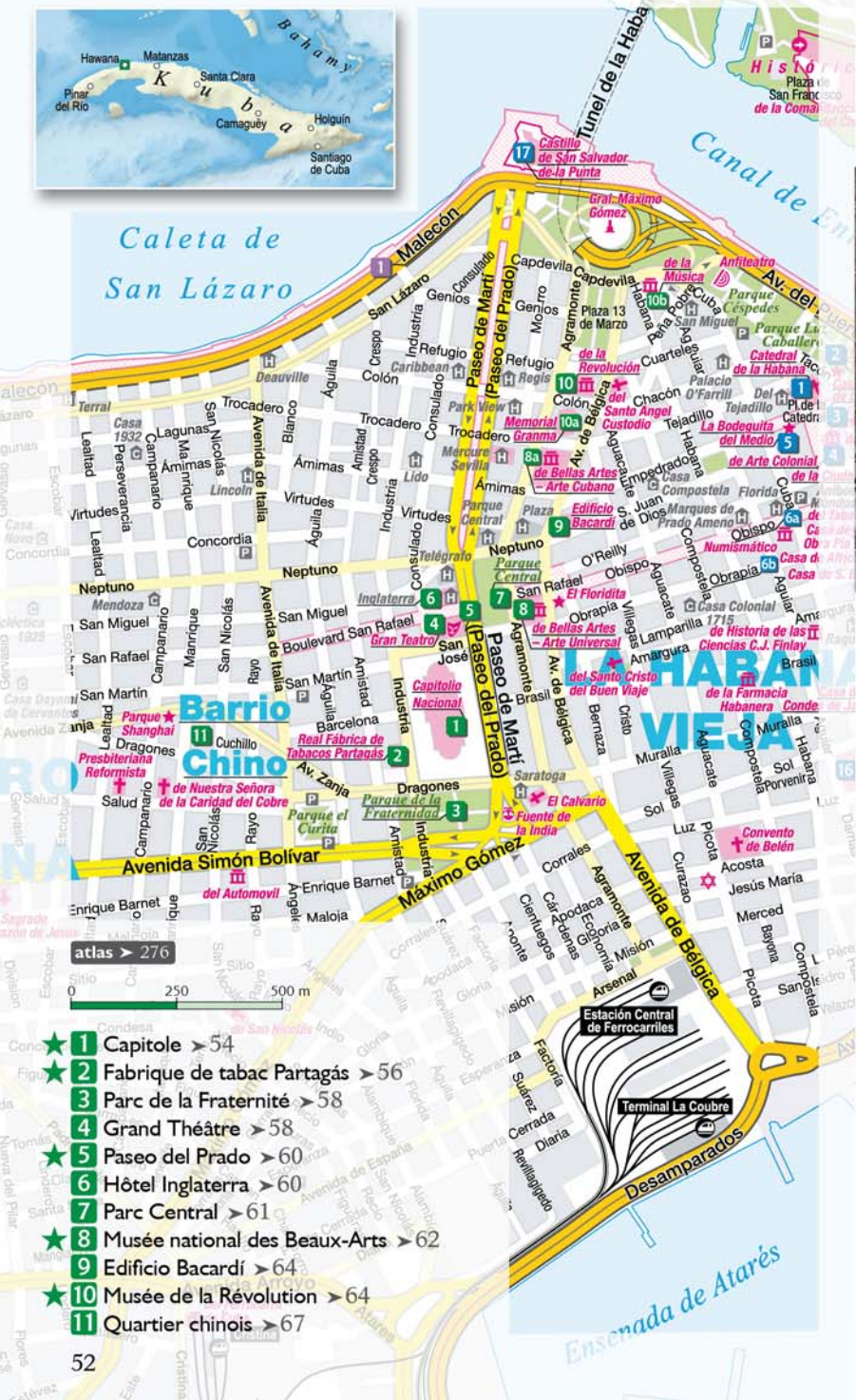


Centre de La Havane



Quartier des contrastes

Devant l'afflux de population qui eut lieu au cours du XIX^e s., la place commençait à manquer à La Havane, ce qui rendit nécessaire la recherche de nouveaux terrains constructibles. Beaucoup ont choisi d'habiter en-dehors des murs de la vieille ville.



Centre-ville de La Havane

Le centre actuel (Centro Habana) fut construit sur des terrains marécageux, qui ne suscitèrent pendant des années aucun intérêt. Ce lieu est traversé de nos jours par la promenade du Prado (ou Paseo de Martí), qui relie le front de mer Malecón (> 70) au Capitole (> 54), le monument le plus emblématique de cette partie de La Havane et symbole architectural de la ville. Ceux désirant mieux connaître l'histoire de Cuba devront visiter le musée de la Révolution (> 64), occupant l'ancien palais présidentiel. La fabrique de tabac Partagás (> 56), l'une des plus anciennes de La Havane, ne séduira pas uniquement les amateurs de tabac cubain.

Le plan de rénovation de la capitale n'englobant hélas qu'une partie de la vieille Havane, les édifices du centre tombent en ruines. Ces immeubles délabrés et ces rues animées deviennent toutefois au fil des ans aussi attrayants que les monuments de la vieille ville. Les visiteurs sont attirés avant tout par l'authenticité de ce quartier et sa véritable atmosphère

latino-américaine. Se promenant dans cette partie de la capitale, on rencontrera plus souvent des enfants allant à l'école, des ménagères avec des bigoudis dans les cheveux en train de bavarder, ou des vendeurs s'époumonant sur les marchés de rue que des groupes d'excursionnistes. On pourra goûter à une spécialité cubaine populaire, une pizza saupoudrée de jambon et garnie de ketchup, servie directement de la fenêtre de la cuisine d'une maison. On trouve aussi parfois des spaghettis à la sauce tomate. On mange debout dans la rue devant la maison, avant de rendre les couverts à la maîtresse des lieux. Le repas se règle en peso cubano (voir aussi : Argent > 260).

Ce quartier est tout aussi attrayant le soir. Au coucher du soleil, la vie se transporte dans la rue. De vieilles dames s'asseyent dans des fauteuils sortis des maisons, tandis que les hommes disputent une nouvelle partie de dominos et que les enfants jouent au base-ball avec des cannettes vides de Coca-Cola. ■

★ 1 Capitole

La construction de ce palais a coûté près de 17 millions de dollars. Les matériaux utilisés provenaient du monde entier et l'on fit appel aux meilleurs artistes et artisans. Le résultat de ces travaux dépassa toutes les espérances.



Au fond - le Capitole

L'édifice a été construit sur le site de l'ancienne gare ferroviaire Villanueva. Après que celle-ci fut déplacée plus à l'est, les autorités municipales réfléchirent longtemps à l'affectation de ce vaste terrain (près de 0,4 km²) situé au centre-ville. L'idée initiale de construire un fastueux palais présidentiel fut abandonnée et l'on décida finalement d'y édifier le siège du parlement, dont les travaux débutèrent en avril 1926. Le projet fut confié à l'entreprise américaine Purdy & Henderson, qui avait déjà construit plusieurs édifices à La Havane. Le chantier employa 8 000 ouvriers, avec un système de travail en rotation. Grâce à cela, la construction du Capitole put être achevée en trois ans à peine.

Le palais fut ouvert le 20 mai 1929, pour le 27^e anniversaire de l'indépendance de la République de Cuba

(l'occupation américaine prit fin en 1902). Les travaux de finition durèrent toutefois encore deux ans. Jusqu'en 1950, le Capitole fut le siège du parlement et servit de palais présidentiel. Après la révolution, l'édifice abrita les services du ministère des sciences, des technologies et de l'environnement. Il accueille de nos jours des conférences et des rencontres officielles. On y trouve aussi des bureaux de l'administration.

La construction du Capitole coïncida avec la Grande Dépression. Durant les années suivantes, le gouvernement dut à maintes reprises se justifier de cet investissement coûteux, alors que le pays était en proie aux problèmes sociaux. On suppose par ailleurs que la construction de ce palais a été dictée par les ambitions personnelles du président Gerardo Machado, qui souhaitait laisser derrière

lui ce monument. Une chose est sûre : le Capitole compte aujourd'hui parmi les plus beaux édifices de cette partie du monde. Dès son achèvement, il faisait forte impression : il était alors le plus grand édifice de la ville et sa coupole la 3^e au monde en termes de taille. Actuellement, sa silhouette blanche majestueuse et idéalement proportionnée reste un élément important du paysage urbain.

On accède à l'entrée principale par un large escalier de granit de 55 marches, au sommet duquel se trouvent des sculptures de l'artiste italien Angelo Zanelli, mesurant 6,5 m de haut. Celle de droite, représentant une femme, est une allégorie de la Vertu (La Virtud), tandis que l'homme à droite symbolise le travail (El Trabajo). Les marches mènent jusqu'au portique aux dimensions véritablement impressionnantes (36 m de large sur 16 m de long), soutenu par une rangée de colonnes de pierre, hautes de 14 m chacune. On entre dans le bâtiment par des portes massives décorées de reliefs réalisés par Zanelli, qui représentent des scènes de l'histoire de Cuba, telles que la découverte de l'île par Christophe Colomb en 1492.

Dans la salle centrale, sous la coupole, se dresse une immense statue de la République (La Estatua de la República), qui est aussi une œuvre de Zanelli. Coulée dans du bronze en Italie, elle fut ensuite transportée en trois parties vers La Havane. Elle serait inspirée des représentations d'Athénée, la déesse grecque de la sagesse. Deux modèles cubains, Lily Valty et Elena de Cárdenas y Echarte, posèrent aussi. Le montage de cette construction gigantesque, haute de 15 m, pesant 49 t et recouverte d'or de 22 carats, se fit à l'intérieur du Capitole. Elle fut alors le 2^e monument en termes de taille placé à l'intérieur d'un édifice, devancée seulement par la statue du Grand Bouddha Rushana au Japon (16 m de haut).

La Estatua de la República, placée sur un socle en onyx de 2,5 m de haut, tient dans ses mains une lance et un bouclier. Le monument, vide dans un



Coupole du Capitole

premier temps, fut rempli par la suite de béton. On installa aussi des renforts spéciaux pour que la statue ait une station debout stable et prévenir les éventuelles chutes.

Le sol de la pièce centrale accueille la réplique du diamant de 25 carats, marquant le kilomètre zéro de Cuba, à partir duquel sont mesurées toutes les distances sur l'île. L'original appartenait au tsar russe Nicolas II. Le gouvernement cubain acheta cette pierre précieuse à un bijoutier turc. Elle fut hélas volée le 25 mars 1946, malgré d'importantes mesures de sécurité, avant d'être retrouvée en juin de la même année... dans le tiroir du bureau du président de Cuba, Ramón Grau San Martín. Craignant une nouvelle disparition de ce joyau, Fidel Castro ordonna en 1973 d'en faire une copie, destinée à être placée dans la vitrine creusée dans le sol. Le lieu où est détenu l'original reste inconnu ; selon les rumeurs, il aurait agrandi la collection privée de Castro.



Voyage à travers l'histoire de la motorisation

Les voitures anciennes (oldtimers) circulant encore et toujours dans les rues cubaines font sans doute définitivement partie des représentations de Cuba. Visiter La Havane à bord d'un taxi historique est un moyen populaire et sûrement le plus élégant de découvrir la ville.

Les années 1940 et 1950 sont souvent décrites comme étant l'âge d'or de l'industrie automobile américaine. C'est en effet à cette époque que furent produites des voitures massives, rapides et robustes, que beaucoup associent aux vieux films hollywoodiens. Une grande importance était accordée aux finitions et aux décorations. Les sièges en cuir étaient confortables, les pneus et la peinture résistants. Avant la révolution, des milliers de Ford, Chevrolet, Cadillac et Dodge sillonnaient les rues de La Havane. Lorsque Castro entra dans la ville, les Américains abandonnèrent leurs voitures, qui furent volontiers récupérées par les Cubains. L'embargo américain de 1962 rendit impossible toute importation de machines et de pièces détachées sur l'île. Depuis lors, les Cubains sont passés maîtres dans la réanimation de leurs vieilles autos : on trouve à chaque coin de rue des ateliers spécialisés dans les réparations les plus diverses, allant du

colmatage de pneus à l'installation d'un nouveau moteur, en passant par l'ajout d'une nouvelle couche de peinture. Cela fait que l'on peut voir dans les rues des modèles, qui, dans d'autres pays, sont confinés aux musées ou aux collections privées. L'île compte plus de 60 000 anciennes voitures américaines.

Durant les années 1960, Cuba se mit à importer des Moskvitch ou des Lada d'Union Soviétique, ou encore des Fiat 126p produites en Pologne. Depuis 2011, les Cubains peuvent acheter de nouveaux véhicules ; avant cette date, il n'était possible d'acquérir que des autos produites avant 1959. Toutefois, en raison des prix très élevés et des impôts, peu de citoyens peuvent se le permettre.

Les excursions à La Havane à bord de taxis anciens sont devenues ces derniers temps une attraction touristique très populaire. Ce type de voiture peut accueillir sans problème jusqu'à cinq passagers. Le prix et le parcours emprunté doivent toujours être convenus avant le départ. On peut essayer dans certaines situations de négocier avec le chauffeur. Il faut toutefois garder à l'esprit que ce voyage à bord d'un taxi aussi exceptionnel coûtera plus de 10 fois plus cher qu'une course avec une voiture ordinaire. Les chauffeurs attendent les touristes le plus souvent près des monuments les plus connus, ainsi que sur le parking à proximité du Capitole et de Plaza de la Revolución.