement, fourni par les compagnies puisque les premiers forages se trouvaient loin de toute agglomération, consiste en pavillons de bois couverts de tôle ondulée qui sont de véritables fours. Pour tenter de les isoler thermiquement, les compagnies les couvrent d'un double toit, mais sans grand résultat. Les familles doivent s'entasser à 4 ou 5 personnes dans la même pièce.

L'instabilité de l'emploi est encore plus grave. Les nombreux chômeurs permettent de faire peser sur l'ouvrier pétrolier la menace d'un licenciement qu'aucune loi sociale ne vient réglementer. Ces travailleurs sans qualification ne sont du reste que des manoeuvres aisément interchangeables. Avec beaucoup de probité, Monsieur Mac-Gregor rappelle ainsi avec quelle angoisse les travailleurs craignaient chaque jour de recevoir l'"Orden de Pago", la feuille de paie qui leur signifiait leur licenciement⁹. Enfin, les relations humaines sont effroyables. Le mépris des compagnies pour ces travailleurs peu sérieux et souvent illettrés est accru par le dédain que manifestent trop ouvertement les cadres, tous d'origine étrangère, envers la main-d'oeuvre locale. Les chefs de brigade de travail jouissent d'un pouvoir discrétionnaire, embauchent ou licencient à leur gré sans que la direction de l'entreprise et, a fortiori, les pouvoirs publics ne s'en inquiètent.

9 "Conferencia..." op. cit. p. 46

Ces conditions de vie rigoureuses expliquent la violente hostilité qui dresse alors contre les compagnies, non seulement leurs ouvriers, mais aussi tous les habitants des régions pétrolières. Sans organisation efficace, sans même le droit de se syndiquer (dictature du général Gómez), la main-d'oeuvre ne peut manifester son violent mécontentement que par des actions isolées, durement réprimées et sans lendemain. La mort du dictateur (1935) et l'évolution des compagnies vont permettre l'amélioration de ces conditions de vie et, par un paradoxe qui n'est qu'apparent, l'expression de cette profonde hostilité.

b. La période des luttes syndicales (1936-1960) :

La première partie de cette étude a montré les augmentations de salaire et les gages de stabilité dans l'emploi que les syndicats ont su obtenir peu à peu des compagnies. La puissance des organisations ouvrières a connu de nombreuses vicissitudes en fonction de la conjoncture mondiale et de l'évolution politique des gouvernements vénézuéliens. La seconde Guerre Mondiale, si l'on excepte l'année 1941 où l'activité des sous-marins nazis diminue gravement les expéditions d'huile, fut une période d'autant plus favorable à l'action syndicale que le premier gouvernement Bétancourt (1946-1949) s'appuyait ouvertement sur les masses ouvrières. L'échec, en février 1949, de la grève générale tentée par la C.T.V. (Corporacion de Trabajadores de Venezuela) marque le début d'une période difficile : C.T.V. et Fedepetrol sont toutes deux dissoutes.

Le régime du général Pérez Jimenez (1952-1958) se contenta d'abord de gêner fortement l'action ouvrière tout en laissant les compagnies prendre une attitude paternaliste : c'est en 1953 que la Conférence de la Creole précédemment citée essaie d'améliorer les Relations Publiques. Les travailleurs paraissent alors à peu près satisfaits des efforts des compagnies : le Turnover, mesurant la mobilité de la main-d'oeuvre, n'est que de 9 % en 1952 pour les ouvriers de la Creole, et de 13 % pour les Intermedios, taux qui se comparent aux 11,6 % enregistrés en moyenne parmi les employés des filiales américaines de la Standard Oil (N-J). Le taux d'accident va dans le même sens, car la sécurité industrielle réclame, pour être efficace, des liens étroits et confiants entre les travailleurs et leurs cadres. Le taux d'accident était en 1951, dans l'industrie pétrolière des Etats-Unis, de 10,5, alors que le taux correspondant, pour la Creole, baissait de 6,53 en 1951 à 5,52 en 1952. Au même moment, cette compagnie recevait de nombreuses demandes de travailleurs insistant pour faire entrer leurs parents dans ses rangs ; enfin, le dépouillement des réclamations adressées aux chefs des divers camps montre que presque toutes étaient fondées et que bien peu témoignent d'un mauvais esprit caractérisé (*bad morale*). Ces indices prouvent que l'attitude des ouvriers s'est nettement améliorée grâce au changement de la politique patronale et à l'importance des avantages sociaux déjà obtenus.

A partir de 1956, cependant, le régime militaire devient de plus en plus rigoureux et le mécontentement, sans doute plus politique que social, s'accroît dans la masse ouvrière. Il est caractéristique de voir les pamphlets clandestins qui circulent alors dans les villes pétrolières critiquer davantage l'"impérialisme yankee" et l'"alliance des compagnies avec la dictature" que les conditions de vie faites alors aux travailleurs. La révolution du 23 janvier 1958 permet la renaissance des organismes syndicaux et l'explosion du mécontentement. Les syndicats foisonnent entre 1958 et 1960 et leurs discours contre les sociétés pétrolières sont d'une extrême violence : les termes d'"exploiteurs", d'"impérialistes" et de "voleurs" sont monnaie courante. On ne peut dire que l'action pratique ait été également brutale : après les incertitudes de 1958, les grèves pétrolières, quand elles se sont produites, n'ont pas donné lieu à des conflits trop graves.

c. Les tendances récentes :

Depuis 1960, l'attitude des masses ouvrières a beaucoup changé, pour deux raisons principales. Les syndicats révolutionnaires qui s'étaient multipliés en 1958, ont été absorbés peu à peu par la Fedepetrol, liée étroitement au parti *Accion Democratica* (AD) qui détient le pouvoir depuis 7 ans au Vénézuéla. Le nouveau régime, après avoir augmenté fortement les royalties, s'est rapproché peu à peu des compagnies pétrolières, rouages essentiels de l'économie vénézuélienne.

L'évolution du régime de Fidel Castro a amené d'autre part l'AD à soutenir de plus en plus fidèlement la diplomatie des Etats-Unis et à pourchasser le communisme avec une rigueur accrue par l'apparition de guerillas dans certains massifs montagneux. Les syndicats ont suivi sans trop d'hésitations cette évolution et ils critiquent aujourd'hui plus fermement les communistes que les grands trusts. Les travailleurs, entraînés par leurs leaders et poussés par les critiques unanimes de la presse et de la radio, sont devenus dans leur quasi-totalité, anti-communistes, avec d'autant plus de facilité que les attentats terroristes dirigés contre les installations pétrolières les menacent dans leur travail et parfois dans leur existence. Face au castrisme, la masse ouvrière du pétrole fait corps avec les patrons et le gouvernement.

Le changement des mentalités explique aussi, plus profondément, cette évolution. La crise pétrolière mondiale de 1959, aggravée au Vénézuéla par les conséquences de la nouvelle politique gouvernementale, a entraîné une diminution notable de la main-d'oeuvre et le départ des éléments les plus douteux. Beaucoup de travailleurs et même des cadres, se sont donné bien du mal pour faire bonne impression et paraître indispensables afin d'éviter d'être licenciés. Même les ouvriers les moins bien payés ont aujourd'hui quelque chose à conserver et tendent donc naturellement à devenir conservateur. Enfin, les pétroliers ont pris conscience d'être des privilégiés et cherchent davantage à conserver leurs privilèges, quitte à se séparer des travailleurs des autres branches industrielles, qu'à augmenter encore des avantages devenus considérables. Ainsi, les syndicats, en obligeant les compagnies à ne pas licencier plus de 2 % de leur personnel chaque année, rassurent leurs adhérents mais du même coup restreignent l'embauche et ferment la porte à ceux qui espéraient venir profiter du pactole.

L'introduction, à l'apogée du libéralisme, d'une industrie puissante et concentrée dans un pays encore sous-développé a dressé contre les trusts pétroliers une population presque unanime mais qui n'avait pas encore les moyens de se faire entendre. L'action conjuguée de l'Eglise catholique et des services sociaux des compagnies (*Relaciones Industriales* et *Relaciones Pùblicas*) a permis, en mêlant l'ouverture de crédits et la diffusion de la bonne parole, de rapprocher notablement les travailleurs de leur employeur sans désarmer pour autant les syndicats. La haute productivité de l'industrie pétrolière a conféré à sa main-d'oeuvre un niveau de vie nettement plus élevé que celui des autres travailleurs. Conscient d'être un privilégié, lié à sa compagnie par son haut salaire, craignant pour son emploi, le pétrolier est devenu prudent, conservateur et ne se sent guère solidaire des autres ouvriers vénézuéliens, ce qui a du même coup affaibli l'action revendicative de ces derniers.

Ces conditions sont pourtant provisoires, conjoncturelles peut-on dire et non structurelles. Si un autre parti qu'A.D. obtient le pouvoir et que la Fedepetrol retrouve son indépendance, si l'essor de la consommation pétrolière mondiale amène les compagnies à embaucher massivement de nouveaux travailleurs, enfin à plus long terme, quand le niveau de vie des autres ouvriers se sera élevé suffisamment, il est probable que les relations sociales se tendront de nouveau dans l'industrie du pétrole.

III - LES RAPPORTS DES PETROLIERS AVEC LA NATION

Le pétrole joue un trop grand rôle dans la nation pour que chaque citoyen ne se sente pas concerné, au moins indirectement. Le but de ce chapitre est d'essayer de préciser les principaux problèmes humains que posent les relations du personnel pétrolier, pris globalement, avec le reste de la population. Parmi les innombrables questions ainsi posées, trois ont paru assez importantes pour mériter une étude particulière.

La première source de conflits réside dans la puissance financière des compagnies qui gêne leurs relations avec les petits entrepreneurs ou les ménages. Le docteur Manuel Egana¹⁰ cite comme exemple la fixation des droits de surface. Le code des Hydrocarbures déclare d'utilité publique tout ce qui touche à l'exploitation pétrolière, ce qui revient à transmettre à l'industrie privée l'un des attributs essentiels des pouvoirs publics, le droit d'expropriation. Au reste, même si depuis 1958, ces dispositions légales ont été retouchées, le jeu de l'offre et de la demande, en mettant face à face le propriétaire d'une ferme d'élevage des llanos dont les terres sont à peu près abandonnées et une compagnie puissante offrant de payer des droits minimes mais assurés tourne inévitablement au désavantage du premier. Dans les années 1950, le contrat le plus fréquemment conclu (en particulier, dans l'Anzoátegui) correspondait à une redevance par an et par hectare d'environ 80 centimes français (contrat de "Real y Medio") ; même si ces conditions exorbitantes se rencontrent moins souvent aujourd'hui, les forces en présence restent aussi déséquilibrées et l'Etat, qui participe pour plus de 60 % aux bénéfices des compagnies et qui n'aime guère les propriétaires fonciers aux terres mal exploitées, n'essaie pas de le modifier. Les sociétés pétrolières ont ainsi accumulé contre elles bien des haines...

La différence de taille et de productivité entre les trusts pétroliers et les autres entreprises est un autre aspect du même problème. Le docteur Cervini¹¹ montrait dès 1953 aux dirigeants de la Creole que si les compagnies ne participaient pas au développement économique général de la nation, celle-ci serait amenée à les contraindre par des augmentations massives d'impôts, voire par la nationalisation... Six ans plus tard, les royalties étaient soudain augmentées de moitié, passant de 40 % à 60 % environ. Le docteur Uslar Pietri¹² recommandait en 1953 aux compagnies d'acheter de préférence des articles vénézuéliens afin d'élargir un marché trop limité et d'introduire leurs actions à la bourse de Caracas, ce qui a été fait, mais insuffisamment sans doute. En effet, ces filiales de groupes étrangers rapatrient la plupart de leurs bénéfices, ce qui pèse sur la monnaie. Leur politique de hauts salaires a un effet analogue, mais encore plus grave. Les autres branches d'industries sont contraintes de suivre tant bien que mal ces augmentations de salaire mais leur médiocre organisation et la faiblesse de la concurrence les amènent à relever d'autant leurs prix de vente, ce qui rétrécit le marché et gêne gravement l'exportation. Ainsi, sous l'effet indirect des hauts salaires pétroliers, l'industrie vénézuélienne souffre à la fois d'un marché trop étroit, à cause de la pauvreté générale de la nation et en particulier des masses rurales, et de coûts de production excessifs, ce qui est assez paradoxal...

Le deuxième problème grave est aussi la conséquence des salaires élevés du pétrole. Ceux-ci attirent en effet l'élite de la nation et l'on a pu reprocher avec quelque raison aux compagnies d'"écrêmer" le marché de la main-d'oeuvre en accaparant les meilleurs éléments qui font cruellement défaut aux industries moins modernes qui en auraient pourtant un bien plus grand

10 Conferencia..." op. cit. p. 35.

11 Conferencia..." op. cit. p. 25

12 Conferencia..." op. cit. p. 51

besoin. La critique vaut jusqu'à une date très récente et il n'était pas exagéré, il y a dix ou quinze ans, de dire qu'un jeune homme doué et ambitieux devait entrer dans l'armée, pépinière d'hommes d'Etat ou dans les sociétés pétrolières pour faire une grande carrière. La crise de 1959 a changé en partie tout cela. La main-d'oeuvre du pétrole s'est contractée et les promotions y sont devenues plus rares, en même temps que les progrès de l'économie vénézuélienne développaient fortement le secteur des services. Aujourd'hui, un jeune homme ambitieux a davantage intérêt à devenir architecte, médecin ou avocat et, de toute façon, gagnera plus facilement ces places qu'un poste élevé à la Creole ou à la Shell. Comme les paysans, les ouvriers des autres industries et même les petits commerçants sont d'ordinaire trop pauvres pour permettre à leur fils de faire de pareilles études, c'est dans le groupe des employés du pétrole que se recrutent les futurs membres des professions libérales. Ainsi, les compagnies pétrolières qui avaient tendance, avant 1960, à appauvrir le marché des cadres sont probablement en train, depuis quelques années, de former des élites pour la nation. Cette attitude plus favorable au développement de la collectivité risque cependant de se transformer de nouveau si la conjoncture ramenait une nouvelle période de plein emploi.

Le troisième problème, enfin, plus délicat, est celui des contacts psychologiques, entre les travailleurs du pétrole et le reste de la population vénézuélienne. Le moyen le plus sûr de les préciser est d'analyser les publications de presse qui traitent des questions pétrolières. De ce point de vue, les journaux peuvent être divisés en 4 groupes. Tous les grands périodiques, feuilles quotidiennes ou revues illustrées hebdomadaires, ouvrent leurs colonnes aux nouvelles de l'industrie pétrolière. Le "Nacional", le "Mundo" et l'"Universal", les grands périodiques de Caracas, tiennent des rubriques à peu près régulières pour signaler les variations des prix du pétrole brut et les dernières nouvelles sociales venues des camps. Certaines villes pétrolières ont assez grandi pour devenir de petites métropoles régionales et posséder un journal local ; le meilleur exemple est celui de El Tigre, dont le quotidien "La Antorcha" est lu dans tout l'Anzoátegui. Financièrement indépendante de l'industrie pétrolière, cette feuille lui doit cependant son nom (La torche) et en fait le sujet d'un tiers de ses articles.

Les organisations pétrolières, patronales et syndicales, éditent aussi des revues nationales ou régionales. Certaines d'entre elles, luxueusement éditées et fort bien faites, sont destinées au grand public cultivé, traitant de points d'histoire ou d'art, et présentant des sites touristiques mal connus, elles visent à la fois à participer au développement de la culture et à donner une bonne idée de la compagnie. Les questions pétrolières n'en forment pas la matière principale et ne sont guère citées que pour prouver le succès de la politique sociale de la société ou l'habileté de sa technique ; le meilleur exemple est "El Farrol" de la Creole.

D'autres publications moins luxueusement présentées, mais spécialisées dans les questions propres à l'industrie du pétrole, sont éditées par les compagnies pour leurs travailleurs. Il ne s'agit plus ici de Relations Publiques, mais de Relations Industrielles (Relations entre les dirigeants des sociétés et leur main-d'oeuvre). On peut citer *Topicos Shell* (Shell), *El Disco Anaranjado* (Mene Grande) et même *El Taladro*, organe national du syndicat Fedepetrol. Les articles traitent principalement de questions sociales, en mettant l'accent comme il se doit dans le cas des journaux des compagnies, sur les vins d'honneur et les activités sportives, dans l'organe syndical, sur les termes du nouveau contrat collectif.

Enfin, dans les divisions de production les plus importantes, compagnies et syndicats éditent des feuilles locales, comme les "*Ecos de Occidente*" pour les travailleurs de la Creole dans le Zulia et "*Unidad Obrera*", bulletin de la section syndicale de Punto-Fijo. Les articles sont ici beaucoup plus concrets, plus précis, sans rien perdre de leur force ; ils semblent au contraire gagner en

violence en se rapprochant du public. Ainsi, *Unidad Obrera*, dans sa rubrique : "*Dando en el clavo*" signée par le pseudonyme "*El Duende*" attaque certains dirigeants de la Creole ou de la Shell, sans toujours préciser ses menaces, ce qui, il faut l'avouer, laisse au lecteur un certain sentiment de gêne... : "*Attention, faites très attention, Monsieur le médecin-chef à la clinique de la Creole, Raffinerie d'Amuay, nous possédons certaines informations à la rédaction de Unidad Obrera ; nous ne leur donnons pas de publicité, mais nous vous le rappelons, docteur, les travailleurs sont des êtres humains et nécessitent un meilleur traitement. OK ?*"¹³

Ce n'est pas un hasard s'il a fallu diviser l'évolution des relations humaines en utilisant les dates-charnières de 1936, 1940-45 et 1958-60. Ces coupures valent aussi bien pour expliquer l'attitude des compagnies que celle des travailleurs. Elles montrent que les phénomènes pétroliers dépendent de causes nationales et plus encore, internationales ; au reste, les divers régimes vénézuéliens n'ont été, dans une certaine mesure, que le reflet de la diplomatie des Etats-Unis. New-Deal et Nouvelle Frontière, crise de Suez ou restriction des débouchés forment le premier facteur déterminant fondamentalement l'attitude des pétroliers ; le second, à l'autre extrémité de la chaîne logique, est représenté par la mentalité des individus.

13 "Unidad Obrera" du 31 juillet 1963, n° 10 - 2e année, page 7 - col. 3 et 4

CHAPITRE III

LES TYPES SOCIAUX ET LES MENTALITES

La définition de types sociaux aussi différents que les ouvriers payés à la journée et les hauts cadres (Senior Staffs) ne pose guère de problèmes. Au contraire, l'*Intermedio* qui participe en quelque sorte de ces deux catégories est le type le plus complexe et le plus intéressant. La vie sociale, dans la mesure où elle existe dans les camps pétroliers, permet de mieux définir ces types en les mettant face à face.

I - LES OUVRIERS

Entrent dans ce groupe tous les travailleurs payés à la journée. Leur salaire quotidien est d'environ 25 Bolívares par jour, soit, pour 22 jours de travail par mois, un total de 550 Bolívares. Il peut dépasser pour certains, 1 000 Bolívares, mais en tenant compte des avantages en nature et des diverses primes, le salaire mensuel moyen doit approcher de 700 Bolívares.

L'ouvrier pétrolier a gardé une mentalité très proche de celle des autres Vénézuéliens, ce qui se marque dans son désir d'habiter une ville comme Cabimas ou Punto-Fijo, où les conditions de vie sont souvent médiocres, mais où il trouve les relations humaines dont il a besoin. Il aime exciter la jalousie du voisin et dépenser pour paraître en réservant à la voiture et aux vêtements une grande place dans son budget. Ses besoins ayant grandi plus vite que ses ressources, il sacrifie ses loisirs et travaille d'ordinaire pendant la moitié de ses vacances pour toucher le prix des heures supplémentaires. Tout cela est le propre d'un homme encore un peu étourdi des progrès de sa condition.

Une autre caractéristique est la surprenante médiocrité de sa vie intellectuelle : on chercherait vainement dans les camps pétroliers une troupe théâtrale, une bibliothèque ou un ciné-club. Les influences étrangères l'ont atteint par la télévision, la presse ou le cinéma, mais il ne paraît pas y avoir été plus sensible que ses concitoyens. Il conserve en effet dans ses distractions les coutumes vénézuéliennes, joue aux Bolas Criollas et lorsqu'il sort en mer, préfère la pêche au sport de la voile que pratiquent les Américains.

L'ouvrier, s'il représente le groupe le plus nombreux, est aussi le moins original. Son salaire relativement élevé est sa seule particularité ; comme il a gardé les habitudes du péon qui dépense tout ce qu'il possède, il est conduit à une prodigalité d'autant plus grave que son salaire régulier lui vaut un crédit qui lui permet malheureusement de s'endetter lourdement.

II - LES CADRES (Senior Staffs)

Le cadre gagne toujours plus de 2 500 Bolívares par mois ; il serait vain d'essayer de connaître les rémunérations les plus élevées, mais on peut estimer à 3 500 Bolívares ou 4 000 Bolívares le traitement le plus fréquent. Sociologiquement, la définition du staff est très claire et fort intéressante : il fait partie de la "Gerencia", ce qui veut dire aussi qu'il représente et défend les intérêts des actionnaires. Aussi, la coutume veut-elle qu'il ne soit pas syndiqué (les médecins d'entreprise sont ici la seule exception à citer), en tout cas, qu'il ne participe pas à l'élection du bureau syndical, même s'il fait partie de l'organisation ouvrière.

Les Vénézuéliens forment aujourd'hui 25 % à 35 % de ce groupe, mais comme leur fonction les amène à faire de nombreux voyages à l'étranger ou même à y séjourner pour y suivre des cours de perfectionnement, le Staff est presque toujours un déraciné. Sa vie familiale est irrégulière : les enfants sont envoyés, dès l'adolescence, faire leurs études au loin. Les Américains vont dans des collèges aux Etats-Unis, les fils de Vénézuéliens, plutôt que d'entrer à l'Université du Zulia (Maracaibo), s'en vont à Caracas ou à l'Université des Andes, à Mérida, où la vie est moins coûteuse et moins bouleversée par la politique. Dans les ménages d'origine étrangère et parfois aussi dans les familles vénézuéliennes, la femme va passer en Amérique du Nord d'assez longues périodes pour faire des achats ou rendre visite à des parents.

Tout cela explique que les Staffs soient peu liés avec la population locale. Ils habitent, dans 9 cas sur 10, les camps pétroliers, dans des logements loués par la compagnie. Les Européens de la Shell, dont la moitié sont Anglais et l'autre Hollandais semblent avoir avec les Vénézuéliens des relations moins étroites que les compagnies ne le souhaiteraient ; il est probable que la courtoisie européenne, un peu trop compassée, rebute ces derniers, mais on peut apercevoir, surtout chez les Hollandais, des préjugés racistes qui n'ont pu être complètement étouffés.

Au contraire, les citoyens des Etats-Unis ont avec les cadres locaux des relations plus cordiales et plus étroites : les mariages, même, ne sont pas rares. Le comportement, dans ce domaine, paraît s'expliquer avant tout par le niveau intellectuel : la grande coupure est à faire, chez les étrangers, entre ceux qui sortent des Universités et qui sont d'ordinaire plus ouverts et plus fins, et les cadres sortis du rang, blanchis sous le harnais, qui sont d'autant plus hostiles à la main-d'oeuvre locale qu'ils ont été plus longtemps en concurrence avec elle.

La mentalité du Staff est déterminée par sa condition supérieure et par sa formation de patron qui l'oppose essentiellement au reste de la main-d'oeuvre. Elle est marquée par les influences étrangères qui, même lorsqu'il est d'origine vénézuélienne, font de lui et de sa famille des êtres à part et toujours de passage. Tous les enfants des cadres étudient dans les deux langues un programme commun aux collèges américains et aux lycées vénézuéliens : les mathématiques sont enseignés en anglais, la philosophie en espagnol. Le groupe des cadres est divisé en deux parties : les uns, plus ouverts, viennent des Universités, les autres, d'esprit plus étroit et plus rude, sortent du rang. Cette distinction ne joue guère que pour les étrangers, car les Vénézuéliens qui ont longtemps vécu parmi les travailleurs des champs de pétrole ont souvent l'esprit plus ouvert aux problèmes humains.

III - L'INTERMEDIO (Junior Staff)

La condition d'Intermedio présente deux aspects bien distincts. En théorie, ce n'est qu'une étape sur la voie des hautes fonctions, comme le laisse entendre le titre anglais de Junior Staff. Dans la pratique la plus fréquente, c'est l'aboutissement de la carrière d'un employé ou d'un bon ouvrier.

La mentalité de l'Intermedio ne diffère guère de celle du travailleur payé à la journée. L'employé mène une vie professionnelle analogue et connaît des distractions semblables : réunions familiales, longues soirées devant la télévision ou beuveries en groupe dans les maisons closes. Parfois, l'employé récemment promu continue à fréquenter ses anciens camarades restés ouvriers, mais bien souvent, l'orgueil de la nouvelle promotion et aussi les exigences de l'autorité toute neuve qu'il faut asseoir l'amènent à abandonner ses anciennes relations sans gagner pour autant l'amitié des employés supérieurs. Aussi les Intermedios se fréquentent-ils d'ordinaire entre eux, méprisant les ouvriers avec lesquels ils essaient de n'être pas confondus et embarrassés devant les Staffs dont trop de choses les séparent. Bien peu se font inscrire au club staff et comme la plupart ne veulent pas aller au club commun qu'ils doivent partager avec les ouvriers, ce groupe est sans doute celui où l'on reste le plus fréquemment chez soi. N'osant plus se permettre les plaisirs bruyants des ouvriers qui ne se soucient guère de leur réputation, ni participer aux distractions un peu plus raffinées des staffs, l'Intermedio est probablement le type social chez qui les problèmes psychologiques sont les plus graves.

Cependant, c'est lui qui modèle l'état d'esprit des travailleurs puisqu'il est en contact direct avec eux et qu'il représente ce que chacun d'eux doit espérer devenir. Aussi, les compagnies se sont-elles inquiétées très tôt de cet état de chose : dès 1953, certains dirigeants de la Creole attiraient l'attention de leurs collègues sur ce point. Il ne semble pas pourtant que l'on ait entrepris beaucoup pour y remédier car les Intermedios interrogés en 1964 présentaient les mêmes griefs et le même désenchantement. C'est là sans doute le problème humain le plus grave de toute l'industrie pétrolière.

IV - LA VIE SOCIALE

Les travailleurs du pétrole jouissent d'assez de loisir et de revenus relativement élevés. Les besoins de leur métier les ont fixés d'ordinaire dans des camps isolés où les relations humaines sont à la fois plus étroites, plus difficiles et plus nécessaires : c'est dire quelle importance prend l'étude de leur vie sociale.

a. Les réunions :

Les réunions que l'on peut appeler spontanées parce qu'elles sont organisées librement par les familles et sans aucune intervention de la compagnie, sont moins fréquentes qu'on ne pourrait le croire. Quelques collègues et leurs épouses se réunissent dans le jardin de l'un d'eux autour d'une "Parilla" (viande grillée sur de la braise). Les barrières sociales limitent ces réunions aux membres d'un même groupe, surtout chez les Intermedios qui devraient pourtant rapprocher les groupes extrêmes. Ces réunions sont organisées plus fréquemment par les ménages étrangers que par les Vénézuéliens car pour ceux-ci le foyer compte peu : l'homme préfère sortir avec ses collègues plutôt que de rester en famille. Certes, en favorisant la construction de logements dont les travailleurs sont propriétaires, les compagnies renforcent peu à peu la solidité du foyer, mais dans le même temps, les progrès de la vénézolanisation répandent parmi les Intermedios et les Staffs ce goût pour les sorties entre hommes et ce traditionnel manque d'intérêt pour la famille, si bien que

les deux actions contraires s'annulent à peu près et que le comportement général ne change pas notablement.

Pour favoriser cette vie de relation languissante, les compagnies ont contribué et parfois présidé à la formation de groupes de bienfaisance. Ces réceptions organisées rassemblent des dames dans un ouvroir où, autour de tasses de thé et de petits gâteaux, on essaie de faire le bien. Le but, bien caractéristique du paternalisme, est à la fois de mêler des personnes de conditions et de nationalités différentes et de pratiquer la charité. Il ne semble pas que ces réunions aient connu le succès que les compagnies en escomptaient, peut-être parce qu'on s'y ennue, surtout parce que seules les femmes d'un rang assez élevé y participent régulièrement afin de ménager la carrière de leur mari. Les épouses des Intermedios, qu'il s'agit justement d'attirer, évitent d'y assister, car ces femmes d'ordinaire peu instruites craignent de n'être pas à leur place dans une société à leurs yeux trop brillante et, de peur de nuire à leur mari, se confinent chez elles.

b. Les organisations sociales :

Renonçant à développer des liens directs et étroits entre les ménages, les compagnies ont tenté de favoriser les relations humaines par le moyen de groupes sociaux organisés. Les diverses associations sportives ont eu ainsi pour but non seulement d'offrir aux travailleurs des distractions saines, mais aussi de mêler les conditions sociales. La compagnie Shell, par exemple, a créé à Punta-Cardón divers clubs : le terrain de golf est ouvert à tous ses travailleurs pour la cotisation très modique de 15 Bolívares par mois, mais il n'y a guère que des Staffs qui l'utilisent et les ouvriers qui y sont venus s'y sont sentis "mal à l'aise". Le terrain de sport où l'on joue au base-ball, au football et à la pétanque, est fréquenté surtout par des Intermedios et des ouvriers. Les sports nautiques mêlent davantage les conditions, encore que la diversité des goûts sépare les Vénézuéliens qui se livrent surtout à la pêche et les étrangers, passionnés de voile.

Cet exemple est instructif : malgré les efforts des compagnies qui soutiennent ces diverses associations et multiplient les championnats ou les tournois destinés à mettre aux prises des membres des différents groupes sociaux, malgré une bonne volonté certaine de la part des Staffs qui ont compris que leur propre intérêt était de rompre des barrières sociales et de celle des jeunes travailleurs qui ont plus d'ambition et d'assurance que leurs aînés, il reste une ségrégation que les activités sportives n'ont pu détruire ; elle apparaît encore bien davantage dans les clubs.

Ces clubs qui permettent aux pétroliers de venir, après leur travail, se délasser dans un bar, autour d'une table de bridge, ont été fondés selon deux principes contradictoires. Fidèles à leur doctrine, les compagnies ont voulu qu'ils soient ouverts à tous, sauf à exiger, pour l'entrée dans un club Staff, un double parrainage. Mais d'autre part, elles ont créé partout deux clubs distincts, l'un destiné aux membres de la direction et à leur famille, l'autre, aux ouvriers et aux Intermedios.

Les cotisations sont d'ordinaire très basses, l'équipement étant le plus souvent offert par la compagnie. A Punto-Fijo, le club d'ouvriers de la Creole demande à chaque membre 12 Bolívares par mois, dont 4 sont à la charge de la compagnie et 8 payés par l'ouvrier. La Shell, dans son club Miramar de Punta-Cardón, ne reçoit guère que les Staffs et les visiteurs de rang équivalent ; ce club, réservé jadis aux "Moussioux" (étrangers) est accessible aujourd'hui aux cadres vénézuéliens, les ouvriers n'y sont admis que très rarement, sur invitation personnelle d'un Staff. Le club de la Creole, à Cabimas, est plus ouvert : chaque membre doit acheter une action de 1 000 Bolívares puis payer une cotisation mensuelle de 30 Bolívares. Tout le monde peut y entrer à condition d'être parrainé par deux membres. On y rencontre des Staffs, des commerçants et des industriels de la ville, des Intermedios et même de jeunes ouvriers ambitieux. Ces exemples montrent, malgré une certaine

variété, deux caractéristiques générales : les cotisations sont fort basses, mais les efforts des Compagnies, surtout de la Creole, pour mêler les groupes sociaux ont aussi échoué. Chacun va dans son club et les Intermedios restent chez eux ou vont en ville. Or, les deux types de club sont profondément différents.

Le club des ouvriers et des Intermedios comprend d'ordinaire, autour d'une plaque de béton en plein air servant de piste de danse, un kiosque où l'on vend des rafraîchissements, une salle de réunion, étonnamment exigüe à Punta-Cardón, et une piste de Bollas Criollas qui n'est qu'une bande de terrain aplani pour le jeu de pétanque. Le club Staff est formé d'un restaurant, d'un bar, d'une salle des fêtes avec une vaste piste couverte pour les bals, les soirées théâtrales ou récréatives, d'une piscine entourée d'un solarium qui, dans ces régions chaudes, est la partie la plus fréquentée, enfin d'un bowling. Souvent le club offre aussi les services d'un coiffeur, d'un marchand de journaux, d'une salle de gymnastique, sans oublier les tables de ping-pong, les terrains de volley-ball, etc... Si ces aménagements varient d'un camp à l'autre, il demeure toujours un étonnant contraste entre le club supérieur, destiné seulement à une très faible proportion de la main-d'oeuvre et le club inférieur qui devrait pourtant accueillir 4 travailleurs sur 5. Cette coupure est plus nettement marquée à la Shell ou les différences sociales sont bien plus manifestes qu'à la Créole. On est toujours frappé par l'absence, même dans les clubs Staffs, de bibliothèque et d'activité culturelle digne de ce nom.

c. La morale des pétroliers :

L'importance des revenus, l'isolement des camps et le désir de conserver une place avantageuse ont donné à la morale des hommes du pétrole des traits particuliers qui se résument en deux mots : paternalisme et ennui.

Le paternalisme se manifeste par le contrôle qu'exercent à la fois les compagnies et l'opinion. Indirectement, en tentant d'en supprimer les causes et directement, par une pression sur la main-d'oeuvre, les sociétés luttent contre l'alcoolisme, l'endettement excessif et la liberté sexuelle. Cette action revêt toutes les formes, depuis les remarques et les réprimandes jusqu'au licenciement. Les jugements moraux se doublent d'un certain mépris social caractéristique du paternalisme, car si les dirigeants des sociétés ferment les yeux sur le concubinage où vivent la moitié des ouvriers, ils ne le pardonnent pas à un Staff et n'ont pas hésité à licencier de hauts cadres qui avaient oublié ce qui convenait à leur rang. Ce contrôle est d'autant plus efficace qu'il est soutenu par la rumeur publique, à laquelle il est impossible de se soustraire dans ces agglomérations étroites où chacun se connaît et où le désœuvrement et parfois la jalousie aiguissent la critique. Les logements, construits d'ordinaire à la manière des Etats-Unis, sont entourés d'une pelouse sans aucune clôture et les regards plongent aisément dans chaque maison. Seuls, les ouvriers échappent en partie à cette censure, car l'on est plus tolérant pour ces groupes qui du reste vivent souvent hors du camp, dans les villes.

Qui a fréquenté ces clubs cependant luxueux et a participé à ces réunions que l'on organise à chaque occasion favorable, en garde surtout, malgré la bonne volonté manifeste et l'extrême gentillesse de l'accueil, une impression d'ennui ; seuls les foyers étroitement unis peuvent s'en préserver. Les célibataires entament des liaisons que la prudence fait bien vite rompre ; les hommes de temps à autre, s'enivrent tristement. Cette ambiance guindée explique avec quelle joie les pétroliers vont passer leurs fins de semaine au bord de la mer ou dans une grande ville, Maracaibo ou Caracas. Cela paraît normal pour les pétroliers du Distrito Bolívar qui n'ont que quelques dizaines de kilomètres à faire, mais que les jeunes cadres d'El Tigre ou d'Anaco aillent le samedi et le dimanche dans la capitale en faisant 880 kilomètres aller et retour en voiture, montre la profondeur de l'ennui qui les fait fuir.

Cette impression de vide s'explique d'abord par l'absence presque complète d'activité culturelle ou artistique : pas de groupe théâtral ni d'orchestre d'amateurs, même dans les camps pétroliers les plus vastes, pas de débat public sur des questions sortant du train-train quotidien, fort peu de bibliothèques où ne se trouvent, du reste, que des romans policiers... D'autre part, la condition de la femme reste inférieure à celle de l'homme si bien que celles qui se sont assuré un salaire confortable n'ont pas gagné pour autant leur émancipation. Certes, les femmes américaines travaillant à la Creole ou mariées à des ingénieurs vivent librement, mais leur exemple n'a pas été suivi parce qu'elles sont relativement peu nombreuses et que la vénézolanisation de la main-d'oeuvre les disperse de plus en plus. Ainsi, les lourdes contraintes morales n'ont guère changé quand les conditions sociales ont été bouleversées, contradiction qui explique le mode de vie étonnant de certaines secrétaires qui, à 30 ans, gagnent largement leur vie, possèdent leur propre voiture américaine mais logent encore chez leurs parents et n'osent pas sortir le soir avec un homme qui ne leur serait pas fiancé.

CHAPITRE IV

LES PROBLEMES HUMAINS

Les problèmes qui se posent aux travailleurs du pétrole dépendent de leur nationalité, de leur condition, de la nature de leur occupation et d'autres facteurs apparemment secondaires qui peuvent en de certains cas devenir prédominants, si bien qu'il est impossible de les traiter tous, même rapidement. On retiendra seulement, pour leur importance exceptionnelle, trois questions principales : l'endettement des travailleurs et son corollaire, l'usure ; l'organisation et le rôle des syndicats ; enfin, l'étude des liens de cette masse humaine avec le milieu où elle vit.

I- L'USURE

Bien qu'ils jouissent d'un revenu relativement élevé, les pétroliers le dépensent d'ordinaire entièrement. C'est d'abord le désir de paraître qui les y pousse : il n'est pas de pire insulte chez ces travailleurs vénézuéliens que celle de "pichirre" qui signifie pingre, avare, et chacun veut passer pour généreux ("abierto"). Les distractions qui les tentent, d'autre part, sont coûteuses : une soirée dans une maison close peut amener un homme à dépenser 300 Bolívares, plus du tiers de son salaire ; la loterie, en particulier le "5 et 6", entraîne chaque semaine d'assez gros versements.

Enfin, le travailleur du pétrole, par ignorance et par besoin de paternité, fait de nombreux enfants à ses maîtresses et tente ensuite de subvenir à leurs besoins. C'est ainsi que plus de la moitié des ouvriers, semble-t-il, entretiennent dans la même ville plusieurs foyers.

Aussi, ces travailleurs sont-ils conduits à emprunter, malgré l'importance de leur revenu ; on pourrait presque dire à cause de l'importance de leur revenu, car les usuriers ne prêtent qu'à coup sûr. Les taux sont excessifs, de 3 % à 10 % et jusqu'à 20 % par mois, si bien que le capital est rapidement doublé et que le travailleur hypothèque d'avance plusieurs mois de salaire : on peut voir, les jours de paie, des groupes d'hommes ou de femmes qui attendent aux portes des chantiers de la Creole, à Cabimas, la sortie de leurs débiteurs. Le travailleur trop endetté est alors contraint d'emprunter de nouveau le jour même où il a reçu son salaire. Ces usuriers qui sont souvent des Margariteños renommés pour leur sens des affaires, ne travaillent pas dans les compagnies pétrolières ou n'y travaillent plus : ils en sont sortis après avoir trouvé cet emploi si lucratif ou bien en ont été chassés discrètement. Il est arrivé que, lorsque ses dettes étaient devenues trop criantes et que la société commençait à s'en inquiéter, un pétrolier ait été obligé de démissionner afin de rembourser son créancier avec la grosse indemnité qui lui est alors versée ; il va sans dire que la perte d'une aussi bonne situation est pour une famille un véritable désastre quand le chômage sévit...

On peut estimer que la plupart des ouvriers, la moitié au moins des Intermedios et quelques Staffs, d'origine vénézuélienne, sont ainsi tenus par des usuriers. En 1963, l'administration de la Shell évaluait à 2,5 millions de Bolívares les dettes de ses travailleurs dans le Zulia, soit en moyenne 375 Bolívares par tête, et ce chiffre est sans doute sous-estimé. Fait très caractéristique, ce sont surtout les jeunes, entre 30 et 35 ans qui s'endettent ainsi.

Les compagnies et les syndicats luttent depuis longtemps contre de pareilles pratiques et tentent de développer le sens de l'épargne. L'aide à la construction est l'un des principaux moyens utilisés, en donnant au travailleur la possibilité de se créer un foyer. D'autre part, les syndicats, avec l'aide financière des compagnies, ont créé des organismes de crédit qui prêtent à bon marché (mars 1956), mais cette politique bien intentionnée a partiellement échoué car les travailleurs paraissent continuer à faire appel aux usuriers après avoir épuisé leur crédit auprès des caisses. Celles-ci n'ont souvent abouti, paradoxalement, qu'à aggraver l'endettement de la main-d'oeuvre ! Est-il vrai, comme on l'affirme, que dans la péninsule de Paraguanà, l'usure a presque complètement disparu depuis 1958 ? Cela paraît douteux car elle est plus florissante que jamais dans le Distrito Bolívar voisin. Il est de toute façon regrettable qu'un silence pudique soit fait sur ce fléau et qu'aucune étude détaillée n'en ait encore été faite.

II - LE ROLE DES SYNDICATS

Sous la dictature du général Pérez Jiménez, les syndicats ont été d'autant plus durement persécutés qu'ils étaient plus révolutionnaires : les syndicats chrétiens, au contraire, ont joui presque jusqu'à la fin d'une certaine tolérance. A partir de 1958, la transformation radicale du régime a, par un mouvement naturel, fait disparaître presque complètement le syndicalisme chrétien et favorisé l'essor des organisations de gauche. Depuis lors, la FEDEPETROL absorbe peu à peu tous les autres mouvements. Des critiques assez violentes ont été adressées à cette politique de regroupement qui tend à former un véritable monopole, tout à l'avantage du parti gouvernemental AD auquel la Fedepetrol est étroitement liée. Il est probable que cette fédération représente environ la moitié des travailleurs du pétrole, alors que le syndicat concurrent FETRA-HIDROCARBUROS, lié au parti URD, ne rassemble guère plus de 10 % de la main-d'oeuvre. Dans la péninsule de Paraguanà où l'activité pétrolière est prédominante, la Fedepetrol a elle-même créé une quinzaine de syndicats dans d'autres branches : trois syndicats de pêcheurs, etc.

Les compagnies, qui s'entendent mieux avec le pouvoir depuis 1961, favorisent cette concentration en acceptant des pratiques qui ont fait leurs preuves aux Etats-Unis. Les cotisations, par exemple, sont déduites du salaire et versées directement au syndicat ; l'ouvrier qui veut rompre son adhésion doit faire une demande particulière par la voie hiérarchique. Dans le contrat collectif de 1960, la Creole s'est engagée à verser un million de Bolívares pour la maison syndicale de la Fedepetrol. Celle-ci semble même avoir demandé, lors du renouvellement de ce contrat en 1963, que les nouveaux avantages qui y seraient inscrits, ne soient accordés qu'à ses adhérents, ce que le Ministre du Travail aurait rejeté comme illégal...

Certains Staffs affirment aussi, non sans malignité, que la fédération aurait obéi aux instances du gouvernement en ne demandant pas de trop grandes augmentations de peur d'entraîner une augmentation générale des salaires : politique prudente et justifiable mais difficile à expliquer à des travailleurs...

Ces accusations, malheureusement invérifiables, semblent fondées, mais de toute façon, elles sont symptomatiques. Il est certain que la politique de la Fedepetrol a peu à peu changé depuis 1960. Ce changement s'explique en partie pour des raisons d'opportunité et les critiques seront sans nul doute bien plus violentes si AD perd le pouvoir. Mais cette évolution correspond aussi à quelque chose de plus profond : sous l'effet de la propagande anti-bolchévique et de l'influence des compagnies, les syndicats pétroliers vénézuéliens semblent ne plus mettre vraiment en cause les principes de la société capitaliste et tendent ainsi à devenir de simples organes de contestation. Cette tendance, si elle est durable, montrerait que le syndicalisme vénézuélien, cessant de prendre pour modèle les organisations européennes, en vient à imiter les centrales des Etats-Unis.

III - LES LIENS AVEC LE MILIEU

Il faut entendre par "milieu" l'ensemble du cadre où se déroulent la vie et l'activité professionnelle des pétroliers, c'est-à-dire le paysage, la région avec ses vieux noyaux de peuplement et la population autochtone, ce qui montre la diversité de ce problème.

a. La Vénézolanisation :

Avant 1940, il n'y avait pour ainsi dire pas de mélange entre les ingénieurs étrangers et la population vénézuélienne : les Staffs ne se mariaient pas sur place et l'on cite l'exemple d'un ingénieur américain de la Creole qui, après avoir épousé une Vénézuélienne, fut obligé de quitter le camp et de se chercher un logement à l'écart. Ces préjugés ont perdu de leur force et les unions entre Américains et Vénézuéliennes, sur place, ou bien entre ingénieurs vénézuéliens et jeunes américaines au cours de stages aux Etats-Unis sont devenues assez fréquentes. Il semble que les cadres de la Shell se mêlent beaucoup plus difficilement à la population locale, peut-être parce que les relations culturelles avec l'Europe sont moins fréquentes que celles qui se nouent entre le Vénézuéla et les Etats-Unis, peut-être aussi parce que les cadres britanniques semblent plus xénophobes que les Américains et les Hollandais encore bien davantage que les Anglais.

La vénézolanisation de la main-d'oeuvre est pratiquée systématiquement depuis une quinzaine d'années. A partir de 1950, les Vénézuéliens ont été progressivement reçus parmi les Staffs dont ils forment aujourd'hui une forte proportion. La raffinerie de la Shell à Punta-Cardón, par exemple, comprenait, en janvier 1958, 259 employés et cadres étrangers sur environ 4 000 travailleurs, soit 6,5 % du total, et en juillet 1963, 101 employés étrangers sur un total de 2 857 personnes, soit 3,5 % ; il y avait alors 260 employés vénézuéliens représentant les deux-tiers du personnel de direction. Cette évolution se poursuit et si les présidents-directeurs généraux des quatre grandes sociétés étaient encore en 1964 des étrangers, on peut assurément imaginer le moment où la quasi-totalité des pétroliers seront d'origine locale. Il n'est pas facile de prévoir les transformations que cela entraînera sur le comportement des travailleurs, car d'une part, les cadres locaux gardent, malgré leur promotion, des préjugés moraux dont les Américains ne souffraient guère, ce qui tend à rendre la morale plus étroite, mais d'autre part, ces hauts cadres séjournent longtemps aux Etats-Unis, en Europe ou dans d'autres régions pétrolifères (Proche-Orient, Lybie, etc...) si bien qu'ils perdent en partie les traditions vénézuéliennes ; il serait téméraire de vouloir décrire l'effet de ces deux facteurs agissant dans des sens en partie opposés.

b. La fixation de la population :

La fixation de ces masses mises en mouvement directement ou indirectement par l'activité pétrolière est l'un des plus graves problèmes humains du Vénézuéla d'aujourd'hui. Quelques constatations devront servir de base à toute tentative de solution.

Le déracinement est un caractère qui semble dans la plupart des cas solidement acquis, on pourrait dire "irréversible" : les familles que l'attrait de l'or noir a mis en mouvement reviennent rarement dans leur pays d'origine et lorsqu'elles le font, c'est pour s'installer dans une grande ville et non pour regagner les champs qu'elles cultivaient. Par exemple, les milliers de ruraux qui ont quitté les pentes sèches du Sucre pour accourir à Anaco ne sont pas retournés vers leurs villages quand l'activité pétrolière de cette ville subit une grave crise, mais sont repartis vers la sidérurgie de Guyane. L'auteur a pu interroger un ingénieur de la Shell dont le cas fournit un autre exemple de ce processus : ses parents, qui produisaient du café dans les Andes du Trujillo, vinrent en 1939-40 travailler dans les camps de la Shell du Distrito Bolívar ; élevé dans les écoles de la compagnie, cet ingénieur occupe aujourd'hui un haut poste dans la raffinerie de Punta-Cardón. Il a oublié ses origines andines, se considère comme Zuliano et voyage beaucoup à l'étranger : Etats-Unis, Europe, Chili, etc... Tout se passe donc comme si les masses une fois mises en mouvement ne revenaient plus à leur point de départ, mais cela ne signifie pas qu'elles se fixent ailleurs.

Les exemples cités plus haut montrent au contraire que la mobilité ainsi acquise subsiste et se trouve renforcée par chaque crise pétrolière. Les groupes humains gravitant autour des travailleurs du pétrole, les "parasites", sont les plus sensibles aux variations de la conjoncture et se remettent en mouvement pour une faible contraction de la masse salariale versée, constituant ainsi une masse mobile dont les déplacements aggravent de façon redoutable l'effet régional des crises économiques.

Les pétroliers ne sont pas beaucoup plus solidement fixés. Pour beaucoup d'entre eux, les camps ne sont que des étapes vers les grandes villes et, même si les avantages grandissants de l'industrie du pétrole les y retiennent, leurs fils, comme on l'a vu plus haut, ont tendance à se diriger vers les professions libérales si florissantes dans les zones urbaines. Les promotions augmentent cette mobilité car si les simples ouvriers changent rarement d'occupation et de lieux de travail, les mutations sont assez fréquentes chez les Intermedios et deviennent la règle chez les Staffs pour qui s'ajoutent les stages d'étude à l'étranger. Aussi bien, la main-d'oeuvre pétrolière répugne à s'enraciner, comme le montre amplement la lenteur du développement des urbanisations de la Creole à Tamare et à Judibanà, malgré les conditions étonnamment avantageuses offertes aux candidats à la propriété. Et si les pétroliers aiment à fleurir leurs maisons, il est frappant de remarquer que c'est toujours avec des plantes placées dans des pots, c'est-à-dire aisément mobiles et que l'on peut emmener avec soi.

Les conséquences de ce manque d'enracinement sont fort graves : les nombreux habitants des agglomérations pétrolières achètent rarement la terre sur laquelle ils vivent et payent encore moins souvent un loyer. Or, la rente foncière, malgré le caractère profondément rétrograde qu'on lui attribue généralement, fournirait aux propriétaires de domaines aujourd'hui à l'abandon des capitaux qui permettraient, au moins aux plus ouverts, de moderniser leur exploitation. Pour cette raison, l'effet de l'implantation du pétrole s'est fait sentir à sens unique, car il a bouleversé les coutumes et mis en mouvement la main-d'oeuvre sans fournir d'autre part à l'agriculture les moyens de se transformer. Le traumatisme a été si grave que les producteurs locaux n'ont pu profiter du vaste marché qui s'ouvrait ainsi à leurs portes : rien ne montre mieux la gravité et l'absurdité de la situation actuelle que l'exemple du marché d'El Tigre où la viande, le lait, les légumes sont amenés

en camions de centres de production éloignés de 600 kilomètres quand aux portes de la ville, les herbages des Llanos et les alluvions du rio Tigre sont délaissés par les paysans.

La politique de "Desarollo de la Comunidad" s'est attaquée à l'un des aspects de ce problème en tentant de mêler intimement les masses pétrolières avec les autres travailleurs de la nation ; il est certain que des urbanisations comme celles de la Creole jouent dans ce sens un rôle favorable et qu'aujourd'hui, les hauts cadres sont plus étroitement liés aux médecins ou aux avocats des villes pétrolières. Mais l'autre aspect de la question semble, jusqu'ici du moins, avoir été complètement oublié, bien qu'il soit d'une importance capitale : aussi longtemps que des mesures habiles ne permettront pas aux régions pétrolières de profiter, par toutes leurs activités, de la richesse de leur sous-sol, elles ne pourront connaître de développement harmonieux, car l'installation d'une industrie aussi puissante ne peut que bouleverser leur équilibre et leur être finalement défavorable.

Malgré les grands changements intervenus depuis quinze ans, on ne peut dire que l'enracinement des masses pétrolières soit satisfaisant. Au contraire, la promotion des cadres vénézuéliens aux plus hautes charges semble avoir pour effet de transmettre à la main-d'oeuvre nationale l'instabilité propre aux travailleurs étrangers. La très forte centralisation politique de l'Etat vénézuélien vient encore aggraver cette crise des régions productrices : la plus grande partie des bénéfices tirés du pétrole et qui ne sont pas rapatriés à l'étranger sous forme de dividendes est versée au gouvernement qui les redistribue en salaires et en subventions surtout dans les bassins industriels (Caracas et Valencia) ou les régions déprimées. L'un des principaux besoins de ces régions pétrolières où l'économie locale a été paradoxalement ruinée par l'extrême richesse du sous-sol est une politique de développement soigneusement concertée s'intéressant simultanément à toutes les formes d'activité.

CONCLUSION

OJO

On a vu dans l'introduction combien il était difficile de limiter le sujet, tant l'exploitation du pétrole a entraîné au Vénézuéla de conséquences humaines variées. Elle a mis en mouvement plusieurs centaines de milliers de personnes, créé un type de travailleur original et, par l'action directe de cette main-d'oeuvre ou par l'intermédiaire des hauts salaires qui lui sont versés, transformé plus ou moins tout le reste de la nation. Il faut donc, afin de définir complètement ce groupe humain, ne pas décrire seulement ses caractéristiques propres, mais analyser également les effets de sa formation et de son activité sur les régions où il vit et enfin, sa place et son rôle dans la nation.

a. Le travailleur pétrolier :

Le travailleur du pétrole est presque toujours d'origine rurale. Qu'il fût péon ou propriétaire de terres vastes peut-être, mais mal exploitées, il vivait chichement, loin des ressources commerciales et des services de la ville. Grossier, sans culture artistique, il considérait que dépenser est chez un homme une marque de qualité. Les atroces guerres civiles qui ont déchiré les campagnes vénézuéliennes pendant un siècle, jusqu'au début du XXe, lui ont laissé le goût de la violence et du désordre. Sa sensualité maladroite fondée sur le mépris de la femme et le désir de passer pour un "macho", un mâle capable de prouesses répétées, le poussait à engendrer beaucoup d'enfants dont la maladie emportait précocement la moitié.

Les compagnies pétrolières, en transformant cette force de travail en main-d'oeuvre industrielle, ont cherché davantage à lui inculquer le souci de l'efficacité qu'à lui apprendre à s'adapter à la vie moderne. Elles lui ont donné une instruction technique soignée, parfois même très poussée, en négligeant complètement l'éducation artistique et ce qui fait la culture. Les sociétés ont provoqué le déplacement de plusieurs milliers de travailleurs, ont organisé leur vie et commencé à les fixer dans de nouveaux paysages. Elles ont voulu, en versant de hauts salaires, que sa productivité accrue profite, en partie du moins, au pétrolier. Ainsi, tout aboutit à augmenter la puissance d'action de ces hommes sans transformer notablement les besoins qu'ils ont gardés de leur origine pauvre et rurale : le pétrolier continue à rechercher le bonheur dans l'alcool, les dépenses pour paraître et les maisons closes, comme le faisait jadis le malheureux péon, mais il dispose aujourd'hui de plus d'argent en un mois que son père, jadis, en un an, ce qui aggrave d'autant les effets de son comportement.

Depuis la IIe Guerre Mondiale, cette main-d'oeuvre à peine urbanisée mais qui évolue extrêmement vite, tend déjà à "s'embourgeoiser". Sous la pression morale des compagnies, de l'Eglise et des gouvernements, le travailleur du pétrole commence à réserver une partie de ses ressources à son foyer ; il fait bâtir, achète des équipements ménagers, assure de bonnes études à ses enfants. Cette tendance est renforcée, depuis 1959, par la contraction de la main-d'oeuvre et l'augmentation régulière des salaires. Le pétrolier cherche davantage à conserver sa place et ses privilèges qu'à améliorer une condition déjà favorable.

Par les changements extraordinaires et rapides de sa condition, le pétrolier vénézuélien illustre ainsi beaucoup plus profondément sans doute que les autres ouvriers des sociétés industrielles, la contradiction entre une mentalité qui n'a guère changé depuis un siècle et des possibilités d'action qui ont grandi dans des proportions vertigineuses. Paysan mal urbanisé qui devient déjà conservateur et entre dans les classes moyennes avant d'avoir pu connaître pleinement la condition ouvrière, le pétrolier a gardé des comportements caractéristiques des divers états par lesquels il est passé, ce qui explique ses étonnantes contradictions : déraciné en train de se créer une nouvelle patrie, syndicaliste révolutionnaire et batailleur qui commence à s'entendre avec les grands trusts, catégorie pilote qui se met à l'écart de la nation, riche qui vit comme un pauvre, parvenu qui ne s'est pas encore habitué à sa nouvelle richesse, paysan fasciné par la vie urbaine qu'il recherche sans vouloir accepter tout ce qu'elle implique, une certaine discipline, le goût du confort, les investissements fonciers. C'est par ses contradictions que l'on peut définir le plus précisément le travailleur pétrolier, curieux type humain qui tient à la fois du paysan des Andes et de l'ouvrier américain.

b. La région pétrolière :

Le développement de l'exploitation pétrolière, secteur de pointe de la grande industrie moderne, dans des campagnes techniquement arriérées a fait naître un nouveau type de région, caractérisée par une évolution étonnamment rapide des secteurs économiques.

L'agriculture a été presque toujours ruinée. La main-d'oeuvre a fui les conditions de vie misérables des exploitations rurales pour se précipiter vers les hauts salaires du pétrole. Même si la majorité de ces journaliers n'ont pu trouver d'emploi dans les compagnies ni même dans les entreprises contractuelles, l'attrait des hauts revenus les a tout de même détachés de la terre, car ils ont presque tous préféré se coller aux grillages des riches camps pétroliers, admirer l'aisance et tâcher d'y participer indirectement plutôt que de revenir sur les terres qu'ils cultivaient et reprendre leur vie misérable. D'autre part, les villes nées des agglomérations pétrolières ont joué leur rôle habituel d'attraction des masses paysannes, ce qui a renforcé secondairement l'exode rural. Cependant, les propriétaires fonciers ne pouvaient tirer grand avantage de l'installation à leurs portes de ces masses ouvrières. Si l'on excepte les terres achetées par les compagnies - fort bon marché, d'ordinaire - on a vu que les domaines ruraux ont été occupés de force, sans que cette invasion donne lieu, le plus souvent, au versement d'une rente foncière. Fait encore plus étonnant, la demande ainsi accrue n'a guère profité aux marchés locaux puisque l'inadaptation des producteurs agricoles aux besoins nouveaux, en qualité comme en quantité, un certain snobisme qui fait préférer ce qui vient de loin, le bas prix des transports et le désir de la main-d'oeuvre étrangère de ne consommer que des produits importés ont conduit ces masses humaines à s'approvisionner à plusieurs centaines de kilomètres. Au total, l'exploitation pétrolière a eu un effet négatif grave que rien, ou presque, n'est venu contrebalancer.

Cette industrie est trop particulière aussi pour avoir attiré beaucoup d'autres exploitations industrielles. Certes, une conserverie s'est installée à Punto-Fijo, des ateliers de Coca-Cola près de Puerto-la-Cruz, mais tout cela est peu de chose. Les seules industries employant beaucoup de main-d'oeuvre que le pétrole ait amenées avec lui sont les entreprises contractuelles. Or, cette activité est extrêmement sensible aux variations de la conjoncture et l'on a vu combien cette main-d'oeuvre était mobile.

La très forte centralisation politique de l'Etat vénézuélien est venue aggraver la situation des régions pétrolières. L'installation de plusieurs dizaines de milliers de personnes dans une campagne vide nécessite de très grands investissements sociaux. Malheureusement, la presque totalité des royalties sont versées à Caracas et ne profitent guère aux champs pétrolifères qui pâtissent ainsi, paradoxalement, de la richesse de leur sous-sol. Enfin, cette industrie pétrolière est l'une de celles qui obtient la plus forte productivité grâce au volume des capitaux investis par travailleur, mais cette caractéristique même, toute à l'honneur des compagnies, est également défavorable à l'équilibre régional. Elle conduit en effet à verser de hauts salaires à une main-d'oeuvre peu nombreuse : le volume des capitaux injectés ainsi dans l'économie régionale aggrave d'une façon redoutable les effets des moindres décisions des travailleurs, et le chômage subsiste simultanément. Cette situation éminemment dangereuse est spontanément masquée par un mécanisme empirique de compensation : l'extraordinaire développement du secteur tertiaire.

Déjà, les besoins de l'exploitation pétrolière ont conduit les sociétés à créer un réseau routier qui permet ensuite le développement, comme à El Tigre, de la fonction commerciale. D'une façon plus générale, la nécessité pour un grand nombre d'hommes de participer indirectement aux richesses créées par le pétrole a abouti à une étonnante multiplication des "services" de tout ordre. On ne s'étonnera pas de trouver d'abord les services propres à tout organisme urbain : banques, fonds de commerce, hôtels, avocats, médecins... Le développement extraordinaire de certaines distractions est beaucoup plus caractéristique des villes pétrolières, car il ne s'explique que par la relative richesse des ouvriers et par leur coutume de dépenser d'ordinaire tout ce qu'ils gagnent : ainsi se multiplient les débits de boissons, les magasins de vêtements, d'automobiles ou de postes de télévision et aussi les maisons closes. Enfin, certaines activités qui ne méritent plus guère le nom de services, loin de répondre à un besoin collectif, représentent surtout une tentative pour survivre, pour s'insérer dans l'édifice social, même sans lui être utile et parfois, en lui étant franchement nuisible. Ces formes variées de parasitisme peuvent utiliser, par exemple, le développement des constructions mécaniques : combien d'ateliers de réparations d'automobiles, de magasins de pièces usagées récupérées sur des véhicules abandonnés, d'échoppes de tapisserie automobile, de peinture... Ce parasitisme peut prendre une forme moins hypocrite et aussi plus redoutable, celle du vol ou de l'assassinat ; on répète trop souvent que le banditisme, dans les régions pétrolières, est pratiqué d'ordinaire par des hommes venus des villes et non par la population locale, ce qui est vrai ; mais comment ne pas voir dans les déplacements de ces criminels un aspect des migrations déclenchées par l'activité pétrolière et qui ont attiré vers la richesse des masses humaines pauvres et déracinées ?

L'installation de l'exploitation pétrolière dans une région n'aboutit pas ainsi à créer un secteur secondaire florissant. Par la puissance de son action, due au volume des salaires versés, par l'étonnante rapidité de son évolution qui amène les centres d'exploitation à se déplacer (Distrito Bolívar) ou même à déménager complètement (El Tigre), par sa sensibilité, enfin, aux variations de la conjoncture qui peuvent diminuer brutalement le volume de la main-d'oeuvre employée (Anaco), le pétrole aboutit en somme à remplacer une activité primaire, l'agriculture, par des activités tertiaires souvent parasites. Ce remplacement est bien sûr spontané et ce phénomène s'explique finalement par une caractéristique avantageuse des activités tertiaires : leur faible besoin de

capitiaux par travailleur. C'est dans l'immédiat, et puisqu'aussi bien ces masses humaines n'ont pas le choix, le seul moyen de survivre. Le secteur primaire, c'est-à-dire l'agriculture fort arriérée des latifundias, demanderait pour se moderniser bien plus de capitaux, tout comme des industries diverses pour se créer.

Le parasitisme sous toutes ses formes, et même sous celle du banditisme, est ainsi une solution au problème du chômage, imparfaite bien sûr, mais la seule qui soit à portée de ces masses dépourvues de qualification professionnelle et de capitaux. Malheureusement, ce développement du secteur tertiaire n'est durable que s'il est complété et soutenu par des activités primaires et secondaires : c'est là tout le drame des villes pétrolières dont les "services" ne sont appuyés que sur une activité industrielle très mobile, le pétrole, et qui cherchent pour cela à se reconverter. L'autre inconvénient majeur du secteur tertiaire est que les progrès de productivité qu'on peut y espérer sont des plus médiocres : des trois types d'activité, on sait que c'est celui où le travail humain a le moins de chances de multiplier son efficacité à l'aide de la machine.

Sur le plan régional, le bilan du développement pétrolier est loin d'être négatif. L'action des compagnies a fait aux régions pétrolifères l'incalculable avantage de créer des zones d'attraction dans des campagnes vides d'hommes et de favoriser ainsi spontanément une décentralisation particulièrement bien venue au moment où la capitale et le bassin de Valencia prenaient une importance dangereuse dans l'économie nationale. Mais cet essor aboutit à un très grave déséquilibre. Il paraît indispensable que l'Etat développe des activités secondaires plus diversifiées dans ces villes nouvelles et qu'il ne croit pas indigne de lui de s'attacher au renouveau de l'agriculture afin de donner aux masses humaines agglomérées par le pétrole des activités harmonieusement réparties entre les trois secteurs.

c. La nation et le pétrole :

Au risque de répéter certaines remarques, il faut considérer les effets sur toute la nation vénézuélienne de l'essor pétrolier, ce qui ramène au problème si commun aujourd'hui de l'installation dans un pays sous-développé d'une grande industrie moderne.

1) L'injection massive de capitaux :

Le contraste entre les hauts salaires versés par cette industrie et la mentalité de péones pauvres que les ouvriers ont plus ou moins gardée explique le gaspillage, la prodigalité et la multiplication des parasites. En exigeant, même avec un certain retard, une augmentation parallèle de leurs revenus, les travailleurs des autres industries qui n'ont pas encore obtenu la même productivité, ont provoqué une telle élévation des coûts de production que les produits vénézuéliens ont les plus grandes difficultés à lutter, sur les marchés d'exportation, avec les produits européens ou nord-américains. Enfin, l'homme suivant d'ordinaire les capitaux, ces hauts salaires ont aggravé l'exode rural dans de telles proportions que les campagnes vénézuéliennes sont aujourd'hui ruinées. Hormis les riches cultures maraîchères du bassin de Valencia et la colonisation récente du piémont andin (Portuguesa), l'agriculture est en profonde décadence : les Andes perdent leur population de plus en plus rapidement et les Llanos présentent le spectacle affligeant de villages en déclin et de maisons en ruine. Rien n'étonne plus le géographe habitué à cet abandon que le nombre et l'aspect riant des fermes de Colombie, au moins sur la côte atlantique, entre Santa Marta et Cartagena, contraste d'autant plus frappant que les villes vénézuéliennes débordent de richesses et de bien-être auprès de la misère effroyable des agglomérations colombiennes. Ainsi, l'injection trop massive de

capitiaux dans les camps pétroliers et, indirectement, dans les grandes villes, têtes du système bancaire, a déplacé les masses paysannes plus rapidement que n'augmentait la productivité des exploitations rurales. Il en résulte un déclin qui est l'un des problèmes les plus graves du Vénézuéla moderne, mais que l'opinion publique semble complètement ignorer.

Une autre conséquence assez paradoxale de cet afflux de capitaux est le renforcement du rôle et aussi des pouvoirs de l'Etat. La forte centralisation politique, héritée des longues périodes de dictature, et l'augmentation des royalties mettent dans les mains de l'Etat 60 % des bénéfices produits par l'exploitation pétrolière, ce qui conduit ce dernier à contrôler d'aussi près que possible les compagnies, sources de toute cette richesse et à redistribuer celle-ci dans les divers secteurs de l'économie. La puissance des grandes sociétés privées aboutit ainsi à renforcer l'Etat, à le pousser à intervenir dans la plupart des activités économiques de la nation, bref, à adopter une politique de tendance apparemment socialiste. Il est permis d'y voir une forme de ce que certains appellent le « néo-capitalisme », puisque aussi bien, l'Etat n'est pas indépendant des sociétés privées qui pèsent fréquemment sur ses décisions.

2) La dépendance de l'étranger :

Si hostile qu'il soit au capitalisme et aux grandes compagnies, un gouvernement vénézuélien ne peut négliger l'avis de groupes qui contrôlent la quasi-totalité du commerce extérieur. Il est caractéristique de voir comment la diplomatie du gouvernement Romulo Betancourt, d'abord très défavorable aux trusts, s'est infléchie peu à peu jusqu'à soutenir assez fidèlement l'action de son puissant voisin dans le monde caraïbe. Le pétrole a joué ici un rôle sans doute considérable.

Une autre conséquence de son exploitation est de faire dépendre le Vénézuéla des marchés étrangers, puisque toute variation mondiale de la demande entraîne une vague d'embauche dont la soudaineté peut être dangereuse ou une crise aux conséquences encore plus graves. Comme plus d'un tiers des bénéfices quitte le pays sous forme de dividendes rapatriés, on voit qu'une partie importante de la vie économique et sociale de la nation est soumise aux décisions des grandes compagnies pétrolières, prises à Londres ou à New-York et qui échappent complètement au gouvernement vénézuélien.

Enfin, il faudrait considérer également la dépendance technique dans laquelle se trouve le Vénézuéla à l'égard des Etats-Unis : la plupart des cadres du pétrole, quelle que soit leur nationalité, ont suivi les cours des Universités nord-américaines, ou parfois, européennes. Cette influence écrasante des Etats-Unis est cependant moins caractéristique, car elle est si répandue qu'on la retrouve presque aussi forte dans les pays industriels d'Europe.

3) Les bouleversements moraux :

Il est impossible, dans l'évolution morale du Vénézuéla moderne, de distinguer exactement ce qui est le fait de l'industrie pétrolière. L'étude ne peut saisir que des effets globaux, mais la place prédominante de cette industrie dans l'économie de la nation conduit à lui reconnaître un rôle capital. Il serait également injuste de rendre la direction des compagnies responsable directement des bouleversements que leur activité a provoqués : si elles n'ont pas toujours évalué justement les conséquences lointaines de leurs décisions ni prêté à ces effets un intérêt suffisant, il faut avouer que l'Etat lui-même les a aussi fréquemment méconnus.

La ruine du cadre familial traditionnel est la première de ces conséquences. Avec l'industrie, la famille n'est plus, comme dans les campagnes, le cadre de production : chaque travailleur,

désormais, est salarié. La femme gagne ainsi en partie son indépendance. Le développement de la vie urbaine, en favorisant l'anonymat, brise l'un des plus sûrs moyens de contrainte morale. Enfin, l'importance croissante de l'instruction conduit, surtout dans les camps pétroliers, à envoyer les enfants poursuivre leurs études au loin, parfois à l'étranger. Tout contribue ainsi à détendre les liens à l'intérieur du foyer et à affaiblir la conception chrétienne de la famille.

L'installation du capitalisme et en particulier de l'une de ses industries les plus modernes aboutit à développer une "société de consommation". Les hauts salaires permettent d'augmenter la demande ; d'autre part, on s'efforce d'élargir un marché encore bien trop étroit par le développement étonnant du crédit et de la publicité qui s'étend dans la presse, la radio et particulièrement sur les cinq chaînes de télévision. Cette action qui suit surtout l'exemple nord-américain, aboutit, comme Monseigneur Lizardi le montrait dès 1953, à une société matérialiste et "paganisée" dont le principal souci est le confort.

Simultanément, les puissances qui dominent la société vénézuélienne s'emploient avec acharnement à réformer les moeurs. Les grandes compagnies pétrolières par peur du bolchevisme, l'Eglise pour rétablir le respect de la morale catholique, le gouvernement, enfin, par peur du communisme et désir d'assurer l'ordre public, se rencontrent dans cette action moralisatrice. On loue les "valeurs spirituelles" et la solidité de la famille. On entretient le mépris du libertinage et l'idée que la femme, éternelle mineure, doit tomber de puissance paternelle en puissance maritale, si bien que les jeunes femmes de la capitale qui gagnent déjà leur vie n'osent se chercher un logement à part. La grande presse réproche la liberté érotique de la mode et des moeurs d'Europe en même temps que les cinémas projettent des films américains imprégnés d'un érotisme lucratif. Enfin, tout ce qui a une influence au Vénézuéla essaie d'inculquer aux citoyens le sens de l'épargne...

Les contradictions sont évidentes, et d'abord, l'alliance étonnante, en cette action morale, des grands trusts pétroliers en majorité protestants avec l'Eglise catholique et les gouvernements socialisants... La politique en faveur de l'épargne mérite d'être discutée. Il ne faut pas oublier que le gaspillage auquel se livrent la plupart des ouvriers du pétrole est une manière de fournir des ressources aux habitants des bidonvilles : si demain, les pétroliers ménagent mieux leur train de vie et épargnent tout ce qui ne leur est pas absolument nécessaire, des centaines de milliers de personnes se trouveront exposées à la faim et la révolution risque de gronder. Gaspillage et parasitisme semblent ainsi former un équilibre, vicieux sans doute, mais qu'il serait très dangereux de rompre brutalement. Il n'est même pas certain que ce soit économiquement souhaitable car l'industrie vénézuélienne souffre sans doute davantage de l'étroitesse de son marché que du manque de capitaux. Elle ne travaille guère, aujourd'hui encore, que pour une fraction de la population des villes ; bien peu de campagnards sont capables d'acheter une automobile, des chaussures neuves ou un électrophone... Puisque la quasi-totalité des capitaux investis viennent déjà de l'étranger et que le pays ne dispose pas de ressources nationales suffisantes, il n'est pas interdit de penser que favoriser l'épargne risquerait de diminuer un marché déjà trop étroit et nuirait à l'équipement industriel du Vénézuéla.

Quoi qu'il en soit, tous les efforts de restauration de l'ordre moral semblent, jusqu'ici, avoir échoué. L'alcoolisme est fort répandu ; le vol, le viol et l'assassinat sont devenus assez fréquents dans les grandes agglomérations pour faire de Caracas l'une des villes les plus dangereuses du monde. La prostitution, malgré les condamnations morales et les patrouilles de police, est florissante : il y a en été, à Punto-Fijo, plus de deux mille prostituées, soit une proportion dix fois plus grande qu'à Paris. Enfin, et c'est là sans doute la plaie la plus grave de la société vénézuélienne, le concubinage est commun et 45 % des naissances sont illégitimes. Par voie de conséquence, les enfants abandonnés sont légions et posent de redoutables problèmes psychologiques : ils cherchent

un substitut au foyer qui leur manque et le trouvent dans ces bandes de jeunes qui offrent la tendresse et l'autorité indispensables. Il en résulte une recrudescence effroyable du banditisme que les moyens techniques les plus modernes ne parviennent pas à contenir.

Il serait injuste de voir dans les fléaux sociaux auxquels il vient d'être fait allusion, l'effet direct du développement du pétrole, comme le font certains mouvements extrémistes. En revanche, il n'est guère douteux que les problèmes d'adaptation communs à tous les pays où l'économie se transforme, ont été profondément aggravés au Vénézuéla par le contraste entre le sous-développement de l'économie et de la société dans les années 1920 et la puissance des industries nouvelles au premier rang desquelles il faut bien placer les compagnies d'exploitation du pétrole.

BIBLIOGRAPHIE

Les livres traitant du pétrole au Vénézuéla sont innombrables, mais peu s'intéressent au côté humain de cette industrie et certains ne sont guère utilisables. L'auteur a réuni ci-dessous toutes les sources de renseignement qu'il a mises à profit.

A - OUVRAGES GENERAUX

Levi MARRERO, Venezuela y sus recursos (Cultural Venezolana, Caracas, (1964)

MORICE et CHARTIER, *Manuel de statistique*, T. 1 et II, (INSEE, Paris, 1954)

B - SOURCES CONSULTEES

Ministerio de Minas et Hidrocarburos : *Informacion estadistica de los sueldos, salarios y otras remuneraciones*. (Caracas, 1947 1962)

Ministerio del Trabajo : *Reparticion de los trabajadores del petroleo*, (Caracas, 1953)

Ministerio de Obras Publicas : *Censo de Poblacion* (1920, 1926, 1936, 1941, 1950, 1961) (Caracas)

Camara de la Industria Petrolera : *Informe sobre la industria petrolera*, (Caracas, 1960)

Renseignements communiqués par :

- les compagnies : Creole, Shell, Mene Grande, Mobil
- les syndicats : Fedepetrol
- la *International Consultants Organization* ,
- US. Department of Labor (*Bureau of Labor Statistics*, Washington, 25, DC., U.S.A.)

C - OUVRAGES SUR LE PETROLE

- *The cost of living among employees of the petroleum industry of Venezuela*, (Creole, Caracas, 1940)

- *Money disbursements by oil company employees and their family* (Creole, New-York, 1946)

- Briceno PARILLI, *Las migraciones internas y los municipios petroleos*, (Thèse, Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1947)

- *General study of lax and opinion over Creole camps and other lands and the permanent structures and dwellings situated thereover* (Creole, Caracas, 1950)

- *Conferencia sobre relaciones humanas* (Creole, Caracas, juin 1953)

- Federico BAPTISTA, *Breve reseno historico de la industria petrolera en Venezuela* (Excelsior, Caracas, 1955)

- Pedro PAREDES, *Economia y Petroleo* (Arte, Caracas, 1960)

D - AUTRES OUVRAGES EXPOSANT EN PARTIE LES EFFETS DU DEVELOPPEMENT PETROLIER

- Miguel OTELO SILVA, *Oficina n°1* (Caracas, 1959)

- J. de ARMAS CHITTY, *Historia de la tierra de Monagas* (Maturin, 1956)

- J. PRIETO SOTO, *Petroleo* (Corvepet, Caracas, 1960)

E - REVUES

- *Petroleo*, revue mensuelle, Ministerio de Minas e Hidrocarburos

- *El Farrol, Nosotros*, mensuels de la Creole

- *Topicos*, mensuel de la Shell

- *El Disco Anaranjado*, mensuel de la Mene Grande

APPENDICE : LE TEST χ^2 DE PEARSON

L'auteur a été amené, au cours de cette étude, à comparer des séries statistiques observées (par exemple, la répartition selon les groupes de salaire des travailleurs de la Creole et de ceux de la Shell) ou bien encore une série observée et une autre calculée (comparer la répartition des entreprises industrielles vénézuéliennes classées selon le nombre de leurs employés avec la répartition indiquée par une fonction mathématique ajustée comme celle de Galton). Le hasard peut introduire entre les deux séries comparées des différences minimales sans signification profonde et qui n'empêcheront pas les deux séries d'être semblables : il est possible aussi qu'un facteur particulier à l'une des deux séries fasse différer les chiffres et cette différence prend alors une signification importante : les deux séries ne sont pas semblables. Le problème est de déterminer à partir de quelle différence le hasard n'est plus seul en cause ou, en d'autres termes, quelle différence maximale on peut mettre sur le compte du pur hasard.

Le problème est un peu plus compliqué car les méthodes statistiques ne permettent pas d'ordinaire de trancher clairement. Elles peuvent seulement fournir une présomption aussi forte que l'on voudra, mais non une assurance formelle. Par exemple, le calcul statistique montrera qu'il y a seulement une chance sur 10 000 pour que le seul jeu du hasard produise l'écart constaté. En ce cas, on pourra à bon droit conclure que d'autres facteurs que le hasard interviennent et que l'écart constaté est "significatif". Mais il est vrai, en toute rigueur, qu'un événement qui n'a qu'une chance sur 10 000 de se produire peut se produire... Il faut bien se décider à trancher et se contenter d'une certitude relative. Nous avons suivi la coutume en adoptant le seuil de 1 % : lorsqu'un événement a moins d'1 chance sur 100 de se produire, on raisonne comme s'il ne devait pas se produire. Les divers tests statistiques permettent de calculer cet écart qu'il y a une chance sur 100 de trouver expliqué par le hasard. Il suffit alors de comparer cet écart "à 1 %" à l'écart réellement constaté : si le test indique une différence admissible de 2 et si la différence observée est de 15, il est à peu près sûr que les deux séries comparées ne sont pas semblables ; si la différence constatée était, au contraire, de 2,1, il conviendrait de réserver son jugement.

Soit à comparer une série de valeurs observées x_1, x_2, \dots (le nombre d'entreprises employant de 10 à 100 employés, par exemple, puis de 100 à 200, etc...) et une série calculée y_1, y_2, \dots (nombre d'entreprises qui selon la loi mathématique imaginée, doivent employer de 10 à 100 personnes, etc...). La différence $y_1 - x_1$, écart entre la valeur théorique et la valeur observée, doit être testée et cela devra être fait pour chaque classe (1, 2, 3, etc...). Pearson a montré que la somme des rapports :

$$\chi^2 = \sum_i \frac{(y_i - x_i)^2}{y_i}$$

somme qu'il appelle χ^2 , se distribue selon une loi dont il a mis les principales valeurs en table. Il suffit alors, après avoir calculé le χ^2 d'un groupe de deux séries, de le comparer avec la valeur au seuil de 1 % pour voir s'il se trouve en-deçà ou au-delà et en déduire si les écarts sont purement aléatoires (les séries sont alors semblables, à l'action du hasard près) ou s'ils ne peuvent être attribués au seul hasard, et dans ce cas les séries sont assurément différentes.

