



Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion
du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique*

Francisco Corona Flores

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, outubro de 2020 | Évora, octobre 2020

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion
du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique*

Francisco Corona Flores

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, outubro de 2020 | Évora, octobre 2020

Jury

Président : Dr. Filipe Themudo Barata

Directeur du mémoire : Dra. Ana Cardoso de Matos

Examineur principal : Dra. Ana Maria Bernardo

Examineur de l'université partenaire : Dr. Humberto Morales Moreno

Autre examineur : Dra. Rute Sousa Matos

As estações de comboio esquecidas: uma proposta para a valorização e gestão do património ferroviário do Estado de Tlaxcala, México

Resumo

Desde a primeira metade do século XIX, foram realizadas inúmeras tentativas de estabelecer ferrovias no México. Desta forma, ao longo de um século e meio, o estabelecimento das ferrovias contribuiu para a transformação da economia e da sociedade em que foram estabelecidas, mudando as relações daqueles que aí habitavam e as paisagens. Apesar da importância que tiveram os caminhos de ferro, principalmente a partir dos últimos anos do século XX, os edifícios pertencentes às ferrovias passaram a ser afetados por um processo de degradação acelerado. Este trabalho visa aprofundar a história das ferrovias que foram estabelecidas no Estado de Tlaxcala e procura entender como elas dialogaram e transformaram as regiões em que se implantaram, quais são as características dos traços que deixaram, e como é possível revalorizar e protegê-los.

Palavras-chave: ferrovias, estações de comboio, património, México, Tlaxcala.

Les gares oubliées : une proposition pour la valorisation et la gestion du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, Mexique

Résumé

Depuis la première moitié du XIX siècle des nombreux essais pour établir des chemins de fer ont été entrepris au Mexique. De cette manière, au long d'un siècle et demi furent implantés plusieurs chemins de fer qui ont contribué à la transformation de l'économie et de la société où ils ont été installés, en changeant les relations de ceux qu'y habitaient et les paysages. Malgré l'importance des chemins de fer, surtout à partir des dernières années du XX siècle, les établissements appartenant aux chemins de fer ont commencé à être affectés par un processus de dégradation plus accéléré. Ce travail cherche à approfondir sur l'histoire des chemins de fer qui ont été installés à l'État de Tlaxcala, et tente à comprendre comment ils ont dialogué et changé les régions où ils ont été construits, quelles sont les caractéristiques des traces qu'ils sont laissés, et comment est possible de les revaloriser et les sauvegarder.

Mots-clés : chemins de fer, gares, patrimoine, Mexique, Tlaxcala.

The forgotten train stations : a proposition for the valorization and management of the State of Tlaxcala's railway heritage, Mexico

Abstract

Since the first half of the XIX century numerous attempts to establish railways had place in Mexico. In this way throughout a century and a half the railways have contributed to the transformation of the economy and society where they had been established, changing the relationships of those who inhabit there and the landscapes. Despite of the importance of the railways, particularly from the last years of XX century, the establishments belonging to the railways began to be affected by a more accelerated degradation process. This work aims to deepen into the history of the railways which were established on the State of Tlaxcala, and looks to understand how they have dialogued and changed the regions where they were built, which are the features of the traces that they have left, and how it is possible to revalorize and safeguard them.

Key words : railways, train stations, heritage, Mexico, Tlaxcala.

Table de matières

Remerciements	2
Introduction	5
Chapitre 1 – Un aperçu de l’État de Tlaxcala au XIX siècle	
1.1 Le système politique au niveau de la Fédération et de l’État	12
1.2 Histoire politique de l’État de Tlaxcala au XIX siècle	13
1.3 Conditions géopolitiques de l’État de Tlaxcala	15
1.4 L’économie de l’État et le processus d’industrialisation	18
Chapitre 2 - Les chemins de fer à Tlaxcala	
2.1 <i>Le Ferrocarril Mexicano</i>	23
2.2 <i>Le Ferrocarril Interoceánico</i>	41
2.3 Les autres lignes	50
2.4 La technologie impliquée	61
Chapitre 3 - Les chemins de fer et le paysage	
3.1 Autour du concept de paysage	71
3.2 Les paysages à l’État de Tlaxcala au XIX siècle	74
3.3 L’arrivée et l’installation des équipements techniques	77
3.4 Le dialogue entre les paysages et les chemins de fer	81
Chapitre 4 - Les gares et le territoire	
4.1 Les gares et ses relations avec les centres urbains et les centres productifs	92
4.2 La localisation des gares du <i>Ferrocarril Mexicano</i> et son dialogue avec le territoire	95
4.3 La localisation des gares du <i>Ferrocarril Interoceánico</i> et son dialogue avec le territoire	99

Chapitre 5 - Les gares : matériaux, techniques et architecture

5.1 Les matériaux et les styles employés	114
5.2 La construction des gares du <i>Ferrocarril Mexicano</i>	115
5.3 La construction des gares du <i>Ferrocarril interoceánico</i>	121
5.4 Quelques commentaires par rapport aux gares	127

Chapitre 6 - Le patrimoine ferroviaire de Tlaxcala

6.1 Autour du concept de patrimoine	139
6.2 Le patrimoine ferroviaire au long du XX siècle et les processus de privatisation	145
6.3 Le patrimoine ferroviaire à l'État de Tlaxcala aujourd'hui	148

Chapitre 7 : Le plan de gestion patrimonial

7.1 La présentation de la proposition du plan de gestion patrimonial	157
7.2 La recherche historique	158
7.3 La documentation de l'état de conservation	158
7.4 L'enregistrement et le catalogage des biens	159
7.5 Le dépositaire de la garde et l'entité gestionnaire	160
7.6 Le plan de gestion patrimonial et la proposition de mise en valeur	163

Conclusions	181
--------------------	-----

Sources et bibliographie

Annexes

Remerciements

Comme il est le cas de toutes les entreprises, l'opportunité d'avoir pu poursuivre le Master TPTI et d'avoir fini ce travail, est le résultat de la mise en œuvre d'un grand ensemble des volontés qui à la voix de mon appel, se sont conjuguées et ont marché au long des années, toutes ciblées vers le même objectif : soutenir mon désir de continuer ma formation académique. Tenter de remercier à chacune des personnes et des entités qui ont contribué à la réalisation de cet objectif, serait peut-être impossible et injuste, car je risque d'oublier nommer certains acteurs qui aient pu faire des apports à cet effort intellectuel : je m'excuse d'avant pour ces omissions involontaires. En essayant de suivre une logique chronologique, j'aimerais remercier au début à l'UPAEP dont son aide, il y a déjà presque une décennie, a fait possible mon premier départ et séjour d'études en France, lequel m'a touché tellement que m'inspiré à chercher d'y retourner (Paris et la France resteront toujours dans mon cœur). J'aimerais aussi remercier aux professeurs Robin Anne Rice et Carlos Arturo Giordano Sánchez Verín, grâce auxquels j'ai développé une vraie passion par la recherche : grâce à eux j'apprends de la précision, de l'assiduité, et à être critique dans ce domaine. Ce travail s'est bénéficié aussi de ces qualités. J'aimerais remercier aussi au professeur Humberto Morales Moreno qui m'a encadré avec certaines procédures au début de la formation TPTI.

Tous mes remerciements sont importants, mais je veux remercier particulièrement à l'Union Européenne. Je le remercie énormément, car grâce à son soutien économique j'ai pu poursuivre ce programme, et à côté du domaine académique, son soutien m'a permis aussi de m'enrichir au niveau personnel avec toutes les expériences vécues au long de la durée de la formation. J'aimerais remercier aussi à l'administration du Master TPTI, notamment à Evelyn Berrebi et à Anne-Sophie Rieth, qui m'ont toujours aidé d'une manière efficace et rapide dès le moment où j'ai su que je ferais partie de la promotion XII. J'aimerais remercier aussi à l'*Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala* (AHET) et au *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias* (CEDIF), ainsi qu'à son personnel, car ces institutions m'ont toujours accueilli d'une manière agréable et efficace chaque fois que j'y suis allé pour faire de la recherche. Dans le même sens, j'aimerais remercier aux messieurs Juan Antonio Corichi Barceinas, Nazim Avendaño Ramos et Rafael García Sánchez pour avoir partagé avec moi ses archives photographiques personnelles, grâce auxquels ce travail a pu compter avec des illustrations exceptionnelles. Je remercie aussi à la

professeure Ana Cardoso de Matos pour m'avoir guidé au long de cette recherche : grâce pour tous les commentaires.

Je remercie à mes collègues de la promotion FIRMITAS, avec qui j'ai partagé deux ans de ma vie, pour les échanges que on a eu en relation au Master, mais surtout pour tout ce qu'ils m'ont appris par rapport à leurs pays, à leurs cuisines, à leurs cultures et à leurs visions du monde. Nous n'avons pas rédigé aucun travail sur ce sujet, mais de toute façon je trouve que cela a été une des plus enrichissantes parties de la formation et de ce programme. De la même manière, j'aimerais remercier à toutes les merveilleuses personnes que j'ai connu en France, en Italie et en Portugal, qui m'ont accueilli, aimé et bref, qui m'ont fait sentir comme chez-moi. Des paroles me manquent pour décrire combien j'ai reçu d'elles, et combien je les remercie et je les aime.

Enfin, mon plus grand remerciement c'est à ma famille et notamment à ma mère, Mary, pour m'avoir soutenu tout au long de ma vie, même à travers mes aventures et projets les plus intrépides. Sans son amour, soutien, encouragement, et compréhension, ce travail n'aurait pas été possible ; à elle je le dédie.

Introduction

Dans la dernière décennie du XX siècle, une vague de privatisations des entreprises de l'État a eu lieu au Mexique. Parmi ces entreprises se trouvait *Ferrocarriles Nacionales de México*, laquelle était l'entreprise ferroviaire du pays. Héritière d'une tradition forgée au long du XIX siècle et consolidée durant le XX, la liquidation de cette entreprise a laissé à l'abandon un nombre important des équipements consacrés au fonctionnement du service. Entre ces équipements, en raison de son importance au niveau architecturale, mais aussi de la relevance du rôle qu'elles ont joué dans le passé, il semble important récupérer les gares.

Dans ce cadre, le présent travail envisage de s'occuper en particulier du patrimoine ferroviaire bâti dans une partie en spécifique du Mexique, l'État de Tlaxcala. Situé au centre-sud du pays, sa position stratégique entre le port le plus important du pays et la capitale, a fait que la plupart des routes et des chemins qui connectaient ces deux points devraient traverser son territoire, aussi loin que depuis 1521. Ainsi, le premier chemin de fer installé dans le pays n'a pas été une exception, et en 1873 lorsque tout le réseau du *Ferrocarril Mexicano* a été installé, il y avait même une branche qui le connectait à la ville de Puebla via Tlaxcala. Dans les années suivantes, les équipements d'autres compagnies telles que le *Ferrocarril Interocéanico* et quelques autres petites lignes ont été aussi mises en place au long de son territoire. Après le boom ferroviaire au Mexique, vers 1920 on comptait avec 24 gares à l'État de Tlaxcala, lesquelles restent toujours mais dans un état de dégradation.

Pourquoi est-il important de s'intéresser à la valorisation et à la gestion du patrimoine ferroviaire ? Tout d'abord, dans le cas de Tlaxcala pour faire connaître le concept du patrimoine industriel, car il n'est pas si bien connu dans la région pour le grand public, et pour ce motif, ce type d'héritage n'est pas si bien apprécié et valorisé. Une autre raison c'est que le patrimoine ferroviaire est le reflet d'un des processus historiques les plus importants du pays, l'époque de la modernisation et de l'industrialisation, laquelle a eu lieu d'une façon plus profonde dans la deuxième moitié du XIX siècle. Ainsi, il faut comprendre que les chemins de fer ont bouleversé non seulement l'économie, mais aussi ils ont refaçonné le mode de vie des gens. De moins en moins mais encore, le patrimoine ferroviaire est un élément d'identité présent surtout dans les communautés où les gares ont été établies ; à Tlaxcala, un nombre important d'elles font encore partie du paysage urbain et sont un élément de référence dans les villes et les villages. Dans cette

même logique, cet héritage est aussi notable car il fait partie de l'identité des anciens ouvriers et des employés qui ont travaillé dans cette industrie. Également, s'occuper du patrimoine ferroviaire est relevant puisque la préservation des structures bâties engage aussi la sauvegarde d'un nombre important des savoir-faire et des techniques impliqués dans la construction, l'opération et la maintenance. En plus, du point de vue architectural, l'héritage ferroviaire est signifiant car ses valeurs sont assez spécifiques, puisque à côté de ses caractéristiques proprement fonctionnelles, il est possible d'identifier une esthétique particulière de l'époque.

Ainsi, un premier objectif de ce travail c'est d'approfondir la recherche autour l'histoire des chemins de fer qui ont été installés à l'État de Tlaxcala, car même s'ils existent déjà certaines études lesquelles ont tenté de s'approcher au sujet, on considère qu'aucune n'est pas arrivé à le traiter d'une manière globale et assidue. Bien qu'elles parlent de l'arrivée de cette industrie à Tlaxcala, elles s'occupent à décrire ces moments par rapport au premier réseau –celui du *Ferrocarril Mexicano-*, traitent avec moins d'attention les événements autour du *Ferrocarril Interoceánico*, et laissent à côté ce qui s'est passé avec les petites lignes. Deuxièmement, on cherche à proposer des réflexions autour des divers aspects, tels que les chemins de fer et sa relation avec le paysage, ou le concept du patrimoine dans le cadre de l'héritage ferroviaire établi à Tlaxcala, et surtout faire des analyses des gares au niveau de ses caractéristiques architecturales et de son lien avec le territoire. Le troisième objectif c'est présenter un plan pour la gestion de ce patrimoine bâti, lequel envisage une stratégie de pédagogie entre la population locale pour favoriser sa revalorisation, et qui puisse aussi proposer une nouvelle gérance de l'héritage ferroviaire existant aux différents niveaux.

Pour achever ces objectifs, après la délimitation du sujet, une sélection de la bibliographie la plus pertinente a été faite. Qui a déjà traité ces thèmes ? quels sont les ouvrages les plus utiles et appropriés pour soutenir scientifiquement cette entreprise ? Par rapport à la première thématique, en général, les ouvrages qui traitent les chemins de fer au Mexique sont nombreux, néanmoins, la plupart d'entre eux touchent seulement le sujet du point de vue historique ou du côté de l'histoire économique. Ainsi, sont communes les chroniques qui parlent des premiers essais de l'installation de la ligne Veracruz-ville de México, mais malheureusement, il n'est pas possible de trouver de la rigueur académique dans ces racontes, car il s'agit la plupart d'entre elles des narrations qui ont eu pour objectif de faire une allégorie du progrès économique et matériel que le pays expérimentait à

l'époque. Au contraire, même si dans certaines parties de ce travail ce type d'œuvres pourront être cités, l'objectif c'est utiliser plutôt des œuvres de caractère académique.

Dans ce cadre, ils existent plusieurs livres qui puissent être cités. Premièrement il a été utilisé « The Building of the Mexican Railway »¹ de David M. Pletcher, laquelle est la première œuvre consacrée à l'étude d'une façon scientifique du premier réseau ferroviaire installé au Mexique, le *Ferrocarril Mexicano*. À côté, pour aborder l'histoire de cette compagnie *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*² de John Gresham Chapman a été employé. Au même niveau, pour parler du *Ferrocarril Interoceánico*, il sera utilisé *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico : Puebla en el porfiriato*³ de Gloria Tirado Villegas, ainsi que l'ouvrage « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) » de Lucía Salazar Garrido.⁴

Par rapport aux chemins de fer à Tlaxcala, les œuvres principales sont *La vida sobre rieles. Una historia del ferrocarril en Tlaxcala*,⁵ de Hugo Villalobos, *La vida en rieles* de Ricardo Romano Garrido⁶ et « El ferrocarril de Santa Ana Tlaxcala: un lindo tranvía de mulitas » de Gloria Tirado Villegas.⁷ Néanmoins l'importance de ces livres et sa tentative de reconstruire l'histoire de cette industrie, il y a encore un manque d'information par rapport aux réseaux plus modestes qui n'avaient pas l'échelle du *Ferrocarril Mexicano* ou de l'*Interoceánico*. En outre, en ce qui concerne certains détails techniques impliqués dans l'installation des chemins de fer au XIX siècle, le livre *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*⁸ de Isabel Bonilla Galindo, Fernando Aguayo et Javier Ortega Morel, a été clé pour aborder ce sujet.

¹ David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 30, N°1, 1950, p. 26-62.

² John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*, México, SepSetentas, 1975.

³ Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico : Puebla en el porfiriato*, Puebla, BUAP-Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélaz Pliego, 2007.

⁴ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1919) », Thèse de master en Histoire, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México, 1997.

⁵ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles. Una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala – SEP, 2012.

⁶ Ricardo Romano Garrido, *La vida en rieles*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2010.

⁷ Gloria Tirado Villegas, « El ferrocarril de Santa Ana Tlaxcala : un lindo tranvía de mulitas », *VIII Simposio Internacional de Investigaciones Sociohistóricas sobre Tlaxcala*, Universidad Autónoma de Tlaxcala (UAT) / Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1994.

⁸ Isabel Bonilla Galindo, Fernando Aguayo et Javier Ortega Morel, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, México, CONACULTA, 2013.

Les ouvrages liés au sujet des gares sont moins nombreux, cependant existent quelques livres utiles. Une œuvre essentielle pour ce projet c'est le livre *De las estaciones*⁹ publié par le Musée National des Chemins de Fer, au Mexique, lequel présente une approche très précise en ce qui concerne la description des gares et leurs éléments architecturaux. Dans le même sens, les recherches de Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa telles que *La arquitectura ferroviaria en México : influencias importadas y asimilación de estilos (1873-1937)*¹⁰ et « La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México : integración de nuevas formas y sistemas constructivos »,¹¹ apportent des éléments assez utiles pour l'analyse des gares dans le contexte mexicain. Aussi, *Arquitectura y ferrocarril : tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*,¹² de Francisco Cuadros Trujillo est relevant par rapport à la compréhension de ce type d'architecture.

Pour encadrer les questions concernant le paysage dans le contexte mexicain, l'article de Federico Fernández-Christlieb et Marcelo Ramírez Ruiz « El concepto de « paisaje » en lengua castellana : una hipótesis geográfica de sus equivalencias en la Nueva España de los siglos XVI y XVII »¹³ a été utile. Du point de vue du patrimoine industriel il y a certaines œuvres qu'il faut prendre en considération. La première est *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*,¹⁴ la quelle montre plusieurs exemples de projets de patrimonialisation au long du territoire mexicain. De la même série, la *Memoria : Segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial*¹⁵ apporte des perspectives intéressantes. Par rapport à l'endroit qui concerne cette recherche, il existe une publication très

⁹ *De las estaciones*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México et Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995.

¹⁰ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria en México : influencias importadas y asimilación de estilos (1873-1937) », Thèse doctorale UNAM, México, 2008.

¹¹ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México : integración de nuevas formas y sistemas constructivos », *Gremium*, Vol. 5, N° 9, 2018, p. 81-98.

¹² Francisco Cuadros Trujillo, *Arquitectura y ferrocarril : tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*, Jaén, UJA Editorial, 2019.

¹³ Federico Fernández-Christlieb et Marcelo Ramírez Ruiz, « El concepto de « paisaje » en lengua castellana : una hipótesis geográfica de sus equivalencias en la Nueva España de los siglos XVI y XVII », *Journal of Latin American Geography*, Vol. 15, No. 2 (2016) : 79-99.

¹⁴ Sergio Nicolai et Humberto Morales Moreno (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003.

¹⁵ *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002.

récente aussi, appelée *El ferrocarril. Patrimonio Cultural de Tlaxcala*¹⁶ de Juan Antonio Corichi Barceinas et Nazim Avendaño Ramos, qui tente d'aborder le sujet des chemins de fer du point de vue du patrimoine, et qui a été très utile pour illustrer un peu l'état de conservation actuel des gares.

Après la sélection de la bibliographie, un processus de révision et lecture de la liste d'ouvrages a été mis en place. Après, il a été nécessaire de consulter plusieurs archives historiques, aussi bien physiques que numériques ; les plus utiles ont été l'AHET (Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala), la cartothèque du CEDIF (Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias) et la photothèque de l'INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia). Ensuite, le travail du terrain a été impératif pour identifier les gares et faire des analyses sur ses caractéristiques et son milieu. Il faut remarquer que l'importance de cette étude c'est de mener des nouvelles connaissances et réflexions autour des gares, lequel est un sujet pas encore exhaustivement traité dans le cas de l'État de Tlaxcala. Subséquemment, ce travail a été suivi par le développement du plan de gestion patrimoniale.

De cette manière, au long du premier chapitre les notions pertinentes pour comprendre le Mexique et l'État de Tlaxcala sont expliquées pour contextualiser la recherche. Ensuite, au chapitre deux l'histoire des chemins de fer qui ont été installés à Tlaxcala est décrite, en parlant des deux lignes principales, mais aussi des réseaux plus modestes. Au chapitre suivant un dialogue entre les chemins de fer et le paysage est développé, en établissant quelques approches en relation à l'impact des équipements dans les différents milieux. Dans le quatre, la relation entre les gares et territoire est discutée, surtout en ce qui concerne l'impact de l'établissement des premières lignes et gares sur l'espace. Au long de chapitre cinq on décrira les valeurs architecturales des gares et les techniques employées dans sa construction. Le chapitre six s'occupe de traiter la question du concept du patrimoine et décrit l'ensemble des biens liés aux chemins de fer considérés comme tels qui se trouvent à Tlaxcala. Le sept montre un plan de gestion patrimonial, en reprenant toute la recherche et les discussions préalables pour établir un projet. Les références concernant les figures (les cartes, les plans, les photos, les dessins, etc.) qui ont été utilisées pour illustrer le contenu des chapitres, se trouvent dans la partie de sources et bibliographie, à la fin de ce document, et sont suivies par les annexes. À la fin sera présenté le rapport du projet tutoré et la contribution que ce travail a eue pour cette mémoire.

¹⁶ Juan Antonio Corichi Barceinas et Nazim Avendaño Ramos, *El ferrocarril. Patrimonio Cultural de Tlaxcala*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala et Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, 2017.

Chapitre 1

Un aperçu de l'État de Tlaxcala au XIX siècle

Chapter 1 - An overview of the State of Tlaxcala in the 19th century

Abstract

Along this chapter are explained the geographical, political and economic conditions prevailing in the Mexican State of Tlaxcala, particularly on the second half of the 19th century. First, there is an introduction to the political system existing during that period of time in Mexico and in Tlaxcala. Secondly, it is presented an insight to the political history of the State of Tlaxcala, which describes its origins as a cultural unity, how it was administrated during the viceroyalty time, and how it became an independent State of the federation. On third place the geographical situation of the State is illustrated, touching aspects such as its extension, its vicinity and its physical features. Finally, an outline about how the economy of the State was configured, and how the industrialization process started is sketched. The objective of these points, is to give the necessary information to understand on which context the railways were set and developed their activities.

Keywords: geographical situation, geographical features, political system, political conditions, industrialization process.

L'idée d'expliquer l'histoire d'une région en particulier, demande toujours d'avoir un objectif précis, car la plupart des régions, même si elles sont de petites dimensions, sont riches en événements marquants. En partant de ce principe, et même si plein de choses se sont passées dans ce temps aux échelles internationale, nationale et locale, l'objectif de ce chapitre c'est de montrer un aperçu qui puisse aider à comprendre les conditions géographiques, politiques et économiques existantes au long du XIX siècle à l'État de Tlaxcala, lequel a été un des territoires où les chemins de fer ont été premièrement installés au Mexique.

1.1 Le système politique au niveau de la Fédération et de l'État

À la fin du XV siècle en Europe se développait un processus d'expansion qui avait comme un de ses axes principales l'exploration maritime, en cherchant des nouvelles routes pour arriver à l'*orient*, c'est à dire à l'ensemble des régions et territoires placés au-delà de l'est de la Méditerranée et qui étaient célèbres par ses produits. Dans ce cadre, plusieurs expéditions ont été entreprises. En 1492 Christophe Colomb, en pensant qu'il était arrivé à l'orient, a touché ce qu'on connaît maintenant comme le Caraïbe. Vingt-neuf ans plus tard et après deux ans de diplomatie et de guerre, Hernán Cortés prenait finalement la ville de Mexico-Tenochtitlan, capitale d'un puissant État qui contrôlait la plupart de la région. Ainsi, à partir de 1521, un nouvel ordre géré par la couronne espagnole de la dynastie des Habsbourg a été établi dans cette partie du monde.

Au long de trois siècles qui a duré la domination espagnole, ce territoire a été incorporé à la monarchie en tant qu'un royaume, et il a reçu le nom de *La Nouvelle Espagne*. Dans ce cadre, plusieurs façons de gérer le territoire ont été établis. Les anciens *Altepetls*¹⁷ du monde nahua ont été remplacés pendant le XVI siècle par des divisions ecclésiastiques, judiciaires et administratives diverses, tels que les Provinces d'Évangélisation, les Districts sous le charge du Tribunal du Saint-Office, les *Audiencias*, les *Gobiernos*, les *Corregimientos* et les *Alcaldías Mayores*. Au XVIII siècle, et déjà sous la dynastie des Bourbons dans la couronne espagnole, le territoire a été divisé

¹⁷ Dans la civilisation nahua, l'unité de pouvoir principale était l'*Altepetl*. Au même temps, un *Altepetl* était composé par plusieurs unités plus petites appelées *Calpulis*. L'ensemble de *Altepetls* était un *Huey Altepetl* ; un *Altepetl* était gouverné par un *Tlatoani*, et le gouverneur d'un *Huey Altepetl* était un *Huey Tlatoani*, comme ceux qui gouvernaient Mexico-Tenochtitlan ou Tlaxcallan.

en *Intendencias* et *Provincias Internas*. Ce nouveau système cherchait à régler et à homogénéiser une administration chaotique qui était pleine des exceptions et des privilèges.

Le XIX siècle a posé plein de défis en ce qui concerne la gouvernance du territoire. En 1821 et après onze ans de guerre, le Royaume de la Nouvelle Espagne a déclaré son indépendance de l'Espagne en devenant l'Empire Mexicain par la proclamation des *Tratados de Córdoba*. À partir de ce moment-là, une lutte intense entre les groupes conservateurs et libéraux, et entre les postures centralistes et fédéralistes par rapport à comment gérer le nouveau pays, s'est imposée en déclenchant plusieurs guerres et conflits au long des décennies suivantes. Au même temps, les gouvernements mexicains ont dû faire face au divers guerres d'intervention par rapport aux puissances, tels que l'Espagne (1825, 1829 et 1862), les États-Unis (1846-1848) la France (1838-1839 et 1861-1867) et le Royaume Uni (1862). Après tous ces enjeux et à la fin de la Deuxième Intervention Française¹⁸ en 1867, le régime républicain et le fédéralisme consacrés depuis la constitution de 1824 et ratifiés dans celle de 1857 ont pu être restaurés. Ainsi, le Mexique est défini dans cette dernière constitution comme une république représentative, démocratique, fédérale, composée par des États Libres et Souverains en tout ce qui concerne son régime intérieur. Un de ces États et celui de Tlaxcala.

1.2 Histoire politique de l'État de Tlaxcala au XIX siècle

Bien que la zone actuellement occupée par l'État de Tlaxcala a été habitée par des nombreux groupes humains aussi loin qu'il y a 12 000 ans,¹⁹ c'est dans le XIV siècle qu'il est possible de retracer le premier antécédent de Tlaxcala en tant qu'une entité politique, lorsque plusieurs groupes venus d'une région plus au nord,²⁰ sont arrivés et se sont y établis. Après quelque temps, les quatre groups²¹ les plus puissants se sont associés dans une sorte de confédération, laquelle était présidée d'une façon rotative par chaque un des *Tlatoanis* et où les décisions étaient prises par un type de sénat conformé par des représentants des tous les *Altepetls*. Cette confédération a reçu le nom de *Tlaxcallan*.

¹⁸ Connue en France comme l'*Expédition du Mexique*.

¹⁹ Ángel García Cook, *Tlaxcala a la llegada de los españoles según las evidencias arqueológicas*, p. 31.

²⁰ Connue comme *Chicomoztoc* ou "lieu de sept cavernes".

²¹ Chaque un a conformé un *Altepetl*.

Lorsque les espagnols ont établi leur domination dans la région après la chute de la ville de Mexico-Tenochtitlan en 1521, *Tlaxcallan* a reçu un traitement préférentiel puisque son aide et alliance avec les espagnols leur a permis de gagner la guerre. Ainsi, un de ses privilèges a été l'autorisation de préserver son propre gouvernement, sa culture et son territoire sans l'intromission des conquérants. Au long de la domination coloniale, *Tlaxcallan* a reçu plusieurs traitements : de 1531 à 1555 a été considéré un *Corregimiento*, lorsqu'elle était sous l'administration de l'*Audiencia de México* ; de 1555 à 1557 elle a été une *Alcaldía Mayor*, et à partir de cette dernière année elle a été nommée *Provincia*, sous l'administration d'un *Cabildo Indígena*²² et d'un gouverneur espagnol. Elle a préservé ce statut jusqu'au 1812, lorsque la Constitution Espagnole, dite de Cadix, a été promulguée.

Déjà après l'indépendance du Mexique, Tlaxcala a été ajouté en 1836 au territoire de l'État de México tant qu'un district. Dix ans plus tard, Tlaxcala a pu récupérer sa catégorie de territoire, garantie dans la constitution de 1824, lorsque la République Fédérale a été restaurée en 1846. Finalement, elle a été élevée au statut d'État Libre et Souverain dans la nouvelle Constitution Fédérale promulguée en 1857. Ainsi, comme prévu dans la Constitution de 1857, une division des pouvoirs (pouvoir exécutif, pouvoir législatif et pouvoir judiciaire) a été établie dans l'État, lequel était composé à la fois par des municipalités.

²² Un *Cabildo* était un des corps coloniaux chargés de diriger l'administration de la municipalité. Celui de la *Provincia de Tlaxcala* était composé par la noblesse indigène, ou moins au XVI siècle.



Figure 1 – Carte des États-Unis Mexicains et le territoire de l’État de Tlaxcala, lequel est en rouge. Les États de Puebla, Hidalgo, México partagent des frontières avec Tlaxcala. La ville de México, capitale du pays, est signalée avec le point rouge.

1.3 Conditions géopolitiques de l’État de Tlaxcala

Quelques années plus tard après d’avoir obtenu son statut d’État Libre et Souverain, Tlaxcala a acquis sa taille et forme actuels (comme il est montré dans la figure 1) grâce à une cession territoriale de l’État de Mexico, en recevant en 1863 –pendant le temps de la Deuxième Intervention Française – la municipalité de Calpulalpan. Ainsi, par rapport à ses frontières, Tlaxcala était pratiquement entourée par l’État de Puebla dans le sud, l’est et le nord, et partageait des frontières avec l’État d’Hidalgo dans le nord-ouest, et avec l’État de Mexico dans l’ouest. Son extension territoriale de 4,016 km² la place comme la deuxième entité fédérale la plus petite seulement après la capitale du pays.

Puisque l’État de Tlaxcala fait partie du Plateau Central Mexicain, il est traversé par la Cordillère Néovolcanique, raison pour laquelle la topographie de son territoire est accidentée, caractérisée par l’existence d’une chaîne montagneuse au nord et nord-est connue comme la *Sierra Tlaxco-La Caldera-Huamantla*, laquelle s’élève à une moyenne de 3,400 mètres au-dessus du niveau de la mer ; au sud-ouest il y a un haut plateau connu comme *Espolón de la Sierra Nevada*,

qui s'élève à une moyenne de 3,000 mètres, et au sud-est un volcan, connu comme *Matlalcueytl*, *Malintzi* ou *Malinche* s'élève jusqu'à 4,461 mètres. Ainsi, environ 60% de l'État est composée par des régions montagneuses.

Au long du territoire qui ressemble un losange et parmi toutes ces élévations, trois vallées s'étendent : au nord-ouest se trouve la *Valle de Pie Grande*, laquelle est une prolongation de la *Valle de Apan*, qui s'étend depuis l'État d'Hidalgo ; sur le côté opposé existe le *Valle de Huamantla*, au sud-est. Au centre et sud-est se trouve la *Valle de Nativitas* ou *Valle Tlaxcala-Puebla*, qui continue dans l'État de Puebla.

Cette topographie a déterminé les ressources hydriques de la région. Le fleuve *Zahuapan* est né grâce au dégel de la *Sierra de Tlaxco*, et traverse tout l'État de nord au sud. Le fleuve *Atoyac* descend depuis la *Sierra Nevada* et avance jusqu'au sud, où se rejoint avec le *Zahuapan*. La convergence de ces deux fleuves a contribué à une accumulation d'humidité assez importante dans la *Valle de Nativitas*, fait qui a fortement contribué à la fertilité de la terre.²³



Figure 2 – Relief de l'État de Tlaxcala

En ce qui concerne la division politique-administrative interne, comme dans tous les États de la fédération, l'unité la plus basique est la municipalité. Chaque une est administrée par un

²³ Ricardo Rendón Garcini, *El Prosperato. El juego de equilibrios de un gobierno estatal (Tlaxcala de 1885 a 1911)*, pp. 69-71.

ayuntamiento, lequel est dirigé par un *presidente municipal*. À l'époque il y avait des élections au niveau municipale pour changer les *ayuntamientos* chaque deux ans. Dans un deuxième niveau et grâce à un décret du 1867, ce territoire a été divisé en cinq districts : celui d'*Hidalgo*, avec sa capitale à Tlaxcala ; le district de *Juárez*, avec sa capitale à Huamantla ; le district de *Zaragoza*, avec sa capitale à Zacatelco ; celui d'*Ocampo*, avec sa capitale dans la ville de Calpulalpan, et le district de *Morelos*, avec sa capitale à Tlaxco. Quelques années plus tard, à la fin du XIX siècle un sixième district a été créé, celui de *Cuautémoc* avec sa capitale à la ville d'Apizaco.²⁴ L'administration de chaque district été en charge d'un *prefecto* ou *jefe político*, qui était nommé pour une durée indéfinie par le gouverneur de l'État, de qui dépendait directement. Cette charge avait des nombreuses compétences, en étant une intermédiaire entre le gouverneur et les *ayuntamientos*, avec des facultés pour intervenir dans la vie politique et administrative de tous les municipalités sous la juridiction de son district.²⁵ En 1893, les 6 districts englobaient 33 municipalités, dans lesquelles avait 2 villes, une petite ville (*villa*), 110 villages (*pueblos*), 77 *barrios*, 119 *haciendas* et 115 *ranchos*.²⁶

Parler de la population au XIX siècle est compliqué, car pendant la plupart de temps il n'y a pas eu des recensements de population. En plus, il faut prendre en compte toutes les guerres qui ont frappé le pays, et leurs effets en ce qui concerne les morts et les déplacés. Cependant, pour le cas de Tlaxcala une analyse relevant est celle faite par Blanca Esthela Santibáñez,²⁷ qui en reprenant d'autres études faites par Victoria Lerner, Antonio García Cubas, Moisés González Navarro et Lamberto Asiain, a noté que vers 1810 à Tlaxcala habitaient un peu plus que 85,000 personnes dans tout son territoire. En revanche, Puebla avait vers 800,000 résidentes et dans chaque une des entités de Oaxaca, Yucatán, Guadalajara et Guanajuato plus de 500,000.²⁸ Soixante-dix

²⁴ Cruz María Ochoa Paredes. "Evolución histórico-geográfica de las divisiones territoriales del estado de Tlaxcala (1519-1980)", p. 237.

²⁵ Ricardo Rendón Garcini, *El Prosperato. El juego de equilibrios de un gobierno estatal (Tlaxcala de 1885 a 1911)*, p.79.

²⁶ *Memoria de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala presentada a la H. Legislatura del mismo, por el Gobernador Constitucional Coronel Próspero Cahuantzi*, le 2 avril 1893, Tlaxcala: Presse du Gouvernement dirigée par Joaquín Díaz Calderón, 1894, p. 12 dans Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 39. La définition des villes (ciudades), petite ville (villas), *pueblos* y *barrios* est difficile à définir dans le XIX siècle au Mexique, surtout dans un État de petite taille comme Tlaxcala. Néanmoins, généralement les villes étaient les unités avec plus de population, et les *barrios* les unités moins peuplées. Les *haciendas* et les *ranchos* étaient des unités de production consacrées surtout mais pas exclusivement, aux activités agricoles et d'élevage.

²⁷ Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 52.

²⁸ Victoria Lerner, "Consideraciones sobre la población de la Nueva España (1793-1819)", pp. 334-339, dans Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 52.

ans plus tard, la population avait augmenté un peu près de 60%, en atteignant le chiffre de 138,478 habitants pour 1884,²⁹ et de 166,803 pour 1895.³⁰ Au début du XX siècle, pour 1900, certaines sources estiment 172,315 résidents.³¹

1.4 L'économie de l'État et le processus d'industrialisation

Jusqu'au début de la guerre d'Indépendance en 1810, les principales activités économiques de la Nouvelle Espagne étaient l'agriculture, la production manufacturière de certains produits comme les textiles, le commerce et l'extraction minière. Quand la plupart des opérations militaires avaient terminé, et avec la signature des *Tratados de Córdoba* en 1821, une des premières préoccupations des gouvernements qui ont pris charge du pouvoir a été comment gérer l'économie du pays. Certaines groupes politiques soutenait l'idée d'appuyer encore une fois l'exploitation minière comme l'activité principale de l'économie, tel qu'il avait été le cas au XVIII siècle. D'autres par contre, suggéraient qu'il fallait mettre en place une politique d'industrialisation et faire du Mexique un pays manufacturier.

Malgré ce contexte de confrontation entre factions politiques, en 1830 grâce à la vision d'un homme, une banque qui avait pour but financer les entrepreneurs et l'installation des industries a été créée. Cette année-là, avec le soutien de Lucas Alamán, ministre d'Affaires Etrangères et de l'Intérieur mexicain, la *Banco del Avío* est née comme la première institution qui cherchait promouvoir l'industrialisation du pays. Le but principal était de soutenir les industries consacrées à la production textile, car cette branche était considérée comme prioritaire. Dans la même époque, en 1837 le gouvernement mexicain a donné la première concession pour installer un chemin de fer à Francisco Arillaga, commerçant et ancien ministre de finances.³² Le but de cette entreprise était de connecter le port de Veracruz avec la ville de México.³³

Dans ce cadre, certains États et régions ont profité du support économique ou d'un endroit privilégié dans le tracé des voies. Néanmoins, on sait que ces efforts ont touché faiblement à

²⁹ Antonio García Cubas, *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, pp. 10- 11, dans Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 52.

³⁰ Moisés González Navarro, *Estadísticas Sociales...*, p. 8, dans Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 52.

³¹ Lamberto Asiain, *División municipal y prontuario geográfico de la República Mexicana*, p. 16, dans Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 52.

³² Au Mexique ce ministère s'appelle *Secretaría de Hacienda*.

³³ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 23.

Tlaxcala. Un premier essai d'établir une usine textile a été frustré en 1832, lorsqu'en raison d'un *pronunciamiento*³⁴ qui a eu lieu à Veracruz, la machinerie importée des États-Unis et qui est arrivée au port n'a pu pas d'être délivrée à ses destinataires – Tlaxcala comprise - et au même temps, dû à l'attente dans les conditions climatiques côtières, elle a commencé à se dégrader.³⁵

Vers la fin de cette décennie, une fonderie appelée *Fundición de Fierro y Bronze de Panzacola* a commencé à travailler en 1838 dans le sud du territoire, près de la frontière avec Puebla. Ici, des munitions des divers types et calibres étaient produits pour l'armée. On sait qu'une autre fonderie appelée *El Esfuerzo Mexicano* a été installée aux années 1840's dans la municipalité de San Pablo Apetatitlán, dans la partie centrale du territoire.³⁶

Finalement, la première usine textile installé à Tlaxcalla a commencé à marcher en 1842. Elle s'appelait *El Valor*, et était située dans le sud de l'entité, ne pas très loin de la fonderie de Panzacola. Ses premiers propriétaires étaient Agustín Dasque et Gabriel Rodríguez,³⁷ et les premiers produits ont été faits à base de laine.³⁸ Ainsi, vers la moitié du XIX siècle et en contraste avec d'autres endroits où l'industrie se développait petit à petit mais d'une façon constante, l'économie de Tlaxcala était encore presque exclusivement basée dans l'agriculture, d'une façon similaire comme il se passait pendant l'époque coloniale. En plus, jusqu'à ce moment-là, aucun effort du gouvernement local avait été mis en place pour promouvoir le processus d'industrialisation. L'expansion et la diversification de l'industrie, ainsi que la croissance économique n'arriveraient pas à Tlaxcala que dans la deuxième moitié de ce siècle.

Comme il est possible d'apprécier, malgré toutes les guerres et les enjeux politiques, le XIX siècle n'a pas seulement signifié la naissance de Mexique en tant qu'un pays indépendant, mais aussi il a été le temps où Tlaxcala a pu se consolider finalement comme un entité politique indépendante

³⁴ Un *pronunciamiento* est un procédé par lequel un groupe armé se déclare contre le gouvernement en place avec le but de le renverser. Au Mexique normalement chaque *pronunciamiento* avait un nom différent. Celui qui a eu lieu dans l'État de Veracruz en 1832, s'est appelé *Plan de Veracruz*.

³⁵ Victoriano Roa, "Informe y cuentas que el Banco del Avío presenta en cumplimiento de lo proveniente en el artículo 90 de la ley del 16 de octubre de 1830", p.19 dans Alba González Jácome, "Evolución de la industria textil en Tlaxcala...", p. 88.

³⁶ Leticia Gamboa Ojeda et Blanca Esthela Santibáñez, "Tropiezos y logros de la metalurgia en el XIX. La fundición de Panzacola, Tlaxcala", pp. 10, 19 et 22.

³⁷ Alba González Jácome, "De las manos tejedoras a las fábricas textiles...", p. 16.

³⁸ Blanca Esthela Santibáñez, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala...*, p. 45.

lorsqu'elle a obtenu du Congrès National sa reconnaissance comme un État Libre et Souverain de la fédération. Quelques années plus tard, la cession de la municipalité de Calpulalpan l'a rendu à sa forme actuelle. Néanmoins, malgré ces progrès politiques, du côté économique Tlaxcala est restée dans la première moitié du siècle comme un État essentiellement agricole, où très peu avait changé pour la population en générale depuis le temps de la domination coloniale, et où l'industrie avait très peu prospéré jusqu'à ce moment-là. Dans l'avenir, les chemins de fer ont contribué à modifier cette situation.

Chapitre 2

Les chemins de fer à

Tlaxcala

Chapter 2 – The railways at Tlaxcala

Abstract

In order to fully understand the train stations, in this chapter the history of the railways which placed their facilities in the State of Tlaxcala is analyzed. For this purpose, the approaches of business history and history of techniques have been privileged as the main conductors to explain the profile of the entrepreneurs involved, how these companies were established, and which challenges they had to face on their attempts to install and consolidate their networks. The initial history presented is one of the *Ferrocarril Mexicano*, which was the first railway introduced in Mexico. The second part has been dedicated to talk about the history of the *Ferrocarril Interoceánico*, which was the other major company that established operations in Tlaxcala. Additionally, on third place are traced some details of other railways and tramways with a more regional profile that also developed their activities in this State. At the end have been explained some of the technical characteristics of the railway's system which were fundamental for its correct operation. The goal of these explanations is to contribute to increase the knowledge about the history of these enterprises and the understanding of the 19th century in the State of Tlaxcala, while providing a solid theoretical background that can help to fathom the value of the train stations based on their historical framework.

Keywords: railways, business history, history of techniques, *Ferrocarril Mexicano*, *Ferrocarril Interoceánico*.

Il existe plusieurs manières de raconter une histoire quel que soit le sujet, et les chemins de fer ne sont pas une exception. En raison de traiter un sujet lequel permet de développer de diverses approches autour de lui, ce travail cherche de s'inscrire dans une réflexion ciblée vers décrire et explorer le profil des entrepreneurs, des ingénieurs et de la technologie qui ont participé et qui a été employée par les compagnies lesquelles ont installé ses réseaux à l'État de Tlaxcala. Ainsi, l'objectif de ce chapitre c'est de raconter l'histoire des entreprises comme le *Ferrocarril Mexicano*, le *Ferrocarril Interoceánico*, et des autres petites lignes à partir d'une perspective pas très souvent traitée dans l'historiographie mexicaine sur ce thème,³⁹ en essayant dans ce cadre d'apporter des nouveautés sur ces points, et d'exprimer des fondements théoriques utiles pour la compréhension des diverses thématiques au long de chapitres suivants.

2.1 Le *Ferrocarril Mexicano*

Pour comprendre l'histoire de cette ligne, il faut comprendre aussi les pôles d'influence existants au long de la région autour de la ville de México. Depuis le début de la domination colonial au XVI siècle, l'axe composé par la ville de México, la ville de Puebla et le port de Veracruz s'est configuré comme un de plus importants du royaume. Bien que d'autres axes se sont développés au long des siècles, tels que le *Camino Real de Tierra Adentro*, ou la route qui connectait les ports du Pacifique avec la ville de México, ou la route qui connectait la ville de México et Guatemala, le premier axe mentionné est resté comme le prépondérant⁴⁰ même après de l'indépendance du pays. Chacun de ces endroits était important par des motifs différents. À partir de la prise de la ville México-

³⁹ Traditionnellement au long des années, dans l'historiographie mexicaine sur les chemins de fer, les chercheurs ont particulièrement mis l'accent sur les problèmes qui ont empêché le développement de cette industrie d'une manière efficace au long du XIX siècle, tels que les enjeux politiques, financières et même des guerres, phénomènes qui ont été une constante dans la réalité du Mexique depuis le début de la Guerre d'Indépendance en 1810, et jusqu'à 1880 lorsque le président Porfirio Díaz a commencé à consolider son pouvoir. À côté, une autre discussion assidument développée a ciblé ses efforts autour de traiter les caractéristiques des concessions octroyées par les divers gouvernements aux entrepreneurs au long de temps. En revanche, la perspective ici proposée a pris en considération le profil des entrepreneurs qui ont promu les chemins de fer, ainsi que la technologie impliquée.

⁴⁰ Pour approfondir sur ce sujet, consulter les articles suivants : a) Guillermina del Valle Pavón. « Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI », *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 14, N° 1, (Ene. - Jun., 2007), p. 7-48. b) Rubén Morante López. « Las antiguas rutas comerciales : un camino por las sierras nahuas de Puebla y Veracruz », dans LONG TOWELL, Janet et ATTOLINI LECÓN, Amalia (dir.), *Caminos y mercados de México*, México, UNAM/INAH, 2009, p. 107-128.

Tenochtitlan en 1521 par les espagnols, cet endroit est devenu le centre de pouvoir par excellence car il est devenu le siège de l'administration coloniale. Cette centralisation du pouvoir est restée plus au moins intacte aussi loin dans le futur que dans le XX^e siècle, malgré le système fédéral. La ville de Puebla, de son côté, grâce à sa production manufacturière et à l'agriculture a expérimenté une grande croissance économique qui l'a fait rivaliser depuis la fin du XVI^e siècle et au long du XVII^e avec la capitale du royaume, en ayant son essor vers 1680.⁴¹ Le port de Veracruz de sa part, même si pendant les premières deux siècles après sa fondation n'as pas été une ville remarquable,⁴² il a été toujours le port le plus important de toute la Nouvelle Espagne et le point de connexion entre la métropole de l'Empire Espagnole et ses domaines en Asie et au long du Pacifique.⁴³ Ces trois pôles ont préservé son importance au long du XIX^e siècle, et à cause de cette raison, une fois que la nouvelle technologie des chemins de fer a prouvé son efficacité en Europe, et que le Mexique est devenu indépendant, les élites mexicaines ont voulu lier la capitale du pays avec Veracruz, toujours la porte vers l'Atlantique. Tlaxcala s'est trouvée au milieu de cet axe et au long des siècles, et elle a été touchée par la plupart des événements qui se sont passés autour de ces pôles, y compris l'installation de la première ligne de chemin de fer.

Un deuxième point à comprendre, c'est que l'histoire de cette ligne pionnière a été fortement liée aux plus grands événements du XIX^e siècle mexicain. Comme il a été déjà signalé, la première concession pour installer un chemin de fer a été octroyée en août 1837 par le gouvernement du général Anastasio Bustamante. Le bénéficiaire a été Francisco Arrillaga;⁴⁴ qui était-il ? Natif de Guipúzcoa, une de trois provinces du Pays basque,⁴⁵ il a été un entrepreneur qui a développé ses activités économiques dans l'État de Veracruz depuis le début du XIX^e siècle : il a établi une maison commerciale dans le port de Veracruz, où il a habité aussi,⁴⁶ et parallèlement il

⁴¹ Pour approfondir sur ce sujet, consulter l'article de Juan Carlos Garavaglia et Juan Carlos Grosso « La región de Puebla/Tlaxcala y la economía novohispana (1670-1821) », *Historia Mexicana*, Vol. 35, N° 4, (Apr.-Jun., 1986), p. 549-600.

⁴² Antonio García de León note que malgré son importance économique, la ville était physiquement faible, car la plupart des bâtiments étaient faits en bois, en étant appelée « la ciudad de Tablas ». Antonio García de León « Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz : comercio libre y mercado interno a fines del siglo XVIII (1778-1795) » dans HAUSBERGER, Bernd et IBARRA, Antonio (dir.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid/Frankfurt am Main, Iberoamericana / Vervuert, 2003.

⁴³ *Idem*.

⁴⁴ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 23.

⁴⁵ Jesús Ruiz de Gordejuela Urkijo, « Arrillaga, Francisco ». *Auñamendi Eusko Entziklopedia*. Consulté le 28/04/2020 <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/arrillaga-francisco/ar-23055/>

⁴⁶ « Arrillaga, Francisco de ». *Guía de memorias de Hacienda de México (1822-1910)*. Consulté le 28/04/2020 https://memoriasdehacienda.colmex.mx/mhwp/?page_id=7533

était propriétaire de l'*hacienda* appelée *Paso de Ovejas*.⁴⁷ Néanmoins sa condition d'espagnol, il a soutenu le mouvement d'indépendance mexicain. Ainsi par exemple, le gouverneur de Veracruz a rapporté au vice-roi Quevedo en 1814, qu'Arrillaga échangeait des correspondances avec les insurgés. En suivant ces mêmes idéaux, Francisco a aidé Guadalupe Victoria (un des insurgés qui après est devenu le premier président mexicain en 1824) à échapper des troupes espagnoles, en lui permettant de se cacher dans son hacienda pendant le temps de guerre. Lorsque le Mexique est devenu indépendant, grâce au soutien aux insurgés, il a été exempté de l'effet des lois pour l'expulsion des espagnols, lesquelles avaient été promulguées en 1827 et en 1829. Au même temps il a été nommé *Ministro de Hacienda* (ministre chargé des finances) le 2 mai 1823, en étant en charge jusqu'à le 8 août 1824.⁴⁸ On peut penser qu'il a été grâce à ses actions politiques et sa position économique qu'il ait reçu la première concession pour un chemin de fer.

Le premier article de cette concession indiquait que « le chemin de fer, à deux rails, devra aller depuis le port de Veracruz jusqu'à cette capitale, en suivant la voie la plus droite ou la plus appropriée selon le jugement de la compagnie »;⁴⁹ Néanmoins, ce premier projet n'a pas pu être développé. Certains auteurs comme Manuel Payno ont affirmé que probablement la raison a été qu'Arrillaga n'as pas eu des ressources économiques suffisants, ou qu'il est mort d'une façon prématurée.⁵⁰ D'autres sources affirment qu'il a été l'opposition de ses adversaires, le facteur qui a fait le projet échouer, car ils ont vu dans le chemin de fer une menace pour ses intérêts dans le domaine du commerce.⁵¹ La réalité ce qu'en ce qui concerne les chemins de fer, aucune action a été entreprise ni par le gouvernement ni par des particulières jusqu'à 1842.

Cette année-là, le gouvernement du général Antonio López de Santa Anna a octroyé en mai une deuxième concession pour installer un chemin de fer. Cette fois, le bénéficiaire n'a pas été une personne, mais un groupe appelé *Commission des Créanciers de l'Ancienne Route Perote-*

⁴⁷ Jesús Ruiz de Gordejuela Urkijo, « Arrillaga, Francisco ». *Auñamendi Eusko Entziklopedia*. Consulté le 28/04/2020 <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/arrillaga-francisco/ar-23055/>. Quelques années plus tard, une gare du *Ferrocarril Mexicano* a été établie dans cette point.

⁴⁸ « Arrillaga, Francisco de ». *Guía de memorias de Hacienda de México (1822-1910)*. Consulté le 28/04/2020 https://memoriasdehacienda.colmex.mx/mhwp/?page_id=7533

⁴⁹ Anastasio Bustamante, *Proyecto del primer Camino de Hierro de la república desde el Puerto de Veracruz a la capital de México*, p. 5. Le texte original : ... y que el camino de hierro de dobles carriles, desde el puerto de Veracruz hasta esta capital, por la dirección más recta o que más convenga a la empresa.

⁵⁰ Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, p.8 dans John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 24.

⁵¹ « Arrillaga, Francisco de ». *Guía de memorias de Hacienda de México (1822-1910)*. Consulté le 28/04/2020 en https://memoriasdehacienda.colmex.mx/mhwp/?page_id=7533

Veracruz.⁵² Quelle était-elle la nature de ce groupe ? En générale, il s'agissait d'un ensemble des personnes avec lesquels le gouvernement mexicain avait une dette;⁵³ réticent à rembourser l'argent, il a établi un nombre de conditions pour le faire. Parmi ces conditions, la *Commission* devait prendre charge de l'installation d'un chemin de fer de lequel devrait partir du port de Veracruz et arriver jusqu'à le village de San Juan (placé à environ 25 km du port). Ce contrat était assez rudimentaire et ne précisait pas aucune spécification par rapport à la technologie qui devrait être utilisée.⁵⁴

Puisqu'un des articles du contrat permettait sous-traiter la construction de la ligne, la *Commission* a fait un contrat avec Antonio Garay, qui a pris charge de l'installation du chemin de fer entant que contracteur. Qui était-il ce personnage ? On sait très peu par rapport à lui. On sait qu'il était ingénieur,⁵⁵ et qu'a été ministre de finances⁵⁶ de la république pendant 3 mois et 21 jours, entre le 2 janvier et le 22 avril 1834, pendant le gouvernement du président Valentín Gómez Farías. Quelques années plus tard, au fil de la période de guerre entre les États-Unis et le Mexique, des journaux lui signalent comme un capitaliste réputé,⁵⁷ qui avait obtenu sa fortune grâce au commerce.⁵⁸ On sait que Garay est resté toujours le chargé général de l'œuvre entant que contracteur, même si au long du temps plusieurs ingénieurs sous sa direction ont été chargés de l'exécution du projet.

⁵² Appelée en espagnol *Comisión de Acreedores al Camino de Perote a Veracruz*.

⁵³ Il faut comprendre qu'en suivant la tradition des commerçants de la Méditerranée, les commerçants les plus puissants dans la Nouvelle Espagne se sont agroupés dans des *Consulados*, lesquels étaient des entités chargées d'appliquer les lois et les codes du commerce, et de défendre les intérêts des commerçants. Les plus riches commerçants de la Nouvelle Espagne, au début dépendants de l'Espagne, quelques années plus tard se sont agroupés dans le *Consulado de la ville de Mexico* en 1594. Deux siècles plus tard grâce à l'essor économique, les commerçants du port de Veracruz ont créé le *Consulado de Veracruz*, en 1795.⁵³ Ce *Consulado*, avait aussi comme une de ces fonctions prendre soin des chemins qui se trouvaient autour du port, et normalement cette tâche en plus de difficile du point de vue technique, était chère du point de vue économique. Ainsi, malgré les ressources économiques du *Consulado*, souvent il devait emprunter de l'argent pour effectuer toutes ses obligations. Une fois le pays est devenu indépendant, puisque les *Consulados* faisaient partie des institutions coloniales, ils ont été supprimés, et ses dettes ont été assumées par le gouvernement mexicain. Dans le cas du *Consulado de Veracruz*, ses créanciers se sont agroupés pour faire la demande du retour de son argent. Ce groupe a été celui qui a reçu la deuxième concession. À propos de *Consulados* cités ici, consulter Matilde Souto Mantecón. « Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España », pp. 23-26.

⁵⁴ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 26-27.

⁵⁵ Quelques décennies après, il s'est occupé des travaux de drainage de la ville de Mexico, et il a été le premier président de l'Association des Ingénieurs civils et des Architectes de Mexique, en 1868. Ruy Pérez Tamayo. *Historia de la ciencia en México*, édition digitale sans pagination.

⁵⁶ Au Mexique le Ministère de Finances s'appelé *Secretaría de Hacienda*, et le ministre chargé est appelé *secretario de Hacienda*.

⁵⁷ « Tacubaya, August 27, 1847 ». *Edgefield advertiser*, September 22, 1847. Library of Congress.

⁵⁸ « Latest from Mexico ». *The banner (Abbeville, S.C.)*, July 1, 1846. Library of Congress.

Le 30 novembre 1842 les travaux ont commencé après qu'un autre personnage, José Faure, avait déjà fait le relevé topographique de la route en avance. On ne sait rien d'autre par rapport à José Faure, mais en février 1843 c'était José Olliver qui avait pris charge des travaux.⁵⁹ Depuis ce point, il sera possible de distinguer un élément constant : au long de XIX siècle, dans la majorité de entreprises, la plupart des techniciens et des ingénieurs ont été des étrangers, et quasiment la totalité des ouvrières des mexicains. Dans ce cadre, toujours en février 1843 des techniciens belges travaillaient dans la ligne. Plus tard, entre mai et juin de la même année les premiers bateaux sont arrivés depuis l'Angleterre en amenant les matériaux nécessaires pour installer le chemin de fer.⁶⁰

En août 1844 Garay était encore le chargé général, mais Manuel Robles Pezuela a été nommé directeur de la construction.⁶¹ Robles était mexicain et natif de la ville de Guanajuato, une ville au centre du pays avec de la vocation minière. Il est parti à la capitale du pays, où il s'est inscrit dans le *Colegio de Minería*, une des plus prestigieuses écoles d'ingénierie au Mexique. À la fin de ses études, il était un des élèves les plus distingués de sa génération, notamment dans des disciplines telles que la chimie, la cosmographie et l'anglais. En 1840 il a reçu le diplôme d'Officiel d'Ingénieurs, même que son frère Luis.⁶² Il s'est occupé au long de 1844 et de 1845 du chemin de fer, néanmoins, entre mars et septembre de cette dernière année, les travaux se sont arrêtés à cause d'une tentative d'attaque au port de Veracruz par des français, et en plus, plusieurs techniciens belges sont tombés malades.⁶³

On sait que vers la fin de 1845 quasiment 6 km de rails étaient déjà en place.⁶⁴ Malgré le progrès, les travaux ont dû être arrêtés encore une fois. En 1846 les États-Unis se sont lancés dans une guerre d'expansion contre le Mexique et le territoire mexicain, laquelle a consommé les ressources publiques et a bouleversé la vie dans le pays. Deux ans plus tard et à la fin de l'occupation de l'armée des États-Unis, les travaux ont pu être recommencés. À ce moment-là Antonio Garay conservait encore son poste comme chargé général du chemin de fer, et après que toutes les opérations militaires ont fini, Manuel Robles est retourné à diriger les travaux. Robles,

⁵⁹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 30.

⁶⁰ Ibidem, pp. 30-31. Il n'a pas été possible de trouver des renseignements par rapport José Faure et José Olliver.

⁶¹ Idem.

⁶² « Manuel Robles Pezuela ». *Busca Biografías*. Consulté le 1/05/2020 en <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/10083/Manuel%20Robles%20Pezuela>

⁶³ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 31. Le port de Veracruz et ses alentours étaient bien connus depuis le XVI siècle et jusqu'à la fin du XIX, lorsque les travaux d'assainissement ont été mis en place, pour son caractère insalubre. La fièvre aphteuse était commune dans la région et affectait plus fortement à ceux qui n'étaient pas habitués.

⁶⁴ Idem.

en plus d'ingénieur, il était aussi lieutenant-colonel et pendant la guerre contre les États-Unis, il a servi dans l'armée mexicaine. Sa participation a été décisive en avril 1847, lorsqu'il a été le chef d'ingénieurs à Veracruz, où il a aidé à fortifier la zone avec l'intention d'arrêter l'avance de l'armée ennemie.⁶⁵

Grâce à la précaution de l'administration du chemin de fer, une grande partie des matériaux a été cachée de la main des troupes des États-Unis, et les pertes matérielles ont été surtout certains bâtiments qui avaient été bâtis au long de la route qui ont suivi les troupes envahissantes dans sa marche vers la ville de México. Quand-même, au début de 1849 et après une inspection, Robles a informé que la guerre n'avait pas trop affecté les équipements qui étaient déjà installés.⁶⁶

Ainsi, dans un contexte où un tel projet avait dû faire face à plusieurs problèmes au long de sa construction, il y avait des hésitations dans la coupole politique du pays par rapport à sa viabilité. Dans ce cadre, Robles a décidé comme une mesure politique, d'inaugurer un petit trajet et ainsi présenter le projet comme une réussite. Quelle meilleure opportunité pour achever tel but que choisir pour l'occasion une date remarquable ? Avec cette idée, le 15 septembre 1850 (date de commémoration de l'indépendance du pays) ont été inaugurés les premiers 11.5 km, entre le trajet Veracruz – Molino. Il s'agissait de la première fois qu'une locomotive se déplaçait de manière effective dans le territoire mexicain. La locomotive en fonctionnement était capable de se déplacer à une vitesse moyenne de 40 km/h, était d'origine belge et s'appelait *La Veracruzana*.⁶⁷ Malheureusement on ne connaît pas plus de détails liés à sa fabrication ou à ses capacités techniques. L'événement n'a pas eu l'impact attendu. Le président de la république, José Joaquín de Herrera, qui avait été invité, n'a pu pas y assister. En revanche, il a nommé le gouverneur de Veracruz, Miguel Palacios, comme son représentant, mais il n'a pas pu y aller en raison d'une maladie. À la fin, le fonctionnaire de plus haute hiérarchie présent dans l'évènement a été le chef politique de l'État de Veracruz.⁶⁸

Malgré ces efforts, cette deuxième concession a été annulée. Après la guerre le gouvernement de la république a mis en place des surveillances sur les finances et les actions de la *Comission* et de Garay. Ainsi, entre 1850 et 1852 plusieurs enjeux et procédures politiques et

⁶⁵ « Biografía de Manuel Robles Pezuela ». *Corta y resumida*. Consulté le 2/05/2020 en <https://cortayresumida.com/biografia-de-manuel-robles-pezuela/>

⁶⁶ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 31-32.

⁶⁷ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 33.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 32.

légales ont emmené à la fin la relation entre le gouvernement et la *Commission*, et entre cette dernier et Garay. Dans ce contexte, le gouvernement à travers du Ministère d’Affaires Étrangères (appelé à ce moment-là *Ministerio de Relaciones*), a pris charge du chemin de fer de manière officielle en septembre 1851 ; les réclamations de la part de la *Commission* par rapport aux paiements ont continué encore dans le futur.⁶⁹

Depuis le début d’installation de la ligne, les matériaux nécessaires pour la construction provenaient de l’Angleterre. Néanmoins, jusqu’avant la nationalisation, les fournisseurs anglais ont été remplacés par des belges, et ainsi, deux nouvelles locomotives ont été commandés à une entreprise appelée Couillet.⁷⁰ Déjà sous le control du *Ministerio de Relaciones*, Garay a été remplacé par José Maria Durán, qui a été nommé le nouveau directeur du projet en août 1852. Quelque mois plus tard le projet a été transféré à une autre branche du gouvernement, au récemment créé Ministère des Travaux Publics (*Ministerio de Fomento*).⁷¹ Durán avait été un élève du *Colegio de Minería*, mais il n’était pas diplômé.⁷² En Avril de 1854 plus de matériaux ont été commandés au Belgique et les travaux ont été recommencés à pleine vitesse, d’une tel façon qu’en décembre de cette année-là a été inauguré le service jusqu’à l’endroit connu comme Tejería, toujours à l’État de Veracruz.⁷³

Il faut dire aussi qu’au long de la même décennie, d’autres projets qu’impliquaient l’installation des lignes des chemins de fer ont été proposés. Toujours en cherchant d’encourager les échanges commerciaux, le gouverneur de l’État de Puebla a envoyé au congrès local de cet État en octobre 1849, une proposition pour lier les deux océans en mettant en marche des travaux pour l’approfondissement des fleuves qui avaient son cours près de Puebla ; l’idée était de lier ces fleuves avec un chemin de fer et ainsi toucher la côte du Pacifique, en faisant de Puebla en empire commercial dans le procès. Ainsi, entre 1850 et 1851 des commissions scientifiques soutenues par

⁶⁹ Ibidem, pp. 37-38.

⁷⁰ Ibidem, p. 43. L’entreprise Couillet (son nom officiel était *Société des hauts-fourneaux, usines et charbonnages de Marcinelle et Couillet*) était une de plus grandes entreprises consacrés à la production de fonte et des chemins de fer en Belgique à l’époque. Elle était placée dans les alentours de Charleroi, une ville de vocation industrielle et de tradition charbonnière et métallurgique qui se trouve dans le sud-ouest du pays. Pour le moment où cette entreprise a reçu les commandes mexicaines, elle avait déjà des grandes capacités techniques, en comptant avec des hauts-fourneaux, des ateliers de constructions et des laminoirs. Elle participait dans la Bourse depuis 1835, et appart de fournir des matériaux au Mexique, elle le faisait aussi pour l’Espagne. « Couillet ». *Ferropedia*, Consulté le 4/05/2020 en <http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Couillet>

⁷¹ Ce ministère était en charge de mettre en place la politique industrielle du pays.

⁷² María de la Paz Ramos et Rigoberto Rodríguez Benítez, *Formación de ingenieros en el México del siglo XIX*, p. 39.

⁷³ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, p. 44.

le gouvernement de cet État ont examiné les fleuves Atoyac et Zempoala, et après ils ont conclu que le projet était faisable. Néanmoins, malgré cet enthousiasme, le projet n'a pas été développé.⁷⁴

De son côté, et apart des travaux qui étaient en marche au même moment, un groupe d'hommes d'affaires et des politiciens de l'État de Veracruz se sont intéressés par les chemins de fer. Quelque mois après la nationalisation de la ligne, ce groupe a tracé un plan lequel envisageait d'installer un chemin de fer depuis la banlieue du port de Veracruz jusqu'à un certain point de la fleuve Atoyac, à quelques kilomètres vers l'ouest. Pareil à l'idée des *poblanos*,⁷⁵ l' stratégie était d'approfondir le cours de l'Atoyac jusqu'à un point sur la côte du Pacifique. Le gouvernement national a approuvé le projet, mais entre septembre 1851 et décembre 1853 seulement quelques travaux ont été faits sans faire beaucoup de progrès visibles. Dans l'avenir, aucune autre mention de ce projet a été fait.⁷⁶

Une autre tentative avec très peu de succès pour installer un chemin de fer a été celle entreprise par John Laurie Rickards.⁷⁷ De nationalité britannique, il a reçu sa concession du gouvernement national le 31 octobre 1853, lequel à l'époque était présidé par le général Antonio López de Santa Anna. Le plan de ce chemin de fer, était basé sur l'idée de communiquer le port de Veracruz avec la ville de Mexico, en touchant la ville de Puebla et la région connue comme *Los Llanos de Apan*, laquelle se trouve au nord du volcan éteint appelé *Iztaccihuatl*. Cette concession n'indiquait pas si Rickards devrait reprendre les travaux qui étaient sous le charge du Ministère des Travaux Publics, où s'il s'agissait d'un nouveau projet. Malgré toutes les facilités donnés par le gouvernement mexicain, la concession a été annulée le 2 août 1855. Apparemment, Rickards n'avait pas réussi à achever les conditions signalés par le gouvernement.⁷⁸

⁷⁴ David M. Pletcher. « The Building of the Mexican Railway », p.33.

⁷⁵ Gentilé pour les habitants de Puebla.

⁷⁶ David M. Pletcher. « The Building of the Mexican Railway », p.33.

⁷⁷ Grâce à un journal appelé *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, il est possible de connaître un peu plus de cet entrepreneur. Une publication du 22 août de 1854 de ce journal a mentionné qu'il appartenait à l'Académie Royale d'Irlande, et qu'il était le représentant des anglais qui étaient les porteurs d'obligations de la dette mexicaine. Dans l'été de 1854 (12/08), le même journal racontait que Rickards était le propriétaire d'un journal consacré aux affaires, lequel commencerait à être publié en Septembre de cette année-là sous le titre « The Mexican Economist ». Le cercle social avec lequel il avait établi des relations peut être connu au long des lignes de la publication du 17 septembre de la même année : « Il y a deux jours, monsieur Rickards a offert une réunion (una tertulia) à laquelle sont assistés ses Excellences, les Messieurs ministres d'Affaires Étrangères et de l'Intérieur, ses épouses et d'autres personnes d'importance. Monsieur Rickards, en agissant avec la finesse d'un *caballero*, a proprement reçu les invités à sa maison. Plusieurs pièces de musique ont été dansées ; et à vingt-trois heures trente, les dames ont été conviées à la table de l'ambigu, où tout le monde a reconnu le bon goût de l'hôte ».

⁷⁸ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 46, et David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », pp.33-34. Le manque de succès a été aussi rapporté par le journal *El Universal* :

Cependant ces expériences de peu de succès, le gouvernement mexicain a octroyé une nouvelle concession dans la même année, en 1855. La première différence par rapport aux antérieures, était que pour une première fois, le texte et les termes de cette concession étaient bien spécifiques, cas contraire à ce qui s'est passé dans les premières années du chemin de fer. Aussi, à différence des autres tentatives qui ont focalisé toujours leurs efforts à l'est, du côté de Veracruz, cette ligne a été pensée pour être installée à l'ouest, du côté de la ville de México. Un troisième point de différence qu'il faut remarquer, est celui lié à la technologie, car les matériaux pour la construction provenant des États-Unis ont été préférés sur ceux de l'Europe pour une première fois.⁷⁹ Les bénéficiaires de cette concession étaient Miguel et Leandro Mosso, les frères Mosso, mexicains, qui se sont alliés avec José Antonio Suárez y Manuel Payno pour l'exploiter. Qui étaient les frères Mosso ? Il y a très peu d'information par rapport à eux. Les journaux de l'époque renseignaient certaines de ses activités vers la moitié du siècle. Par exemple, dans le cadre de la guerre contre les États-Unis (1846-1848), on sait que Miguel Mosso avait apporté des rations alimentaires à l'armée qui était sous la direction du général Santa Anna dans la bataille de l'Angostura, en février 1847 ; en 1853 le gouvernement avait encore une dette d'environ 30,000 pesos avec lui par rapport à ce service.⁸⁰ Grâce à des notes publiées en 1849, on connaît que Miguel Mosso avait eu la charge de *mayordomo* dans le *Colegio de Minería*, et que les Messieurs Balcarel et Gondra l'accusaient de ne pas avoir bien géré les comptes de l'institution lorsqu'il a exercé ce poste.⁸¹ En janvier 1855 grâce à une note a publiée, on sait que les frères Mosso produisaient du coton de très bonne qualité dans son *hacienda* de San Gabriel,⁸² et qu'ils avaient acquis une autre concession pour installer un chemin de fer entre la ville de México et le port de Santa Ana, à l'État de Tamaulipas.⁸³

Lorsque la concession octroyée à Rickards a été annulé, les frères Mosso ont reçu la sienne en 1855. Ils ont nommé Manuel Restory comme surintendant des travaux, mais il a été remplacé par l'ingénieur provenant des États-Unis, Robert B. Gorsuch⁸⁴ On ne connaît pas exactement les

periódico independiente / periódico político y literario dans les publications des dates 05 mars 1855, 08 mai 1855 et 17 mai 1855. Journaux consultés dans l'Hemeroteca Nacional Digital de México.

⁷⁹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 47-48.

⁸⁰ *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, 15 mars 1853, p.3.

⁸¹ *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, 5 mai 1849, p. 4 et 14 octobre 1849, p.4.

⁸² *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, 6 janvier 1855, p. 3.

⁸³ *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, 17 mai 1855, p.1 et 23 mai 1855, p. 2.

⁸⁴ David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », p. 35. On n'a pas trouvé des renseignements par rapport à Robert B. Gorsuch.

raisons de ce changement, mais quelques journaux de l'époque montrent que Restory était impliqué en 1854 dans une action de créanciers;⁸⁵ peut-être les Mosso n'ont plus jugé approprié que quelqu'un qui était en état de faillite s'occupait de ce charge. Les rails ont commencé à être mis en place à partir d'un endroit connu comme *la garita de Pralvillo*,⁸⁶ dans les alentours de la capitale du pays. Un rapport de la compagnie affirmait en octobre 1856 que les gares de la ville de México et de la *Villa de Guadalupe* étaient déjà bâties, et que la plupart du terrain sur la route tracée était prête pour les rails. En décembre des matériaux et une locomotive (appelait *La Guadalupana*) qui avaient été commandés aux États-Unis, sont finalement arrivés au port de Veracruz, et attendaient le moment pour être transportés à la ville de México.⁸⁷ Bien que le projet marchait avec une certaine force, les frères ont dû faire face aux problèmes financières, aussitôt qu'en février de la même année. À la fin, ils ont décidé de vendre la concession et ses propriétés impliquées dans le projet à un autre pair de frères, les Escandón. La cession de la concession a été réalisée officiellement le 4 octobre 1856, et le gouvernement l'a approuvée quelques semaines plus tard, après d'avoir fait quelques modifications.⁸⁸

Ainsi, au début de 1857, et vingt ans après que la première concession a été octroyée, l'état des chemins de fer en ce qui concerne le trajet ville de México-Veracruz était le suivant : près de la capitale du pays, à l'ouest, le projet qui avait pour but la lier avec la *Villa de Guadalupe* était incomplet et venait d'être acquis par les frères Escandón. Dans cette partie, la technologie utilisée provenait des États-Unis même que le savoir-faire : l'ingénieur Robert B. Gorsuch a continué dans son poste. En revanche, du côté de Veracruz, le Ministère des Travaux Publics (*Ministerio de Fomento*) exécutait encore des travaux liés au chemin de fer. Pour être utilisés dans ce trajet, les matériaux commandés en Belgique en 1854 ont été finalement embarqués depuis le port d'Anvers en novembre 1855 dans le bateaux *Charlotte*. Parmi ces matériaux se trouvait la locomotive appelée *La Mexicana*.⁸⁹ Malheureusement lorsque le bateau s'approchait aux côtes de Yucatán, il

⁸⁵ *El Universal : periódico independiente / periódico político y literario*, 16 mai 1854, p.4 et 17 mai 1854, p4.

⁸⁶ David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », p. 35.

⁸⁷ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 48.

⁸⁸ Ibidem, p. 55 et David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », p. 35.

⁸⁹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 48-50. On sait que le chargé d'affaires mexicain à Bruxelles, Andrés Negrete Argumedo, a assisté aux essais de cette locomotive, *La Mexicana*, laquelle avait « rempli et au-delà toutes les conditions exigées pour sa réception, tant sous le rapport de la force de traction que sous le rapport du fini et du bon engencement des pièces », et ainsi « de vives felicitations ont été adressées par M. le chargé d'affaires du Mexique au directeur et à l'ingénieur des usines de Couillet ». Finalement « M. Gobert, l'un de nos bons ingénieurs, qui avait été chargé de surveiller la construction de la machine, présidait aux expériences ». Renseignements récupérés du journal appelé *Journal de Charleroi*, 17 octobre 1855, p.3, consulté dans la section digitale de la Bibliothèque Royale de Belgique.

a coulé et tous les matériaux, même la locomotive, ont été perdus. Un autre embarquement avec des matériaux et une nouvelle locomotive appelée *La Poblana* est parti d'Anvers en juin 1856, et est arrivé finalement à Veracruz en janvier 1857. La lenteur du transport et le naufrage ont été attribués à une mauvaise méthode d'embarquement. Quelque temps plus tard, les ingénieurs se sont plaints aussi de la mauvaise qualité de fabrication de la nouvelle locomotive.⁹⁰

Qui étaient les frères Escandón ? Ses prénoms étaient Manuel et Antonio, et peut-être ils ont été les entrepreneurs les plus célèbres au milieu du XIX^e siècle au Mexique, en jouant des rôles de première ligne dans l'histoire du pays. Son père, aussi bien que Francisco Arrigalla, été un immigrant du nord de l'Espagne, provenant d'un petit endroit appelé Bores, dans la région d'Asturies.⁹¹ Il s'appelait Pablo de Escandón y Cavandi et un peu après de son arrivée, il s'est marié avec une native de la ville de Orizaba (à l'État de Veracruz) en 1799. Vers 1830 Pablo Escandón était déjà un commerçant qui comptait avec un grand succès dans la ville d'origine de sa femme. Quelques années plus tard et à côté de ses fils, il a fait des investissements dans l'exploitation minière⁹² et les textiles. Manuel et Antonio ont fait ses études à l'étranger, dans l'école jésuite de Stonyhurst, en Angleterre. Manuel a fait sa fortune en établissant une ligne de diligences entre le port de Veracruz et la ville de México, et il a essayé d'établir un projet de colonisation avec des immigrants européens, *Villa Luisa*, mais il a échoué.⁹³ De sa part, Antonio a été marchand, industriel et banquier.⁹⁴

La ligne vers la *Villa de Guadalupe* a été inaugurée le 4 juillet 1857. Même s'il s'agissait d'un trajet de 5 km, il a eu une grande célébration autour de l'événement : le président de la république, Ignacio Comonfort et plusieurs de ses ministres tels que Manuel Payno y sont assistés. Dans le même été, les Escandón ont payé 750,000 pesos au gouvernement mexicain pour l'acquisition du trajet du côté de Veracruz. De cette façon, les deux trajets, celui de Veracruz à l'est et celui de la ville de México à l'ouest, ont commencé à être gérés par la même administration depuis 1857, grâce à une nouvelle concession obtenue le 31 août⁹⁵ laquelle regroupait les deux.

⁹⁰ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 50.

⁹¹ « Pablo Escandón Cavandi ». *Geneanet*. Consulté le 4/05/2020 en <https://gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&n=escandon+cavandi&oc=0&p=pablo>

⁹² Notamment à l'État d'Hidalgo, au nord de la capitale du pays.

⁹³ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 53-54.

⁹⁴ « Antonio Escandón ». *Ferropedia*. Consulté le 5/05/2020 en http://www.ferropedia.es/wiki/Antonio_Escand%C3%B3n

⁹⁵ David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », p. 36 et John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 55-56. Ils ont acquis aussi d'autres concessions pour établir d'autres chemins de fer.

À partir de ce moment-là, ils ont été les frères Escandón les seuls entrepreneurs qui se sont occupés du projet de lier la ville de Mexico avec le port de Veracruz.⁹⁶ Antonio Escandón a fondé en octobre 1857 au Mexique une compagnie laquelle a eu pour but gérer ce projet.⁹⁷ De son côté jouait le fait qu'ils avaient les capitaux qu'un tel projet demandait, ainsi que les connections parmi la classe politique du pays et à l'étranger. Qui ont été les ingénieurs en charge à partir de ce moment-là ? Lorsque les Escandón ont acquis les lignes, l'ingénieur chargé du côté de la ville de Mexico était Robert B. Gorsuch, provenant des États-Unis ; celui en charge du côté de Veracruz était Santiago Méndez Echazarreta,⁹⁸ mexicain. De toute façon, après d'avoir fondée la compagnie, Antonio est parti aux États-Unis, avec l'objectif de chercher un groupe d'ingénieurs lesquels pouvaient tracer la route du chemin de fer (il fallait décider si le tracé toucherait la ville de Xalapa ou celle d'Orizaba); ainsi, une équipe dirigé par Andrew Talcott est arrivé.⁹⁹ Talcott est né à Connecticut en 1797 et il a été diplômé sous-lieutenant du corps d'ingénieurs à l'académie de West Point en 1818. Il a quitté l'armée en 1836 et il a travaillé dans les chemins de fer de New York-Erie, de Richmond & Danville, d'Ohio et de Mississippi. Avec son équipe, Talcott a conclu les travaux topographiques en juillet 1858, mais dans les deux années suivantes, le progrès dans la construction a été assez pauvre à cause de la guerre.

Les guerres dans les années suivantes ont pose pas mal des inconvénients pour que l'arrivée des matériaux nécessaires, la mise en place de travaux, la gestion des opérations, et le financement puissent être exécutés d'une façon efficace. Ainsi, entre la fin de 1857 et février 1861, il a eu lieu une guerre civile connue comme la *Guerre de Réforme* ou la *Guerre de Trois Années*, entre ceux qui soutenaient une vision libérale pour gouverner et gérer le pays, et ceux qui soutenait des idées

⁹⁶ Un autre entrepreneur, Ramón de Zangroniz développait des travaux pour installer un chemin de fer de traction animale entre les villes de Veracruz et de Xalapa. Cette ligne a été acquise par l'entreprise du *Ferrocarril Mexicano* en 1867. Zangroniz avait installé aussi le tramway au port de Veracruz quelques années avant ; il a dû vendre la ligne de traction animale qui liait Veracruz et Xalapa à cause de problèmes financières. John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 170-171.

⁹⁷ Les enjeux liés à ces opérations se trouvent en John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 63-66.

⁹⁸ Santiago Méndez Echazarreta a été le fils d'un des gouverneurs de Yucatán, qui s'appelait Santiago Méndez Ibarra. Il a eu quatre frères, deux desquels ont été aussi des ingénieurs. Vicente, un de ses frères a fait ses études d'ingénierie civil à l'*Academia de San Carlos* dans la ville de México, mais Santiago a étudié en France. Il a reçu son diplôme comme ingénieur par l'École Centrale des Arts et Manufactures de Paris et par l'École d'Application de l'Artillerie et du Génie de Metz. Au long de sa carrière au Mexique, il a participé dans plus de 20 projets d'ingénierie liés aux chemins de fer. De 1857 à 1861 a travaillé à côté d'Andrew Talcott pour effectuer la reconnaissance du tracé et il a été en charge de la section de Veracruz. Il a eu un fils appelé Santiago Méndez y Méndez, aussi un ingénieur consacré aux chemins de fer. Pour les différencier, on écrira ses noms complets. Isabel Bonilla Galindo. « Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez », pp. 33-34.

⁹⁹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp.67-68.

conservatrices. Une fois les libéraux ont gagné la guerre, les activités ont été reprises en 1861 : lorsque le gouvernement républicain du président Juárez a été restauré, en avril les Escandón ont reçu une nouvelle concession. En juin la compagnie a recommencé les travaux du côté de la ville de Mexico, et en novembre à Veracruz.¹⁰⁰

Néanmoins, seulement quelques mois plus tard, au début de 1862 des troupes anglaises, espagnoles et françaises ont débarqué à Veracruz en demandant la reprise du paiement de la dette que le Mexique avait avec ces pays, car le paiement avait été suspendu en raison de la guerre civile antérieure, puisque l'économie du pays n'était pas dans son moment le plus prospère. Après des négociations, les espagnoles et les anglais sont partis, mais les français sont restés, et entre mai de cette année et juin de 1867, le gouvernement républicain mexicain a dû soutenir une guerre contre l'essai expansionniste de l'empereur français Napoléon III, qui en combinaison avec l'élite conservatrice mexicaine, a financé et a soutenu l'archiduc autrichien Maximilian d'Habsbourg-Lorraine, qui avait été nommé empereur du Mexique.

Au long de ces temps de turbulences, les Escandón ont essayé de maintenir le projet le plus éloigné de la politique que possible. Cet objectif n'a pas été toujours possible d'achever ; par exemple après la mort de Manuel en 1862, le plus âgé et le plus proche aux libéraux, Antonio a fait partie de la commission des mexicains qui a voyagé au château de Miramar pour offrir la couronne du Mexique à Maximilian.

Au long de l'intervention française, le projet du chemin de fer est devenu encore plus stratégique, car l'armée envahissante en avait besoin pour mobiliser les soldats, le matériel de guerre et tout ce qui était nécessaire pour établir l'administration de l'empire. Dans le cadre légal, un contrat a été signé entre Antonio Escandón et l'armée française en décembre 1862, et un autre en septembre 1863. Entre-temps, depuis janvier 1864 l'armée française avait envoyé une groupe d'ingénieurs pour surveiller et accélérer les travaux : les deux les plus importants étaient Charles de Sansac et un autre dont son nom était Deffis.¹⁰¹ En mai de cette année-là, du côté de Veracruz le pont bâti à l'endroit connu comme *La Soledad* a été inauguré ; dans l'événement ont participé

¹⁰⁰ Ibidem, pp. 78-101 et David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », pp. 42-47.

¹⁰¹ Malheureusement, il n'y a pas beaucoup d'information à propos de ces deux ingénieurs. En relation avec Charles de Sansac, on sait qu'il était ingénieur des ponts et chaussés. *La Revista Universal*, 10 octobre 1870, p.1.

Talcott et de Sansac, qui apparemment avaient géré la situation complexe et travaillaient ensemble ; en octobre le service fonctionnait jusqu'à le site connu comme *Camarón*, à 62 km de Veracruz.¹⁰²

La même année mais en septembre, Escandón a créé une nouvelle compagnie à Londres, *The Imperial Mexican Railway*, à laquelle lui a transféré tous les droits qu'il avait acquis par rapport aux chemins de fer. Maximilien, déjà au pouvoir l'a reconnu en janvier 1865. Lorsque cette compagnie a été créée à Londres, Antonio a fait un contrat avec *Smith, Knight & Company*,¹⁰³ une entreprise consacrée à la construction des chemins de fer et laquelle avait fait le compromis de finir le projet en 3 ans et 4 mois ; le chef ingénieur était William Lloyd.¹⁰⁴ Les travaux avançaient lentement : à la fin de décembre la compagnie reportait que 82.07 km de voies étaient déjà installés, en prenant en compte les deux côtés ; 262.64 km étaient en construction et manquaient 130.24 encore. Le matériel roulant était composé par 11 locomotives et 109 wagons. Néanmoins, 1866 a été une année compliquée pour *The Imperial Mexican Railway*. La *Smith Knight & Company* était tombée en faillite et en mars elle a été remplacée dans les travaux par une nouvelle entreprise ;¹⁰⁵ avant l'été Lloyd avait laissé toutes ses responsabilités et il est rentré à Londres.¹⁰⁶ À cause de la guerre et des problèmes financiers, entre mai et septembre tous les travaux ont arrêté.¹⁰⁷

Une fois que la république libérale a été restaurée pour une deuxième fois en 1867, le gouvernement de Juárez, avec une vision plutôt pratique, a laissé à côté le fait que Escandón a été une des personnes qu'ont offert la couronne à Maximilian, et son gouvernement a lui octroyé une nouvelle concession la même année, malgré la réclamation de pas mal d'autres politiciens. La

¹⁰² John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 78-101 et David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », pp. 42-47.

¹⁰³ Cette entreprise était expérimentée dans le domaine des chemins de fer, car elle avait déjà travaillé dans la construction des chemins de fer ; en Europe, elle avait développé des travaux dans The Metropolitan Railway et dans The Sardinian Railway. En Amérique, elle avait travaillé en Chili. John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p.107 et « Smith, Knight and Co », *Grace's Guide to British Industrial History*. Consulté le 7/05/2020 en https://www.gracesguide.co.uk/Smith,_Knight_and_Co

¹⁰⁴ Lloyd est né en 1822. Il a commencé sa carrière comme ingénieur en servant pendant cinq ans avec Joseph Gibbs. Son premier travail a été installer un chemin de fer dans le nord de la France, pour lier le port d'Ambleteuse avec la ville de Marquise. De retour en Angleterre, il a travaillé en plusieurs projets sous la direction de George Stephenson et George Parker Bidder. En 1855 il est parti en Suède pour travailler dans les chemins de fer, et il a été élu comme un membre de l'Institute of Civil Engineers en Mars 1854. Par recommandation de Stephenson il est parti en Chili pour travailler dans les chemins de fer ; quelques années plus tard, il a participé dans le projet mexicain. Après le Mexique, il a poursuivi sa carrière en Amérique Latine, avec des projets en Argentine, Guatemala et Brésil. En 1888 il est parti aux États-Unis pour travailler dans les mines de California et Arizona. Il est mort à Londres, en 1905. « William Lloyd ». *Grace's Guide to British Industrial History*. Consulté le 7/05/2020 en https://www.gracesguide.co.uk/William_Lloyd

¹⁰⁵ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 132.

¹⁰⁶ David M. Pletcher, « The Building of the Mexican Railway », p. 46

¹⁰⁷ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, pp. 124-126.

nouvelle compagnie, avec son siège encore à Londres, a reçu le nom de *The Mexican Railway*. Le congrès fédéral, après quelques modifications au document, a approuvé la concession en novembre 1868.¹⁰⁸ De cette manière, sans guerres les travaux ont pu être recommencés, et il a été surtout dans cette période, que le projet a accompli le progrès le plus important de toute son histoire.

La compagnie qui avait remplacé à la *Smith Knight and Company* dans les travaux de construction depuis mars 1866, et qui a continué la ligne jusqu'à la fin du projet, a été la *George B. Crawley and Company*, aussi britannique et dirigé par George Baden Crawley.¹⁰⁹ Deux ingénieurs au long de cette période ont dirigé les travaux entant que des ingénieurs en chef : Edward Jackson¹¹⁰ et William Cross Buchanan.¹¹¹ En ce qui concerne l'avancement des travaux, depuis le 11 juillet 1867 marchait déjà le service entre la gare de Buenavista, à la ville de México, et Apizaco, à Tlaxcala.¹¹² Mais il a été jusqu'à 1869, lorsque tous les travaux comprises entre la ville de México et la ville de Puebla ont été finalisés, que cette partie du réseau a été inauguré de manière officielle. Dans un environnement politique, économique et militaire beaucoup plus favorable que dans les années passées, le 15 septembre 1869, à 10 heures Benito Juárez, le président de la république, celui qui avait vaincu dans la Guerre de Réforme et dans Guerre d'Intervention Française, et parti de la ville de México ; la destination, la ville de Puebla. Au long de trajet, il a arrêté plusieurs fois

¹⁰⁸ Tous les enjeux politiques liés à cette période peuvent être consultés dans les œuvres de Pletcher et de Chapman.

¹⁰⁹ *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 132. George Baden Crawley est né à Saint Pancras, Londres en 1833. Il a fait des études dans la Harrow School à Londres. Il a suivi des études de Droit, mais tôt il a quitté. Il a été entrepreneur dans le domaine des chemins de fer, puisqu'en plus de sa participation au Mexique, au long de son carrière il installé deux chemins de fer au Belgique, deux en Espagne, où il aussi bâti deux marchés à Madrid. Un de ces derniers travaux a été un projet de chemin de fer en Roumanie, lequel avait pour but connecter Ploesti avec Cronstadt en Hongrie, mais il a été interrompu à cause de la guerre. Crawley est mort en 1879 dans le port de Veracruz, lorsque au moment de débarquement, quelque chose est tombé en lui frappant dans la tête. « George Baden Crawley ». *Grace's Guide to British Industrial History*. Consulté le 7/05/2020 en https://www.gracesguide.co.uk/George_Baden_Crawley

¹¹⁰ Jackson est né en 1838 à Londres. Son père était un entrepreneur et il a lui aidé avec ses affaires depuis 1856. En 1863 Edward a travaillé dans la construction du Smyrna-Aidin Railway, dans le côté asiatique de la Turquie. De retour en Angleterre, il a eu le poste de surintendant dans le Keyham Dockyard, où des travaux d'ampliation étaient entrepris. Il est parti au Mexique, où il a dépensé le reste de sa vie : au début il a travaillé pour George B. Crawley, au début comme Assistant Manager mais après comme Manager. En 1885 il a laissé son poste dans le Ferrocarril Mexicano pour le poste de General Manager dans le Mexican Central Railway / Ferrocarril Central Mexicano, une de plus importantes lignes puisqu'elle communiqué la ville de Mexico avec les États-Unis. Quelques années plus tard, en 1894 il a occupé le même poste mais dans le Interoceanic Railway / Ferrocarril Interoceánico. Il est mort in septembre 1895, en raison d'une maladie cardiaque. « Edward Wilthew Jackson ». *Grace's Guide to British Industrial History*. Consulté le 7/05/2020 en https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Wilthew_Jackson. L'information est basée dans les obituaires de 1896 de l'Institution of Civil Engineers.

¹¹¹ Buchanan est né en 1826 et a été matriculé à l'Université de Glasgow en 1840. Il est devenu un membre de l'Institut d'Ingénieurs Civils, et il a travaillé dans le Southern Railway of Chile avant de participer dans les travaux au Mexique. Il est mort à Londres en Juin de 1891. « William Cross Buchanan ». The University of Glasgow Story. Consulté le 7/05/2020 en <https://www.universitystory.gla.ac.uk/biography/?id=WH26325&type=P>

¹¹² John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p. 135.

pour assister à des célébrations. À l'État de Tlaxcala, les moments les plus émotives se sont passés aux villes de Apizaco et de Santa Ana Chiautempan ; après certains délais à cause des célébrations, le président est finalement arrivé à Puebla vers 15 : 15 heures. À la gare, une multitude lui attendait.¹¹³

Juárez est mort le 18 juillet 1872, quelques mois avant que le reste de la ligne était prête ; la partie entre les États de Puebla et Veracruz a été la dernière en être installée, car la topographie montagneuse a posé beaucoup de difficultés et de défis techniques et économiques.¹¹⁴ Enfin, une fois que tous les obstacles ont été surmontés, et 36 ans après que la première concession a été octroyée à Francisco Arrillaga, le 1^{er} Janvier de 1873 le président Sebastián Lerdo de Tejada a fait l'inauguration du service ville de México – port de Veracruz : le progrès longtemps attendu semblait finalement proche.

¹¹³ Ibidem, pp. 138-140.

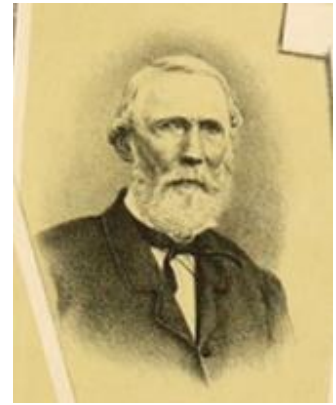
¹¹⁴ Un travail spécialisé sur le sujet des ponts qui ont été installés dans cette partie en particulière c'est le suivant : Dirk Bühler. « La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería ». *Boletín de Monumentos Históricos*, No. 18, 2010, 78-95 pp. Disponible en <https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/boletinmonumentos/article/view/2137>



Manuel Escandón



Antonio Escandón



Andrew Talcott



George B. Crawley



William Buchanan



Edward Jackson

Figure 3 – Ensemble de quelques personnages qui ont participé au long de temps dans le projet du *Mexicano Ferrocarril*

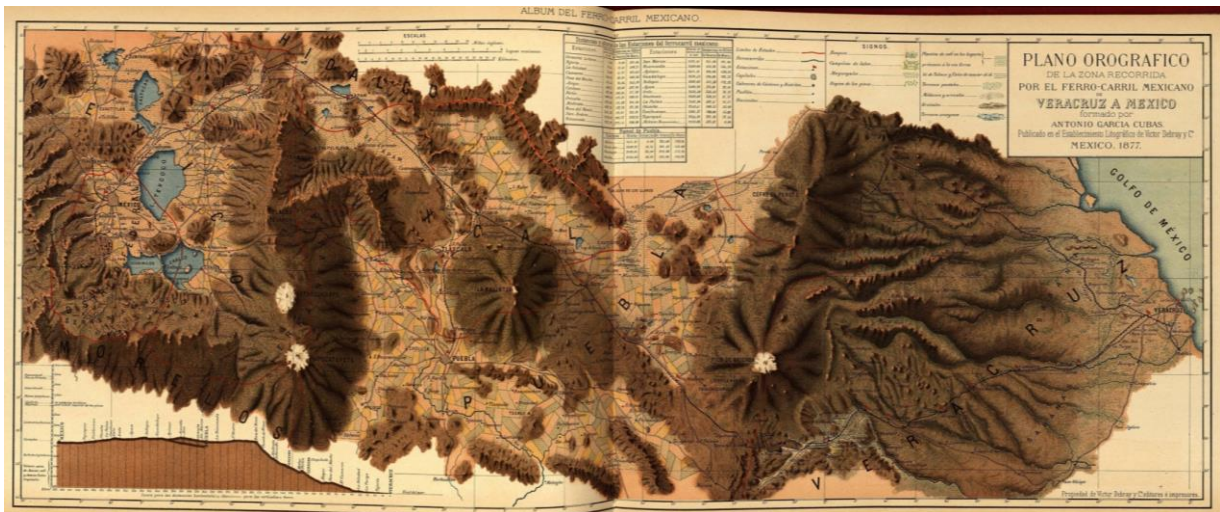


Figure 4 - Plan orographique qui montre la route suivie par le *Ferrocarril Mexicano*. Il faut bien remarquer et réfléchir sur toutes les difficultés posées par le terrain



Figure 5 – Carte qui montre les principaux arrêts du *Ferrocarril Mexicano* en 1877.

2.2 Le *Ferrocarril Interoceánico*

Une idée qu'inspirait pas mal de patriotes et de politiciens au long du XIX siècle était d'établir une voie pour lier l'Atlantique avec le Pacifique, et ainsi, convertir le Mexique dans le centre du commerce mondial. Telle était la plus haute aspiration de plusieurs personnages, et telle était l'idée qu'en principe guidait surtout dans la première moitié du siècle le plan d'un chemin de fer. Néanmoins, les guerres, les conflits politiques et les difficultés économiques ont fait que surtout après la Guerre de Réforme cette idée tombait à l'oubli.¹¹⁵ Mais quelques décennies plus tard, et déjà au début de l'époque de plus grand croissance économique du pays dans le XIX siècle, quelques entrepreneurs en cherchant les profits économiques qu'une tel voie porterai, ont cherché à réaliser tel objectif.

Le *Ferrocarril Interoceánico* est née formellement en 1882 avec le nom de *Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz*.¹¹⁶ À l'époque, il s'agissait d'un projet assez particulier, car dans un contexte où les capitaux anglais et ceux provenant des États-Unis étaient présents quasiment dans tous les chemins de fer, cet entreprise est née entièrement en mains d'entrepreneurs mexicains et a été financée par ses capitaux. Le conseil d'administration était conformé par Delfín Sánchez Juárez (le président), Pedro Bustamante (le secrétaire), Francisco Arteaga (le représentant de la compagnie), Manuel Romero Rubio, Pedro Escudero y Echanove, Román Fernández, José Sánchez Ramos, et Julio Aracivia (ce dernier le représentant du gouvernement).¹¹⁷ Une particularité de ce chemin de fer, c'est qu'il est né par l'acquisition de plusieurs lignes qui étaient déjà installées ou en train d'être développées. Ainsi, à différence du *Ferrocarril Mexicano*, la route n'a pas été planifiée du principe à la fin, mais à part de l'idée de connecter les deux côtes, le tracé de la ligne et le progrès des travaux ont été définis en fonction

¹¹⁵ Même si le désir pour établir un lien entre le port de Veracruz et un port dans la côte du Pacifique existait depuis les premières années du XIX siècle, et les premières concessions octroyées pour l'établissement des chemins de fer envisageaient tel objectif, le premier concessionnaire de manière explicite a été Antonio Escandón, lorsqu'il a acquis plusieurs concessions dans ce domaine en 1857, y compris celle pour ce chemin de fer. Néanmoins, en raison des guerres qui ont eu lieu au long des années suivantes, le projet n'a pas pu être mis en œuvre. Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del ferrocarril interoceánico : Puebla en el porfiriato*, p. 97.

¹¹⁶ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p. 81, 90. La route de Calpulalpan a été choisie, car elle permettait de lier le reste du réseau avec le chemin de fer d'Irolo.

¹¹⁷ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.48 et Gloria Tirado Villegas. *Los efectos sociales del ferrocarril interoceánico : Puebla en el porfiriato*, p. 85.

des divers intérêts et circonstances économiques et politiques.¹¹⁸ Son nom faisait référence à quelques endroits qui touchait déjà ou qui aspirait à toucher lorsque cette compagnie a été fondée.

Sans doute, l'homme le plus important impliqué dans la création de cette ligne et au long des années a été Delfín Sánchez Juárez. L'histoire de cet entrepreneur est *sui generis*. Il est né en 1836 à Alba de Tormes, dans la province de Salamanca, en Espagne. Ses parents ont été Isabel Ramos et Andrés Sánchez ; il a été le deuxième des quatre fils, et faisait partie d'une famille de classe modeste. Lorsque la famille s'est déménagée à Santander, Delfín a travaillé comme *jefe de Hacienda*, et après il a eu un autre poste administratif en tant que administrateur des rentes de la ville de Cabezón de la Sal. Entre 1840 et 1843 Delfín a suivi des études au *Colegio Villacarriedo*, où il a étudié *ciencias y letras*, en obtenant à la fin le diplôme de *Bachiller en Artes* ; au même temps, il a suivi quelques cours en Droit.¹¹⁹

Il est important noter que le *Colegio Villacarriedo* était un des institutes connus comme *escuelas de indianos*, c'est-à-dire, il s'agissait d'une institution financée par l'argent que les immigrants espagnols qui étaient partis en Amérique, et qui avaient fait des fortunes renvoyaient en Espagne.¹²⁰ C'est possible que la vocation de cette école ait inspiré Delfín, car accompagné de son frère aîné Clemente, il est parti en Amérique.¹²¹ Ainsi, entre 1854 et 1856 Delfín a développé des activités commerciales à La Habana, et en 1861 il habitait dans la ville de Matanzas, toujours à Cuba. Il est arrivé au Mexique en 1864, juste au moment où l'Intervention Française avait lieu. Il a montré son esprit entrepreneurial lorsqu'avec l'aide de son frère José, qui à l'époque se trouvait à New York et était un représentant de la maison d'armes Remington, a établi un réseau pour fournir des armes à l'armée républicaine mexicaine.¹²²

Mais il a été le suivant pas, celui qui en combinaison avec son audace a lui emmené à la coupole entrepreneuriale au Mexique. Delfín s'est marié en avril 1868 avec une jeune fille de 23

¹¹⁸ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.47.

¹¹⁹ Roxana Álvarez Nieves, « La presencia cántabra en instituciones financieras de Ciudad de México, 1881-1930 », p. 62, dans DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael et CERUTTI PIGNAT, Mario (dir.), *De la colonia a la globalización. Empresarios Cántabros en México*, España, Universidad de Cantabria, 2006.

¹²⁰ Environ 350,000 personnes ont quitté la région d'Asturies entre 1850 et 1930. Ce grand déplacement humain a eu plusieurs conséquences, et une de plus intéressantes a été l'œuvre philanthropique de ceux qui sont partis par rapport à son lieu d'origine, vers lequel ils ont tenté de contribuer à améliorer la situation éducative de la région. José Manuel Prieto Fernández del Viso, « Americanos y escuelas. Una aproximación al patrocinio indiano en las construcciones escolares en Asturias », p.36.

¹²¹ Comme Roxana Álvarez Nieves remarque, même si la plupart de ses affaires se sont développés au Mexique, il a fondé plus tard en Espagne la Banque Sanchez Ramos, la quelle s'est appelée après Cáceres. Roxana Álvarez Nieves. « La presencia cántabra en instituciones financieras de Ciudad de México, 1881-1930 », p. 62.

¹²² Idem.

ans, originaire de l'État de Oaxaca (au sud du pays), catholique et d'une haute position sociale ; elle était bien éduquée et depuis 1866 avait vécu en différentes villes des États-Unis. Il s'agissait de Felicitas Juárez Maza, une des filles de l'ex-président Benito Juárez.¹²³

En 1868 Delfín a acquis la nationalité mexicaine et il a commencé à faire des affaires dans la capitale du pays,¹²⁴ et après, grâce au cercle sociale auquel Felicitas appartenait, il a pu entrer d'une façon plus directe dans le milieu entrepreneurial, et s'intégrer aux quelques groupes qui connaissaient bien comment développer des affaires dans ce pays. Le cercle interne de Felicitas était composé par membres de sa famille ainsi que ses amis ; toutes ces personnes ont soutenu et encouragé son mari. Dans ce contexte, Delfín a fait la connaissance de Manuel Mendoza Cortina et Pío Bermejillo, membres de l'oligarchie qui produisait du sucre à l'État de Morelos. Ces messieurs l'ont introduit au groupe de pouvoir local de cet État.¹²⁵ Plus tard, il a été Morelos l'endroit depuis lequel l'*Interoceánico* s'est étendu.

Les lignes et les concessions regroupées par l'*Interoceánico* étaient assez diverses. Au long des années, toute une constellation des concessions a été acquise et intégrée dans le réseau. En essayant de suivre une chronologie, les premières racines de cette ligne peuvent être retracées dans le contrat signé pour installer le *Ferrocarril México, Morelos y Cuernavaca*, lequel a été octroyé le 18 décembre 1877. Ce contrat permettait au gouvernement de l'État de Morelos d'installer et d'exploiter par soit même ou par la sous-traitance, un chemin de fer pour lier les villes de México et Cuernavaca (cette dernière est la capitale de Morelos, et se trouve à 86 km au sud de la capitale du pays), avec la possibilité d'étendre la ligne jusqu'à le fleuve Amacuzac, dans le sud de l'État de Morelos.¹²⁶ L'année suivante, Delfín Sánchez a fait partie de cette entreprise en tant qu'un de ses actionnaires fondateurs.¹²⁷ Toujours en 1878, il a acquis aussi la concession du *Ferrocarril de Irolo* (à l'État d'Hidalgo).¹²⁸

En Mars de 1882 Manuel Romero Rubio et Delfín Sánchez Ramos ont acquis le *Ferrocarril de Guerrero* (mis en concession en principe le 8 juillet 1880 par le gouvernement fédéral au

¹²³ Ibidem, p.64.

¹²⁴ María Eugenia Arias Gómez, « De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana : Felicitas Juárez Maza de Sánchez (1847-1905) », pp. 39-40.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del ferrocarril interoceanico : Puebla en el porfiriato*, p. 98.

¹²⁷ Cáceres. Roxana Álvarez Nieves. « La presencia cántabra en instituciones financieras de Ciudad de México, 1881-1930 », p. 64.

¹²⁸ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p. 90.

gouvernement de l'État de Guerrero, qui l'a transféré). L'idée était de créer un grand réseau entre le port d'Acapulco et la ville de Mexico.¹²⁹ Comme il a été signalé, plus tard cette année, le 24 octobre 1882 a été consolidée la *Compañía del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz*. Grâce à cette consolidation a été formé un premier circuit avec les lignes d'Irolo, Morelos, Acapulco, et celles du *Ferrocarril Nacional Interoceánico*.¹³⁰ Néanmoins, il fallait encore connecter ce réseau avec une ville de grande importance, Puebla.

L'opération d'installer le trajet de la ville de México vers Puebla n'a pas été quelque chose de facile. Il a fallu faire face aux défis tels que choisir une route qui était la plus directe et rapide possible, et dont le terrain ne posait pas trop de difficultés techniques. Plusieurs propositions ont été faites et analysées, mais à la fin, il a été choisi une route qui touchait Calpulalpan (un village placée dans la partie nord-ouest de l'État de Tlaxcala), car ce point était aussi proche de la ligne déjà existant à Irolo ;¹³¹ avec cette décision le réseau serait encore plus grand. Dès que la décision a été prise, toujours en 1882 et après d'avoir fait les études topographiques, les travaux d'Irolo vers Calpulalpan ont démarré. L'installation des voies et du reste de l'infrastructure a suivi des intervalles du temps assez divers ; une constante ont été les interruptions dans les travaux.¹³² Le service entre la ville de México et Calpulalpan a été mis en place à la fin du février de 1883.¹³³ Dans la même année, mais de l'autre côté du réseau, à l'est et au nord-est de l'État de Puebla, le trajet *Oriental, Libres et Teziutlán* a été inauguré.¹³⁴

De retour au trajet *Calpulalpan – ville de Puebla*, comme une mesure pour économiser dans l'installation du réseau, et vu le nombre des kilomètres qu'il fallait encore d'installer pour traverser l'État de Puebla et arriver au port de Veracruz, la compagnie a décidé d'acheter des lignes qui étaient déjà sur place et qui comptaient avec du matériel roulant.¹³⁵ En partant de cette idée, en mai 1885 Delfín Sánchez a signé un contrat avec son frère, José María, qui en tant que contracteur, a pris le compromis d'installer dans une période de deux ans une ligne entre Calpulalpan et Puebla, en touchant le village de San Martín Texmelucan.¹³⁶ En essayant d'installer ce trajet, il a eu une

¹²⁹ Ibidem, p. 86.

¹³⁰ Ibidem, p.90.

¹³¹ Ibidem, p.91.

¹³² Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.48.

¹³³ Ibidem, pp. 48-49.

¹³⁴ Ibidem, p. 53.

¹³⁵ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p.92.

¹³⁶ Ibidem. p.95.

discussion importante au long de quelques mois, car il existait déjà un chemin de fer dans la zone : le *Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan*. La discussion se déroulait autour de si cette ligne de 37 km devrait être intégrée au réseau ou exclue. La concession pour cette ligne avait été octroyée au début à Eulogio Gillow, mais elle avait été reprise par le gouvernement fédéral, lequel l'avait finalement bâti à travers du Ministère des Travaux Publics (*Secretaría de Fomento*). Ainsi, cette ligne avait été installée entre 1880 et 1882 et connectait le village de San Martín Texmelucan et les alentours de la ville de Puebla.¹³⁷ À la fin ce chemin de fer a été acquis, et le *Ferrocarril Interoceánico* a suivi le trajet déjà tracé entre Texmelucan et Puebla, mais a remplacé l'écartement standard (1435 mm) pour celui étroite (914 mm) à fin de l'homogénéiser avec le reste du réseau.¹³⁸

Toujours sur le même trajet, et près de la ville de México, les délais avaient continué. La compagnie a dû faire face aux plaintes des propriétaires des terrains sur lesquels la ligne avait été projetée ; l'écartement de voie a dû être changé, et des réparations à l'infrastructure ont dû être mises en place, car les mauvaises conditions climatologiques l'avaient endommagée. Dans ce contexte, il a été jusqu'à le 12 avril 1887 lorsque l'installation des rails a touché l'*hacienda de Mazapa*.¹³⁹

Au même temps que des travaux continuaient sur plusieurs points de la ligne, dans les premiers mois de 1888 Delfín Sánchez a fait un voyage à Londres ; il y avait des rumeurs qui

¹³⁷ Ibidem, p.93.

¹³⁸ Comme il s'est passé avec la plupart des lignes acquises au long du temps, les opérations effectuées n'ont pas été toujours assez claires, car une combinaison d'intérêts personnels, des compromis entrepreneuriaux, des intérêts, étrangères, des enjeux entre le gouvernement fédéral et celui de chaque État, et la pression que ceux deux étaient capables d'exercer sur les entrepreneurs, a modelé toujours ces relations. Un exemple est celui du chemin de fer qui liait Puebla avec Texmelucan. Octroyé au début à Eulogio Gillow en 1878, en raison de son statut come prête, il a eu des difficultés avec le congrès fédéral (composé à ce moment-là surtout par des députés de tendance libérale ; Gillow avait peut-être même des idées plus libérales et progressistes que beaucoup de ces députés, mais le fait d'être prête n'a pas lui aidé) pour obtenir l'approbation définitive du *Ferrocarril de San Martín Texmelucan*. Face à ces enjeux, il a accepté la suggestion du ministre des Travaux Public de céder à ce ministère la concession, et une fois en mains du gouvernement fédéral, le congrès a approuvé le projet. Une fois bâti et inauguré en 1882 (le gouvernement fédéral a renommé la ligne comme *Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan*, pour mettre l'accent sur le fait qu'elle était propriété de la nation), la gérance de cette ligne a posé des difficultés au ministère, et une entreprise a fait une offre de d'achat. Ainsi l'entreprise *Compañía del Ferrocarril Carbonífero* a acquise cette ligne en décembre 1885. Quelques temps plus tard, le *Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz*, a acheté la *Compañía del Ferrocarril Carbonífero*, mais en raison de que cette entreprise avait loué le *Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan*, les propriétaires de l'*Interoceánico* se sont rendus compte deux ans plus tard, qu'en réalité ils n'avaient pas acquis le *Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan*. Cela n'as pas empêché qu'ils effectuaient des travaux (il faut penser qu'à l'époque, pas mal de compagnies étaient créés et effectuaient des opérations juridiques et financiers sans même pas toucher un seul rail dans le monde matériel ; tel était le cas du *Carbonífero*) sur les équipements déjà en place de ce chemin de fer. Finalement, cette ligne installée entre le village de San Martín Texmelucan et la ville de Puebla a été réacquise (cela a été surtout une procédure juridique) par *The Interoceanic Railway of Mexico (Acapulco to Veracruz) Limited*, en se consolidant ainsi définitivement comme une partie du réseau.

¹³⁹ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 49.

disaient que la compagnie serait-elle vendue. Les rumeurs sont devenues vérité en mai de cette année-là.¹⁴⁰ Ainsi, le *Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz* est devenu *The Interoceanic Railway of Mexico (Acapulco to Veracruz) Limited*. Néanmoins la vente du réseau, Delfín Sánchez a maintenu ses liens avec ce chemin de fer. Il est devenu son représentant au Mexique, et au même temps, il a établi une compagnie appelée *Delfín Sánchez y Compañía*, laquelle s'est occupé en tant qu'une entité intermédiaire, d'effectuer des opérations d'achat d'autres lignes pour *The Interoceánico Railway*, ainsi que d'effectuer des travaux sous le modèle de sous-traitance.

Une fois formée la compagnie *The Interoceanic Railway of Mexico*, en septembre 1888 ont recommencé les travaux pour lier les villes de Puebla et Mexico, en touchant les villages d'Irolo et de Calpulalpan. Ainsi Delfín Sánchez a commencé les gestions pour racheter la ligne de San Martín pour *The Interoceanic Railway*.¹⁴¹ Dans le même esprit, au long des derniers mois de 1888 la *Delfín Sánchez y Compañía*, cherchait plus des lignes qui pourraient être utiles à *The Interoceanic Railway* pour étendre son réseau, car jusqu'à ce moment-là, du côté de l'État de Morelos, les travaux étaient seulement arrivés jusqu'à la communauté de Tlaltizapan.¹⁴² Ainsi, la compagnie devait encore installer la plupart de la ligne dans l'État de Morelos pour achever l'idée de l'établissement d'un circuit entre cet État¹⁴³ et le sud-ouest de l'État de Puebla. Avec ce but, le 19 juillet 1889 Delfín Sánchez a établi des discussions avec Francisco Arteaga, propriétaire du *Ferrocarril de Izucar de Matamoros a Acapulco*,¹⁴⁴ lequel l'a finalement vendu.

Dans une autre partie du réseau, les travaux vers Veracruz avançaient aussi vite. En août 1889, la ligne *San Marcos-Perote* a été conclue, comprenant une branche vers San Juan de los Llanos. Ce trajet se connectait ainsi avec la ville de México en suivant Puebla, San Martín Texmelucan, Calpulalpan et Irolo.¹⁴⁵

¹⁴⁰ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p.93.

¹⁴¹ Ibidem, p.116.

¹⁴² Ibidem, p.123.

¹⁴³ Dans l'État de Morelos,

¹⁴⁴ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p.130.

¹⁴⁵ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p.122, et Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.49.

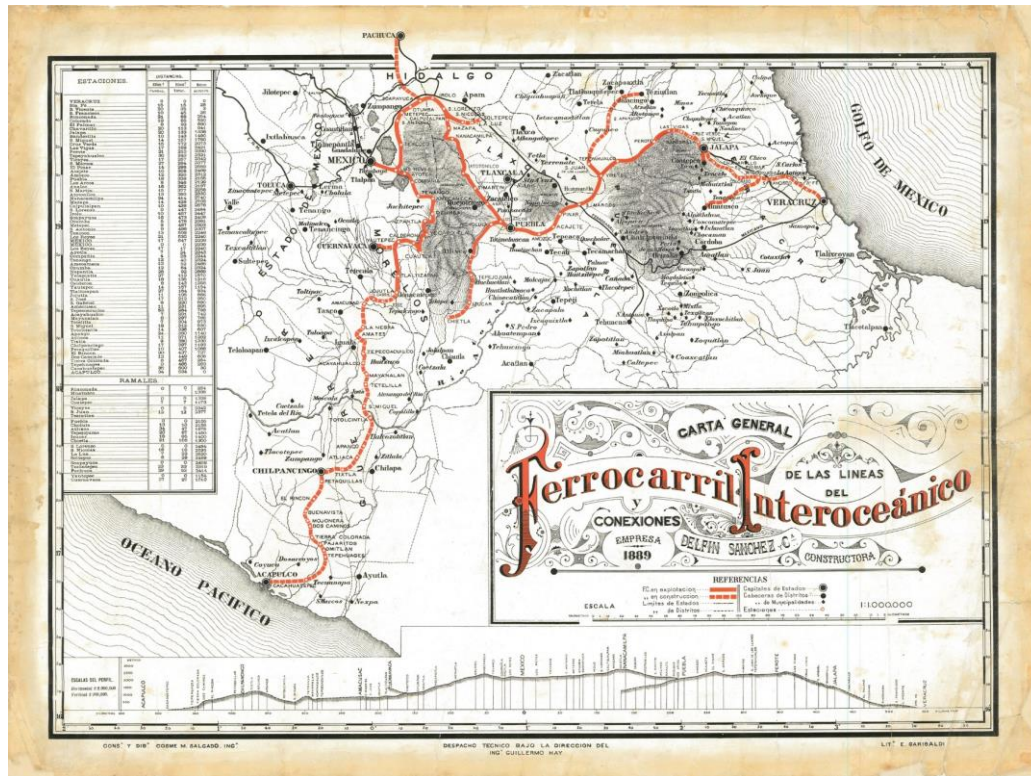


Figure 6 – Carte qui montre le réseau du *Ferrocarril Interoceánico* en 1889, y compris les parties déjà installées (en ligne complète) et celles qui fallait encore mettre en place (en ligne pointillée).

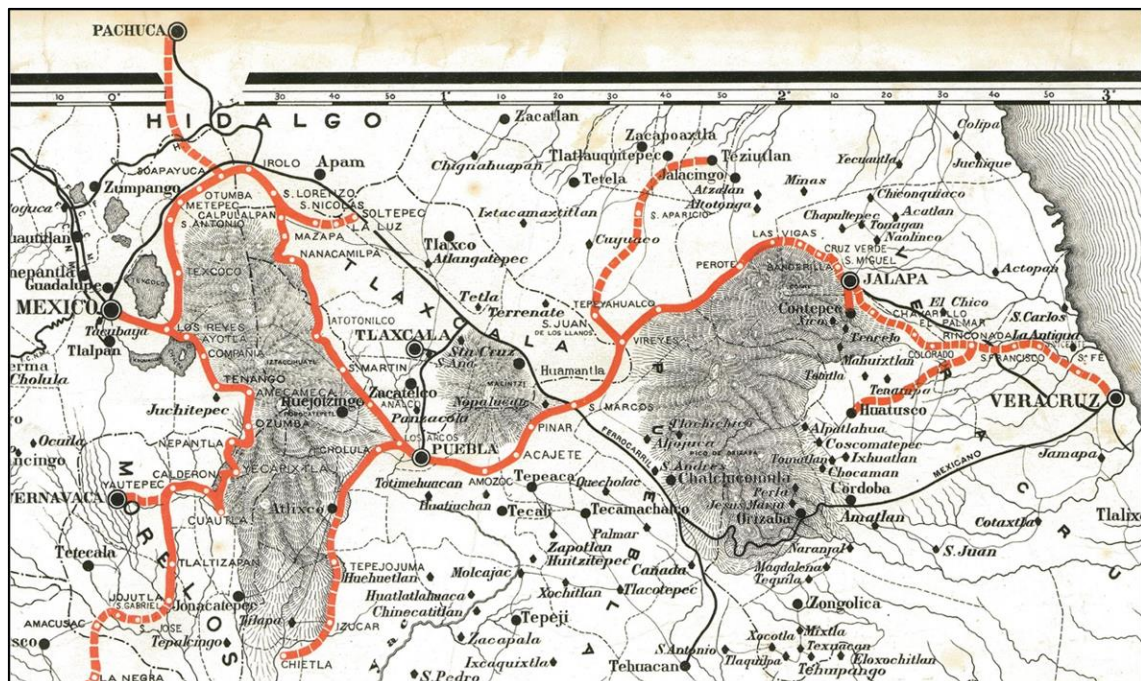


Figure 7 – Détail de la carte du *Ferrocarril Interoceánico*. Cette partie a pour but montrer la partie du réseau qui touche le côté nord-ouest de l'État de Tlaxcala

Il existait l'expectative de finir tous les travaux en 1890, mais il n'a pas été possible face à des contretemps : il y avait encore beaucoup de trajets qui avaient besoin de réparations, et celles n'étaient pas du tout faciles à effectuer en raison des mauvaises conditions climatiques, ainsi qu'en raison de la mauvaise qualité des matériaux utilisés auparavant par les entrepreneurs mexicains au long des premières années de la compagnie, vu les difficultés économiques. Un exemple des travaux qu'il fallait encore effectuer, c'était le changement de l'écartement du trajet le trajet *Morelos – Irolo*, tel comme il avait fallu faire avec celui installé entre les villes de Puebla et México.¹⁴⁶

Quelques années plus tard, dans les premiers mois de 1892 il fallait encore d'installer la moitié des rails entre Izucar de Matamoros et Acapulco (ces travaux avaient le coût de £ 300,000), et il fallait encore mettre en œuvre quelques réparations dans le trajet entre la ville de México et Veracruz.¹⁴⁷ À l'État de Veracruz, à ce moment-là, la ligne était installée déjà à la ville de Xalapa (capitale de l'État), et les travaux ont continué, en touchant finalement le port de Veracruz à la fin du mai 1892.¹⁴⁸ Finalement, en 1893 ont été unis tous les trajets depuis les alentours de la ville de México jusqu'à le port de Veracruz, en traversant les États de México, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla et Veracruz.¹⁴⁹

En Mars de 1896 les travaux dans le trajet vers Acapulco continuaient. Pour les effectuer, le trajet a été divisé en trois parties : du village appelé Puente de Ixtla (à Morelos) jusqu'à le fleuve Mezcala ; le deuxième du fleuve Mezcala au village connu comme Dos Caminos (à l'État de Guerrero), et le troisième de Dos Caminos jusqu'à Acapulco.¹⁵⁰ Dans la même année, des travaux dans la ligne du *Ferrocarril de Izucar de Matamoros* étaient encore en train d'être effectués. À ce moment-là, cette ligne appartenait à l'entreprise *Delfín Sánchez y Compañía*, mais plus tard, elle a été finalement cédée le 19 octobre 1896 à *The Interoceanic Railway*.¹⁵¹ Malgré tous les efforts pour finir le trajet jusqu'à le port d'Acapulco, ce chemin de fer n'a jamais achevé cet objectif. Le terrain et la topographie assez accidentée ont été unes des raisons qui ont empêché la conclusion

¹⁴⁶ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », pp. 126-127.

¹⁴⁷ Ibidem, p.131.

¹⁴⁸ Ibidem, p.125.

¹⁴⁹ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.49.

¹⁵⁰ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p.169.

¹⁵¹ Idem.

du projet comme il était prévu. L'installation des rails a été effectuée jusqu'à l'endroit connu comme Puente de Ixtla, et en changeant le tracé original, la ligne s'étendit sur 110 km jusqu'à qu'elle a touché l'embouchure du fleuve Balsas en 1901.¹⁵²

En raison des facteurs comme la grande quantité des réseaux qui ont été intégrés au long des années, la grande quantité des travaux entrepris dans des moments différents, la grande quantité des acteurs locaux qui ont agi dans chaque région où cette ligne s'est étendue, le manque de recherche sur cette entreprise, et surtout, en raison de qu'essayer d'aborder tous ces sujets et de donner des réponses à toutes ces questions dans cet espace excède les objectifs de ce travail, on parlera seulement d'un des ingénieurs, qui a été impliqué dans l'installation de la première ligne qui a été mise en place entre San Martín Texmelucan et la ville de Puebla, et qui a aussi donné son avis en relation au tracé du trajet qui envisageait traverser une partie de l'État de Tlaxcala pour lier la ville de Mexico avec celle de Puebla, l'ingénieur Mariano Téllez Pizarro.

Téllez Pizarro était mexicain et avait fait ses études d'ingénierie et architecture à l'*Academia de San Carlos* à la ville de Mexico vers la moitié du XIX siècle,¹⁵³ où il a été un étudiant tellement assidu que plusieurs de ses travaux ont été lauréats.¹⁵⁴ Déjà aux années soixante, il se trouvait parmi les architectes et ingénieurs approuvés pour exercer son profession dans l'empire,¹⁵⁵ et lorsque la république a été restaurée et le *Ferrocarril Mexicano* terminé, Téllez Pizarro a publié en 1877 un projet qui proposait l'installation de sept branches de traction animale lesquelles seraient liées à la ligne principale de ce chemin de fer.¹⁵⁶ Du port de Veracruz à la ville de Mexico, les lignes projetées étaient les suivantes : 1) de la gare de San Andrés à Chalchicomula, 2) de la gare de Rinconada à Tecamachalco, 3) de la gare de San Marcos à San Juan de los Llanos, 4) de la gare de Puebla à Izucar de Matamoros, 5) de la gare de Santa Ana Chiautempan à San Martín Texmelucan, 6) de la gare de Ometusco à Pachuca, et 7) de la gare de Tepexpan à Texcoco. Au moment où ce projet a été présenté, en novembre de cette année-là, Téllez Pizarro confirmait qu'il était en train de travailler dans une autre ligne, laquelle était déjà approuvée par le Ministère des Travaux Publics (*Ministerio de Fomento*). Cette ligne avait pour but connecter la gare de

¹⁵² Carlos Illades, *Guerrero. Historia Breve*, version digitale sans pagination.

¹⁵³ Eduardo Báez Macías, *Guía del archivo de la Antigua Academia de San Carlos, 1781-1910*, p. 258.

¹⁵⁴ Comme dans les cours de composition et stéréotomie. Ida Rodríguez Prampolini, *La crítica de arte en México en el siglo XIX : Estudios y documentos, 1810-1858*, T. II, pp. 79-80.

¹⁵⁵ Isabel Bonilla Galindo, « Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez », pp. 32.

¹⁵⁶ Mariano Téllez Pizarro, *Proyecto para la construcción por cuenta del Gobierno Federal de siete ramales de vía férrea por tracción de sangres confluyentes al Ferrocarril Mexicano. Presentado al Ministerio de Fomento en 27 de Noviembre de 1877*, p.1.

Esperanza, du *Ferrocarril Mexicano*, avec la ville de Tehuacan, au sud-est de l'État de Puebla.¹⁵⁷ À la fin, ne pas tous ces branches ont été installés, mais quelques d'entre elles qui avaient été mises en place dans les alentours de la ville de Mexico et de la ville de Puebla ont été achetées et intégrées au long du temps au réseau du *Ferrocarril Interoceánico*.

2.3 Les autres lignes

À côté des réseaux du *Ferrocarril Mexicano* et du *Ferrocarril Interoceánico*, à l'État de Tlaxcala ont été installées d'autres lignes. Ces lignes peuvent être considérées d'une échelle moyenne et petite par rapport aux premiers deux longs réseaux qui traversaient le territoire. Dans ce cadre, 5 lignes ont pu être identifiées : le *Ferrocarril Agrícola de Tlaxco*, le *Ferrocarril de Atlamaxac*, le *Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala*, le *Ferrocarril Industrial de Puebla* et le *Ferrocarril Agrícola del Valle de Nativitas*. Le but de ces chemins de fer était principalement d'intégrer des centres productifs, tels que des *haciendas* et des usines textiles avec les réseaux du *Mexicano* et du *Interoceánico* pour faciliter la mobilité, notamment des biens et des travailleurs, avec l'exception du *Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala*, lequel était consacré principalement au service de passagers.

Le *Ferrocarril Agrícola de Tlaxco*

L'établissement de cette ligne a été soutenu par les propriétaires (*hacendados*) Manuel Drusina et Bernardo González. Le tracé de ce chemin de fer s'étendait au long de 24 km, depuis la gare de Apizaco du *Ferrocarril Mexicano* jusqu'à le village de Tlaxco, au nord de l'État de Tlaxcala. La ligne a été inaugurée en juillet 1902 et au long du trajet six arrêts ont été établis. On sait que trois ans plus tard de l'inauguration, un groupe de 15 actionnaires a dénoncé certaines irrégularités de la part de l'administration de l'entreprise avec le gouverneur, Próspero Cahuantzi. Ce groupe accusait le conseil d'administration de ne pas avoir présenté les rapports annuels tel comme il était prévu par les règles de l'entreprise. Le président du conseil a répondu aux accusations en essayant de les démentir, mais neuf jours après, il s'est suicidé une fois qu'il a été prouvé qu'il a été le

¹⁵⁷ Ibidem, pp. 8-9.

responsable d'un détournement de 700 pesos. On ne connaît pas le résultat de ce procédé.¹⁵⁸ Au long de son tracé, ce chemin de fer desservait des très importants *haciendas*, telles que Ahuatepec, Zocac, Tepetzala, Piedras Negras y Xalostoc et d'autres, lesquelles étaient connectées avec ses propres branches.¹⁵⁹ À la fin, cette ligne desservait aux 18 établissements productifs et au 4 villages. Au début, ce chemin de fer utilisait une traction animale, mais quelques années plus tard a été remplacé par une locomotive à vapeur.¹⁶⁰ On sait que pour juillet de 1906, ce chemin de fer comptait avec une ligne téléphonique, et que l'écartement était de 1,435 mm.¹⁶¹



Figure 8 – Plan du tracé du *Ferrocarril Agrícola de Tlaxco*. Du côté gauche se trouve la ville de Apizaco (placée au centre de l'État) et du côté droit le village de Tlaxco (placé au nord de l'État).

¹⁵⁸ Ricardo Rendón Garcini, *El Prosperato. El juego de equilibrios de un gobierno estatal (Tlaxcala de 1885 a 1911)*, p. 178.

¹⁵⁹ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14.

¹⁶⁰ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.58.

¹⁶¹ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, pp.13, 36.

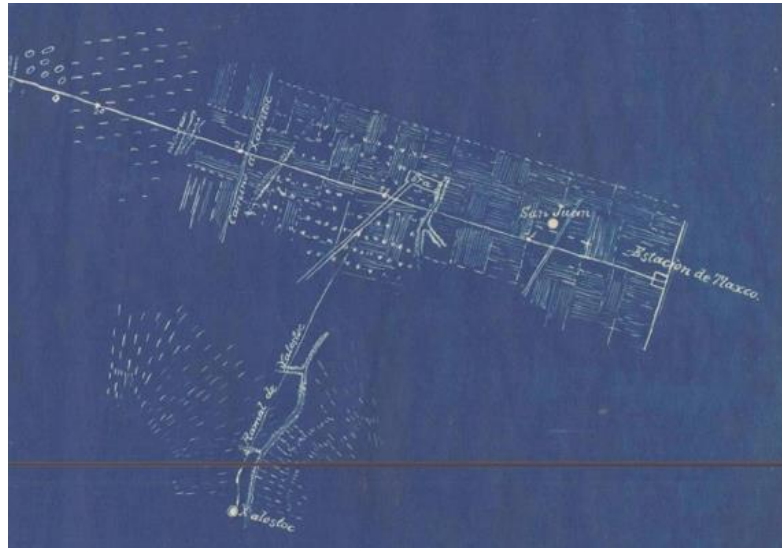
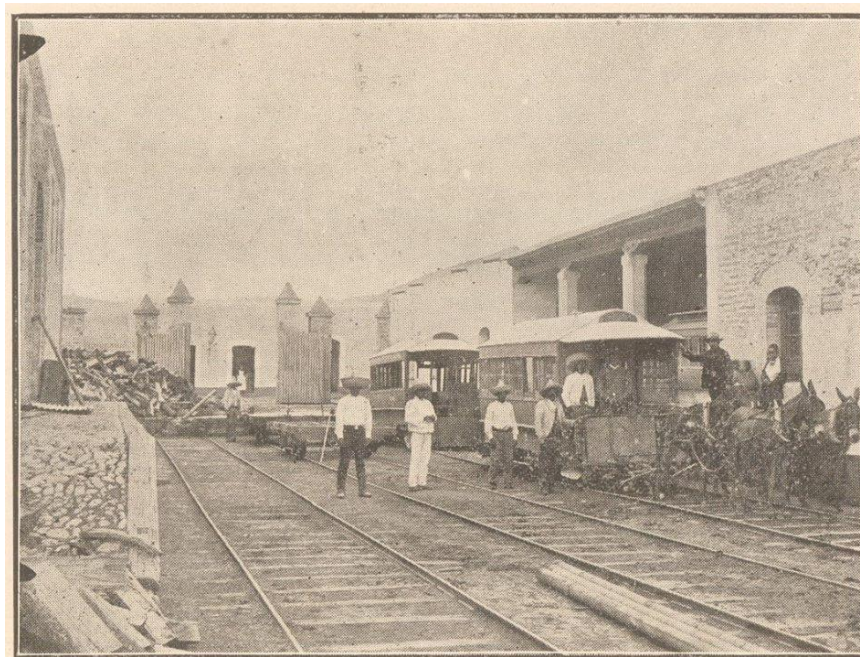


Figure 9 – Détail du tracé du *Ferrocarril Agrícola de Tlaxco*, du côté droit. Il est possible remarquer plusieurs éléments de l’environnement ainsi que des éléments techniques : en haut vers la gauche on lit *Camino de Xalostoc*, c’est-à-dire, le chemin de fer se croisait avec la route qu’emmenait à l’*hacienda de Xalostoc*. Au centre en bas on apprécie cette hacienda, unie avec sa propre branche, *Ramal de Xalostoc*, au *Ferrocarril Agrícola*. Vers le droit au centre, se trouve la gare de Tlaxco. Des collines ont été représentées près de l’*hacienda de Xalostoc*, et il est possible de remarquer des terres cultivées tout au long de la ligne du *Ferrocarril Agrícola*.



ESTACION DEL FERROCARRIL AGRICOLA.—Construida durante la Administración del Sr. Cahuantzi.

Figure 10 – Gare du *Ferrocarril Agrícola*, à Tlaxco.

Le *Ferrocarril de Atlamaxac*

Ce chemin de fer s'étendait aussi au long du nord de l'État de Tlaxcala, mais à différence du *Ferrocarril Agrícola* dont ses rails arrivaient jusqu'à Tlaxco, les rails du *Ferrocarril de Atlamaxac* allaient au-delà. Puisqu'il pénétrait le territoire de l'État de Puebla, il a été aussi connu comme le *Ferrocarril de Zacatlán* (ville qui appartient à l'État de Puebla, et qui est placée plus au nord de la frontière avec Tlaxcala), mais en réalité il ne touchait pas à cette ville, et en revanche, le trajet de 53.40 km communiquait la gare de Muñoz du *Ferrocarril Mexicano*, avec la ville de Chignahuapan, dans l'État de Puebla.¹⁶² Il touchait l'*hacienda* de Atlamaxac dans le kilomètre 47.5.¹⁶³ Ce chemin de fer a utilisé toujours de l'écartement étroit, au début de 600 mm, lequel a été remplacé plus tard par celui de 762 mm ; cette dernière mesure était connue comme *Impérial*. Des locomotives à vapeur ont toujours desservi ce réseau, et ont été utilisées celles produites par les compagnies *Orenstein & Koppel*¹⁶⁴ et *Baldwin*.¹⁶⁵ Ce chemin de fer a encouragé les échanges commerciaux dans toute la région, en faisant de la gare de Muñoz un vrai pôle où le mouvement des biens, des personnes, du commerce et des activités de transformation ont été développées autour d'elle.¹⁶⁶

¹⁶² Sistema de Información Cultural (SIC México), « Muñoz », *Patrimonio ferrocarrilero*. Consulté le 17/05/2020 en https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=347

¹⁶³ « Ferrocarril de Atlamaxac ». *Ferropedia*. Consulté le 17/05/2020 en http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_de_Atlamaxac

¹⁶⁴ Idem.

¹⁶⁵ Thomas Kautzor, « Preserved narrow gauge steam in Mexico 2012 », Part 2. Consulté le 17/05/2020 en <http://www.internationalsteam.co.uk/trains/mexico06.htm>

¹⁶⁶ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, pp. 59-62.



Figure 11 – Détail du plan qui montre le tracé du *Ferrocarril de Atlamaxac*, lequel est signalé en rouge. Il est possible d’apprécier comment cette branche touche le *Mexicano* et l’*Interocéánico* au côté sud-ouest de la carte.

Le Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala

Pour l’établissement de ce chemin de fer, Mariano Fortuño a acquis une concession le 11 décembre 1882, et la construction a démarré l’année suivante. Le contrat a été signé entre lui et Mariano Grajales, gouverneur de l’État de Tlaxcala. Le seul article du contrat, spécifiait que « la ligne de ce chemin de fer doit lier la capitale de l’État avec la gare de Chiautempan, ainsi que toucher le village de San Pablo Apetatitlán, et a la capacité de s’étendre jusqu’à San Martín Texmelucan ». Leandro Fortuño, frère de Mariano et représentant de l’entreprise, a communiqué que les travaux seraient faits entre Chiautempan et Tlaxcala, et qu’après une deuxième phase serait mise en place.¹⁶⁷

Le 13 février 1883, Leandro Fortuño, entant qu’ingénieur, a signé et envoyé aux autorités le croquis pour son approbation. Néanmoins, depuis que l’installation a commencé, Guillermo Hay

¹⁶⁷ Gloria Tirado Villegas, « El ferrocarril de Santa Ana Tlaxcala : un lindo tranvía de mulitas », pp.3-4.

a été l'ingénieur chargé de contrôler les travaux.¹⁶⁸ L'inauguration de la ligne a eu lieu le 16 septembre 1884. Ce chemin de fer desservait notamment les habitants, et les visiteurs qui arrivaient parfois à l'État et qui souhaitaient rendre visite à la capitale. Le trajet de 8.5 km pouvait être parcouru en 35 minutes de Tlaxcala à Santa Ana, et en vingt-cinq à l'inverse.¹⁶⁹

Pendant plusieurs années, l'écartement de ce chemin de fer a été de voie étroite et a marché avec de la traction animale, laquelle a été changée jusqu'à 1922, lorsqu'elle a été remplacée par des moteurs d'essence. En 1902 seulement quinze opérateurs s'occupaient de faire fonctionner le réseau. En 1910 la ligne a été acquise par le *Ferrocarril Mexicano*. On sait qu'en 1922 il y avait un chariot, trois plateformes et deux wagons de première classe. Le service a été arrêté en 1940, et les rails ont été levés.¹⁷⁰



Figure 12 – Carte du *Travía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala*. Il y a trois villes représentées et liées par les 8.5 km cette ligne : Santa Ana Chiautempan, à droit en bas ; San Pablo Apetatitlán, à droit en haut ; Tlaxcala, à gauche.

¹⁶⁸ Les frères Fortuño exploitaient depuis 1881 le *Ferrocarril Urbano de Puebla*, lequel était aussi consacré à desservir la capitale de Puebla et ses alentours.

¹⁶⁹ Gloria Tirado Villegas, « El ferrocarril de Santa Ana Tlaxcala : un lindo tranvía de mulitas », pp.4-5, 9.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p. 8.



Figure 13 – Le *Travía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala* en service. Les deux chariots à droite sont de première classe.

Le Ferrocarril Industrial de Puebla

Un autre chemin de fer qui a touché le sud du territoire de l'État de Tlaxcala, a été le *Ferrocarril Industrial de Puebla*. Vu les investissements que des entrepreneurs de la ville de Puebla ont fait dans le secteur textile, et en raison de l'établissement d'un ensemble des usines consacrées à ce secteur au long du fleuve Atoyac, au nord-ouest de la périphérie de la ville, le projet pour lier ces sites de production avec d'autres réseaux et les villes dans les alentours est devenu clé.

En 1889 Ramón Miranda y Marrón a demandé une concession pour installer un chemin de fer qui pouvait desservir au long du trajet compris entre le Moulin de San Francisco, dans les alentours de la ville de Puebla, et arriver jusqu'à la fonderie de Panzacola (les usines textiles installés au sud de Tlaxcala étaient placées juste à côté de la fonderie), dans le sud de l'État de Tlaxcala. Dans un premier moment, il était dans les plans d'intégrer aussi dans le tracé à la ville de Cholula, mais plus tard le réseau a été étendu plus loin, jusqu'à la ville de Huejotzingo. Cette ligne a utilisé l'écartement standard (1435 mm), en achetant et reemployant les matériaux premièrement

utilisés dans l'ancienne ligne du *Ferrocarril Nacional de San Martín*. Les travaux ont démarré cette même année et le chemin de fer a été finalement inauguré le 26 mars de 1890, en connectant ainsi les faubourgs de la ville de Puebla avec les usines textiles placées au long du fleuve Atoyac (*El Patriotismo, La Economía, La Independencia, La Constancia, La María, La Covadonga*, à l'État de Puebla ; *La Josefina, La Tlaxcalteca, El Valor, La Fundición de Panzacola*, à l'État de Tlaxcala).¹⁷¹

Néanmoins, il a été jusqu'à 1892 le moment où le *Ferrocarril Industrial* a obtenu le permis pour étendre une ligne jusqu'à Huejotzingo. Cette extension a été promue par les nouveaux propriétaires de la ligne, les frères Rivero (Ignacio, Matías, Joaquín et Carlos). Au long de cette dernière décennie, ce chemin de fer a changé de mains encore plusieurs fois. Il a été transféré au début à un de plus importants groupes d'industriels de Puebla, celui composé par Leopoldo Gavito, Joaquín Gavito, Ignacio Rivero, Francisco Conde et José Villar ; en raison de cette opération a été renommé *Sociedad Anónima del Ferrocarril Industrial de Puebla*. Plus tard, à la fin de 1899 il a été vendu encore une fois, mais à la compagnie *Wernher Beit y Co.* pour la somme de \$ 460,000.00 pesos.¹⁷²

Déjà dans les premières années du XX siècle, il a été vendu à la compagnie anglaise appelée *The Puebla Trainway, Light and Power Company, Limited /Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Puebla*, par un contrat signé le 19 décembre 1906 pour le prix de £ 142,744.00. Deux types de traction étaient employées : la traction animale pour transporter les passagers, et celle à vapeur pour transporter des biens. La traction électrique a été introduite jusqu'à 1924.¹⁷³

¹⁷¹ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », pp.161-162.

¹⁷² Ibidem, pp. 162-163.

¹⁷³ Ibidem, pp. 160-164.

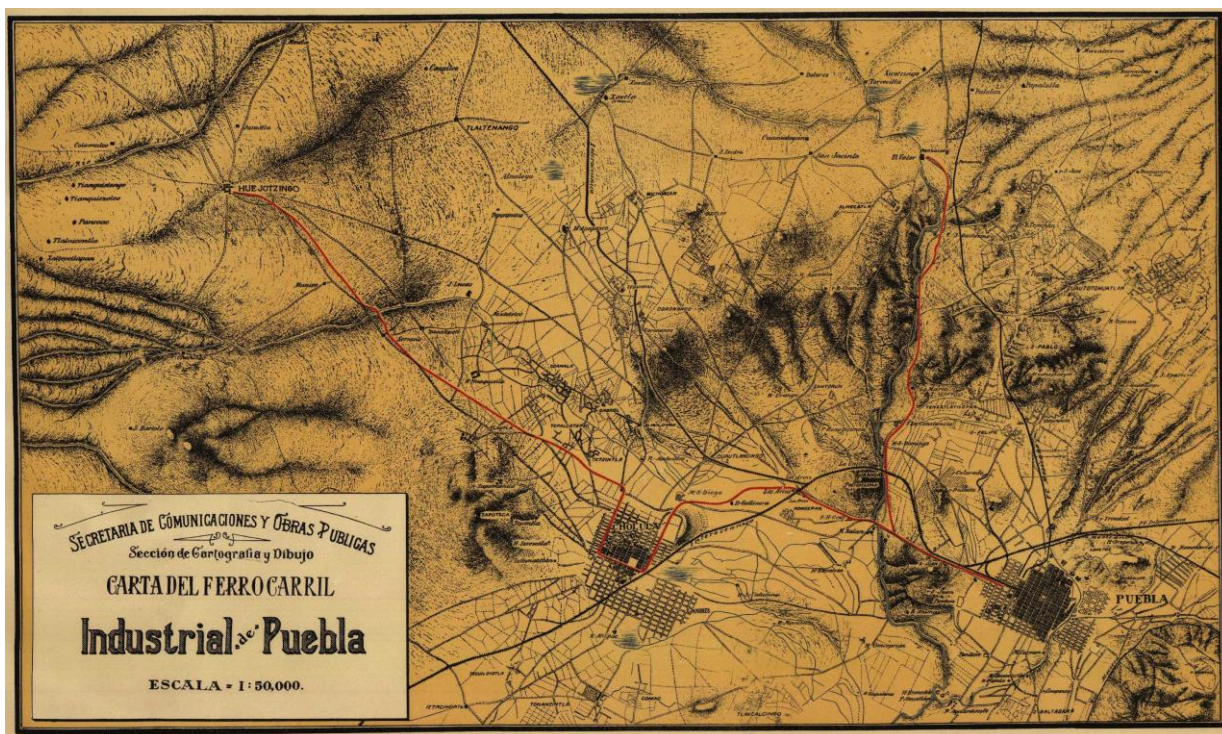


Figure 14 –La ligne du *Ferrocarril Industrial de Puebla*. À droit en bas, la ville de Puebla, au centre en bas, la ville de Cholula et à gauche le village de Huejotzingo. En rouge, la ligne de ce chemin de fer qui liait ces dernières villes et la branche vers le nord qui communiquait aussi l'ensemble des usines.

Le Ferrocarril Agrícola del valle de Nativitas

En mai de 1905,¹⁷⁴ en cherchant d'intégrer ses *haciendas* au réseau national et ses produits aux marchés plus grands, un ensemble des propriétaires a encouragé l'installation d'un chemin de fer dans la région sud de l'État, près de la frontière avec Puebla. Le but était d'établir un réseau capable de connecter les haciendas de *Los Reyes*, *Santa Águeda*, *Santa Ana Portales*, *Santo Tomás*, *San Antonio* y *Santiago Michac* (dans le village de Santa Apolonia Teacalco), *Santa Clara* et *Dolores*¹⁷⁵ avec le *Ferrocarril Interoceánico* à travers de la gare de Analco, laquelle était placée au sud de la vallée, et avec le *Ferrocarril Mexicano* à travers de la gare de Panzacola, laquelle se trouvait à l'est.

¹⁷⁴ Ibidem, p. 154.

¹⁷⁵ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 58, et Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14.

Peuplée par des groupes de natifs entre le XVI et le XVIII siècles, dans la seconde moitié du XIX la plupart des propriétaires dans la vallée étaient des espagnols, lesquels normalement habitaient à la ville de Puebla.¹⁷⁶ Dans le cas de ce chemin de fer, parmi les entrepreneurs les plus importants qui l'ont promu se trouvaient messieurs Morales y Benitez, Caso, y Reguero.¹⁷⁷ La présence espagnole dans cette région a été de telle importance, que la vallée a été aussi connue comme la *petite Espagne*.¹⁷⁸

On ne connaît pas quel type de rails ou système des locomotives avait été mis en place, mais à l'hacienda de Santa Águeda était utilisé le système Decauville, de 400 mm d'écartement.¹⁷⁹ En relation au parcours suivi, on sait que le chemin de fer départait depuis l'hacienda de *Los Reyes* trois fois par jour, à 8, 14 et 17 heures.¹⁸⁰ Apparemment, lorsque le projet a été annoncé en 1905, il existait l'intention d'étendre le réseau vers le sud-ouest jusqu'à le village de Huejotzingo, en touchant le village connu comme San Salvador el Verde, et au sud-est, jusqu'à arriver à la ville de Puebla. Ces projections n'ont jamais été effectuées.¹⁸¹

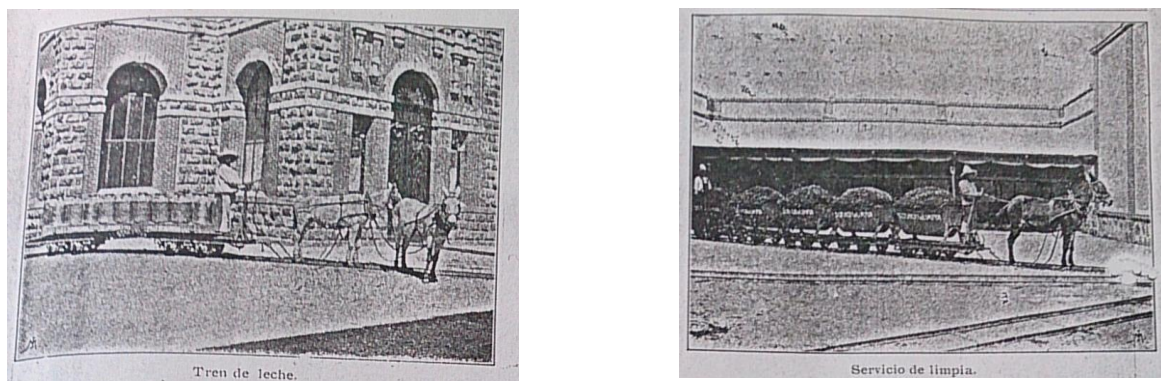


Figure 15 – Le système Decauville utilisé à l'hacienda de Santa Águeda. À gauche, la plateforme porte des contenants du lait ; à droite, les charriots pour le nettoyage de l'excrément des vaches.

¹⁷⁶ Guillermo Paleta Pérez, « Conformación histórico-territorial y productiva en la segunda mitad del siglo XIX en Nativitas », p.66.

¹⁷⁷ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14. Ils avaient des investissements dans d'autres domaines tels que les usines textiles et le commerce.

¹⁷⁸ Guillermo Paleta Pérez, « Conformación histórico-territorial y productiva en la segunda mitad del siglo XIX en Nativitas », p.66.

¹⁷⁹ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.46.

¹⁸⁰ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 58.

¹⁸¹ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », pp. 110, 154.

D'une nature similaire, mais en comptant avec des ressources plus modestes pour sa documentation, on sait de l'existence d'autres réseaux qui ont été installés au niveau aussi régional pour desservir aux certains ensembles des centres productifs. De cette manière, au milieu de 1906 dans le nord-ouest de l'État, au district d'*Ocampo*, les messieurs Iturbide, Guillén, Pardo, Viñas et Fernández del Castillo ont installé des lignes privées pour lier ses haciendas de *San Nicolás el Grande*, *San Miguel Calpulalpan*, *Mazapa*, *Ixtafiyuca* et *San Bartolomé del Monte* avec la ligne du *Ferrocarril Interoceánico*, à travers les gares de Calpulalpan, Mazapa y Nanacamilpa. Juste à côté vers l'est, dans le district de *Morelos*, c'étaient les messieurs Sanz, Solórzano, González Pavón et Bernal ceux qui ont établi des branches entre ses haciendas *Soltepec*, *Mimiahupan*, *Mazaquiahuc*, *El Rosario*, *San Buenaventura*, *Tepeyahualco* et *Buenavista* avec la gare de Soltepec, du *Ferrocarril Mexicano*.¹⁸² Quelques années plus tard, en 1909 à la communauté d'Altzayanca, placée à l'est de l'État, au district de *Juárez*, un chemin de fer à traction animale desservait les alentours et les liait avec la ligne du *Ferrocarril Oriental Mexicano*.¹⁸³ Normalement, ces lignes fonctionnaient avec de la traction animale.¹⁸⁴

Le *Ferrocarril Oriental Mexicano* n'a pas été un petit réseau, car il s'étendait au long de plus de 100 km, du côté nord-ouest jusqu'au sud-est de l'État. Son parcours à Tlaxcala commençait dans un endroit connu comme *Tinacos* ; plusieurs gares et arrêts ont été établies sur son tracé : celles d'*Iturbe*, *La Luz*, *Bernal*, *Sanz*, *La Traslquila*, *Mena*, *Pavón*, *Baquedano*, *Postigo*, *Tecoac*, *Rosario*, *Pérez*, *Mazarraza* et *Cahuantzi*.¹⁸⁵ Ces gares ont été bâties au long de 1901, et cette ligne a été la dernière en être acquise et intégrée par le *Ferrocarril Interoceánico* a son réseau, aussi dans les premières années du XX siècle.¹⁸⁶

¹⁸² Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14. À l'époque, le produit principal de cette vallée était une boisson alcoolique appelée pulque, produite à partir de la fermentation partielle de la sève de divers agaves. Les principaux marchés étaient les villes de México et Puebla.

¹⁸³ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 58.

¹⁸⁴ Departamento de la Estadística Nacional, « Censo General de Habitantes », 30 novembre 1921. Estado de Tlaxcala, p.13.

¹⁸⁵ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14.

¹⁸⁶ Sistema de Información Cultural (SIC México), « Sanz », *Patrimonio ferrocarrilero*. Consulté le 18/05/2020 en https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=416

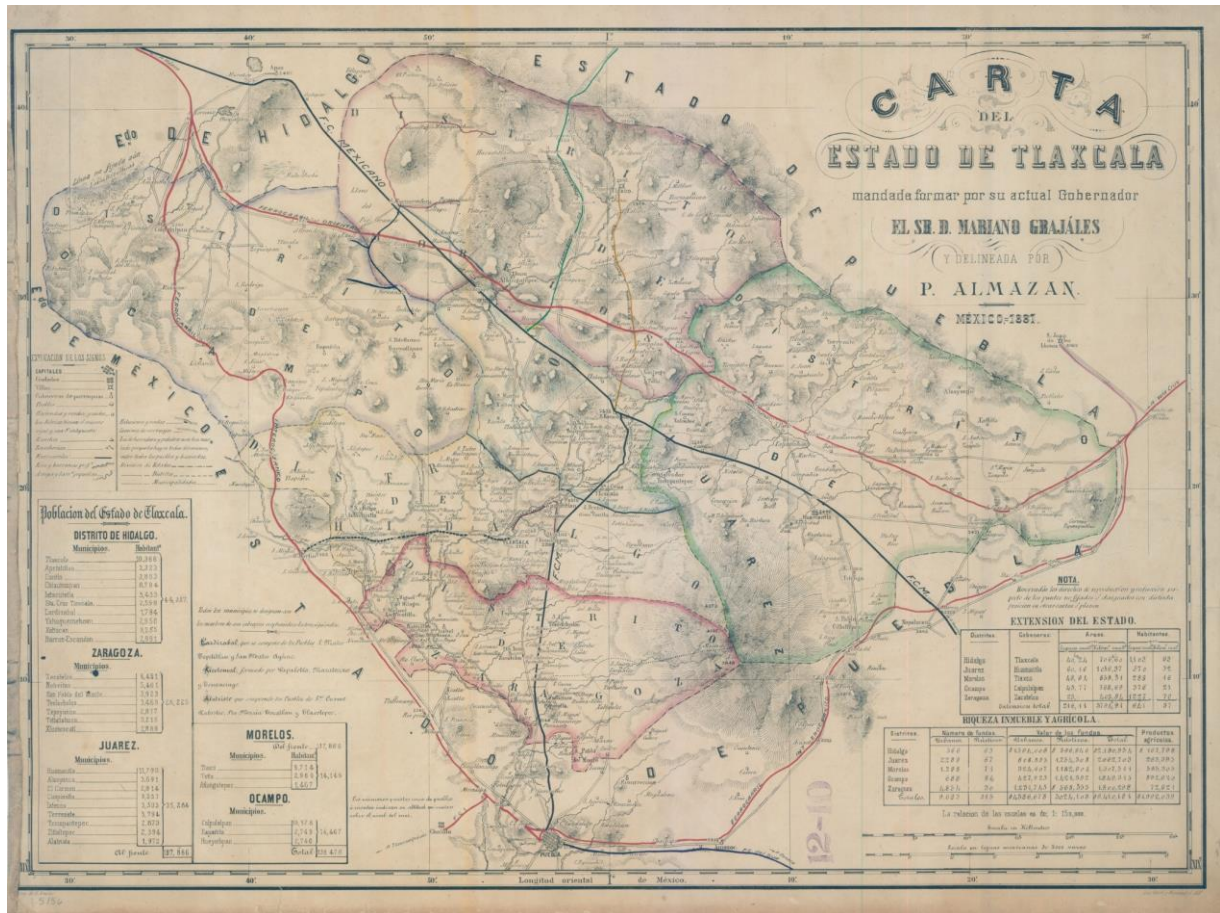


Figure 16 – Carte de l’État de Tlaxcala qu’illustre l’état des chemins de fer en 1881. En noir, le *Ferrocarril Mexicano* ; en rouge, le *Ferrocarril Interoceánico* et le *Ferrocarril Oriental Mexicano*, son subsidiaire ; au nord en jaune, le *Ferrocarril Agrícola de Tlaxco* ; à gauche de ce dernier et en vert, le *Ferrocarril de Atlamaxac* ; Au centre-sud en pourpre, le *Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala*. Du centre au sud-ouest, il est marquée la ligne Tlaxcala-San Martín Texmelucan, laquelle n’a jamais été installée.

2.4 La technologie impliquée

Au long du XIX siècle, un nombre de diverses technologies ont été utilisées dans les chemins de fer qui ont été installés à l’État de Tlaxcala. Comme il a été expliqué, la tendance était qu’au milieu de siècle les ingénieurs du *Ferrocarril Mexicano* ont utilisé des matériaux d’origine belge et anglais, lesquels ont été remplacés plus tard par ceux provenant des États-Unis. Néanmoins, plusieurs questions restent sans réponse : quel type des rails ont été utilisées ? Quel type des

locomotives ont desservi dans chaque entreprise ? Quelles étaient les caractéristiques du matériel roulant ? S'approcher à ces questions est important pour mieux comprendre l'envergure des opérations qu'installer un chemin de fer impliquait (et implique encore), et aussi pour dimensionner le nombre d'équipements et procédures mis en place, et comment ils ont touché le milieu où ils ont été installés. Avant de commencer à traiter le sujet, il faut considérer qu'au long du XIX siècle, en ce qui concerne l'installation des chemins de fer au Mexique, les difficultés économiques se sont imposés sur l'idée de perfection technique au sein de systèmes acquises et installés. Ce critère n'était pas inusuelle dans ce milieu à l'époque,¹⁸⁷ et il a déterminé un grand nombre de décisions par rapport à la technologie et les techniques mises en place.

L'essence d'un chemin de fer c'est un ensemble des rails placés un après l'autre sur lesquels puissent circuler des véhicules d'une manière plus facile que dans un chemin de terre traditionnel. La logique suivie pour déterminer le tracé d'un chemin de fer c'est de chercher la route la plus plate ou celle contenant le moins de déclivités.¹⁸⁸ Ainsi, l'objectif au moment de la conception d'une voie ferrée est de choisir l'itinéraire qui offrira la combinaison la plus économique de coûts de construction et de dépenses d'exploitation. Il existe deux contraintes à un rendement efficace : les courbes et les déclivités. Les courbes limitent la vitesse et entraînent des coûts d'entretien élevés pour les voies et le matériel roulant. Les déclivités exigent des locomotives plus puissantes et entraînent une augmentation de la consommation de carburant et de l'utilisation des freins.¹⁸⁹

Néanmoins, même avec les meilleures prévisions prises, il est impossible d'éviter des obstacles, et pour ce motif, une fois les calculs par rapport au terrain ont été effectués, il est nécessaire de bâtir et installer des infrastructures qui puissent corriger ou compenser les irrégularités du terrain. S'il y a des protubérances au terrain, il faudra faire des travaux pour les remplir ; par rapport aux élévations, si elles ne peuvent pas être éliminées, il faudra monter sur elles ou les entourer, mais il est important qu'au moment de le faire, le tracé ait peu des courbes (ou des courbes avec des rayons assez amples), et d'éviter les déclivités (ou diriger le tracé sur les pentes les plus douces qu'il soit possible de trouver ; il est aussi importante de distribuer les pentes au long du trajet). Toutes ces opérations reçoivent le nom de travaux de *sous-structure*, et sont mis

¹⁸⁷ Javier Ortega Morel, Isabel Bonilla Galindo et Fernando Aguayo. *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, p. 25.

¹⁸⁸ Ibidem, p. 24.

¹⁸⁹ Jeffery Young, « Chemins de fer, rails et cours de triage », *L'encyclopédie canadienne*. Consulté le 20/05/2020 en <https://thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/chemins-de-fer-rails-et-cours-de-triage-de>

en place à fin que les équipements installés puissent résister le passage du temps, les conditions climatiques et l'usure constant.¹⁹⁰

Peut-être un des éléments les plus importants d'un chemin de fer sont les rails. En principe, un rail est une barre d'acier profilé servant de guide et de support aux roues d'un train.¹⁹¹ Ces éléments sont si fondamentaux car c'est sur eux que les véhicules circuleront plus facilement que sur une voie commune. Pour faire marcher ce système, les véhicules doivent rester sur les rails, et les rails doivent rester fermement attachés au sol. L'ensemble des éléments pour achever ce but est connu comme *superstructure*, et ces éléments ont comme objectif que les véhicules puissent circuler de la manière la plus rapide et adéquate sur une ligne, laquelle doit être aussi le plus droite et ferme que possible. La superstructure doit être bâti en cherchant de réduire au minimum la dégradation des rails par l'usage et par les diverses conditions climatiques de l'environnement.¹⁹²

Au long du XIX siècle, plusieurs systèmes des voies ferrées ont été créés. L'ingénieur Santiago Méndez y Méndez signalait en 1879 l'existence de quatre : celle qui utilise le *rail à double champignon*, le *rail à soleras*, le *rail vignole* et celle dite *voie permanente ou métallique*. Au moment qu'il a écrit son texte, les systèmes de voie métallique et à double champignon existaient principalement en Europe et par contre, les autres deux étaient des systèmes créés aux États-Unis, lesquels étaient déjà reproduits dans diverses parties du monde, le Mexique compris.¹⁹³ Au Mexique, dans les premiers essais pour établir le *Ferrocarril Mexicano* il a été utilisé le système à double champignon, surtout dans le trajet de Veracruz à San Juan ; néanmoins, on sait qu'encore vers 1871 il y avait d'autres trajets lesquels utilisaient ce type de rail.¹⁹⁴

Depuis le début de son création et au long d'environ trente ans, l'industrie a pu seulement produire des rails en fer. Mais cette situation a changé à partir de la production au niveau industriel de l'acier. Au Mexique, l'usage des rails en acier a commencé à être implémenté à partir de 1872, avec l'installation de la ligne du *Ferrocarril de México, Toluca y Cuautitlán*. Pour le reste de lignes, malgré la nouveauté de ce matériel, la transition vers son usage a été progressive. Il faut penser que les rails en fer avaient été largement utilisés pendant des décennies ; en revanche, ceux en acier

¹⁹⁰ Javier Ortega Morel, Isabel Bonilla Galindo et Fernando Aguayo, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, p. 24.

¹⁹¹ « Comment réalisée une voie ferrée ? » Consulté le 22/05/2020 en <https://www.youtube.com/watch?v=FGDJtKA4M7s>

¹⁹² Javier Ortega Morel, Isabel Bonilla Galindo et Fernando Aguayo, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, p. 26.

¹⁹³ Ibidem, pp. 23-24.

¹⁹⁴ Ibidem, p. 26. *Desde el puente de San Alejo hasta el primer túnel.*

étaient plus chers, mais dix fois plus résistants. Ainsi, il a été vers 1880 le moment dans lequel toutes les grandes lignes, y compris le *Ferrocarril Mexicano*, ont commencé à migrer vers l'utilisation des rails en acier. À côté de la durabilité que ce matériel offrait, la persistance de la crise économique dans les pays industrialisés a suscité la chute dans les prix de l'acier, en les rendant plus accessibles.¹⁹⁵

Les rails installés dans les déclivités et les courbes devaient être plus résistants que ceux installés dans un terrain plat, car les tensions produites pour les diverses forces qui étaient exercés sur les voies les déformaient.¹⁹⁶ La longueur est un autre facteur à considérer par rapport aux rails. Il faut comprendre que les jonctions des rails sont les points les plus faibles de la voie, car il est dans ces parties où la dégradation du matériel est plus forte ; pour ce motif, à fin d'avoir les moins de points faibles que possible, il faut que les rails soient le plus longs que possible. Néanmoins, à l'époque il y avait certains facteurs lesquels délimitaient la longueur des rails : l'extension maximale était déterminée par les capacités techniques de laminage de l'entreprise manufacturière et aussi, la longueur était limitée par éviter des problèmes liés à la transportation.¹⁹⁷

D'autres éléments d'importance de la superstructure sont les traverses et le ballast. La fonction des traverses est transmettre et répartir le poids des trains vers la sous-structure, laquelle a une surface plus grande. En plus, ces éléments permettent de fixer les rails en maintenant l'écartement approprié.¹⁹⁸ Au Mexique depuis le début des chemins de fer le bois a été utilisé comme la matière première pour la fabrication des traverses. L'ingénieur Santiago Méndez Echazarreta, entant que chargé des travaux du *Mexicano* du côté de Veracruz en 1864, a cité quelques types de bois natifs du Mexique qui pouvaient être utilisés : le *macayo*, le *moral*, le *mangle prieto*, le *cedro colorado de la costa*, le *roble*, le *jabí* et le *chicozapote*. En revanche, entre ceux recommandés mais qui provenaient des États-Unis, étaient le *pino del norte* et le *ciprés* (celui provenant de Louisiane). Parmi toute cette variété, il a affirmé que les bois avec la plus haute durabilité étaient le *ciprés*, le *chicozapote* et le *jabí*.¹⁹⁹ Au Mexique, au long du XIX siècle le système le plus étendu pour fixer les rails aux traverses était utiliser des clous.²⁰⁰ À côté de l'usage de bois, en 1871 le *Ferrocarril Mexicano* a utilisé des traverses en fonte dans plusieurs trajets.

¹⁹⁵ Ibidem, p. 30.

¹⁹⁶ Ibidem, p. 31.

¹⁹⁷ Ibidem, p. 32.

¹⁹⁸ Ibidem, p. 33.

¹⁹⁹ Ibidem, pp. 33-34.

²⁰⁰ Ibidem, p. 32.

Avec cette mesure l'entreprise cherchait à contrebalancer la courte durée du bois, lequel normalement fonctionnait bien dans les zones tempérées, mais qu'il s'endommagé facilement dans les zones tropicales, comme Veracruz.²⁰¹

En ce qui concerne le ballast, sa première fonction est proportionner une surface homogène sur laquelle le poids des trains puisse être mieux distribué, ainsi que permettre l'écoulement de l'eau de la pluie pour éviter que l'humidité endommage les rails. Normalement, en plus du ballast placé sous les traverses, d'autres quantités étaient ajoutées autour d'eaux pour empêcher les possibles mouvements latéraux et même sur eux pour les protéger des changements de température.²⁰²

Par rapport à l'écartement, il a eu un grand débat au long de la seconde moitié du XIX siècle en relation à déterminer lequel était le meilleur. À la fin, le *Ferrocarril Mexicano* a continué à utiliser celui avec lequel il avait fonctionné depuis son installation, lequel est connu comme standard et qui compte avec une mesure de 1435 mm. Le *Ferrocarril Interoceánico* par contre, a choisi celui de 914 mm, lequel appartenait à la gamme de ceux connus comme *étroits*. L'argument pour installer des voies avec un écartement étroit était que le standard était plus cher.²⁰³ Dans le cas de Tlaxcala (et aussi dans beaucoup d'autres régions au Mexique) il a été également employé celui connu comme *Decauville*, surtout pour lier les centres productifs tels que les *haciendas* avec les branches principales des grandes entreprises. La mesure de cet écartement est de 400 mm.

Par rapport au matériel roulant, à côté des locomotives déjà mentionnés produites par la compagnie belge *Couillet* et utilisées au milieu du XIX siècle, plus tard un autre type a été largement utilisé : les *Fairlie*. Ce type de locomotives normalement acquises à la compagnie *Baldwin Locomotive Works*²⁰⁴ de Philadelphia, étaient d'une grande importance en raison des caractéristiques géographiques du pays, puisque permettaient surmonter les pentes de 4% et les courbes de 107 mètres de diamètre existants dans la partie montagneuse existante entre les États de Veracruz et de Puebla.²⁰⁵ Avant de l'arrivée de ce type de locomotives, la stratégie mise en place pour faire face à ces conditions, lorsqu'un train faisait le trajet Veracruz–Orizaba, était d'employer deux locomotives, une placée en face du train et une autre à la queue.²⁰⁶ Grâce à sa force, les *Fairlie*

²⁰¹ Ibidem, p. 33.

²⁰² Ibidem, p. 33.

²⁰³ Ibidem, p. 50.

²⁰⁴ Ibidem, p. 41.

²⁰⁵ Ibidem, p. 40.

²⁰⁶ Idem.

permettaient d'entraîner sur ces conditionnes des trains avec un poids de jusqu'à 150 tonnes.²⁰⁷ Plusieurs générations de ces locomotives se sont intégrées au service des différents lignes au long des années.²⁰⁸

Dans son rapport de 1879, l'ingénieur Santiago Méndez y Méndez a suggéré comment divers types de locomotives peuvent être utilisées en relation avec les différents usages et terrains possibles : « celles de type *American*, *Mogul* et *Consolidadas* pour le service en voies avec une pente de jusqu'à 2%, et *Fairlie*, dans le cas que la voie présentait des pentes de jusqu'à 3%. En plus, si les voies présentaient des pentes de jusqu'à 4.5%, les *American* seraient retirées et les *Mogul* seraient destinées que pour le service de passagers. Les *Consolidadas* seraient utilisées pour le service mixte et les *Fairlie* seraient employées seulement pour l'entraîne des marchandises ».²⁰⁹ Une pratique habituelle des entreprises à l'époque était d'avoir plusieurs types de locomotives, chacune desservant dans des trajets spécifiques des lignes.²¹⁰

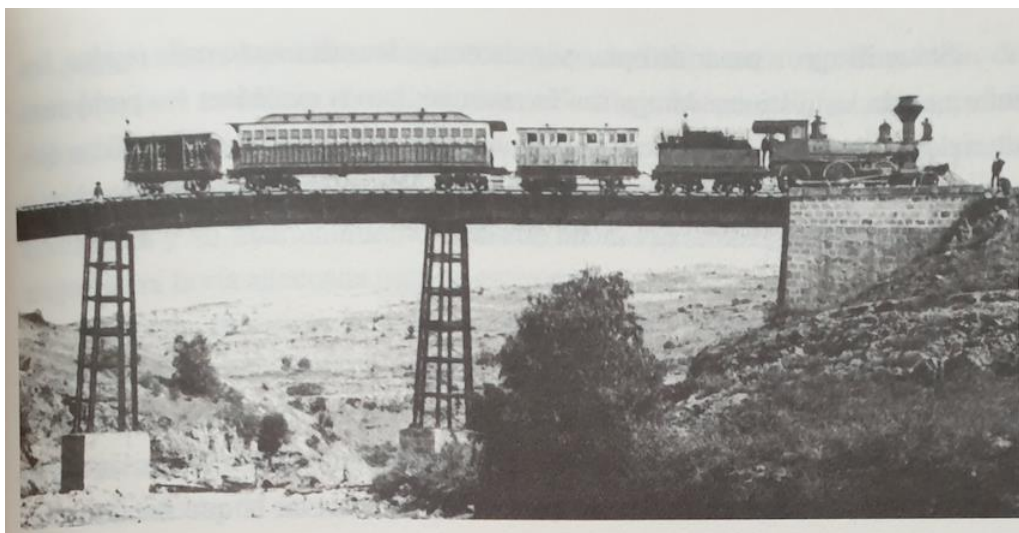


Figure 17 – Pont placé à la communauté de Santa Cruz Tlaxcala, près de la ville d'Apizaco. En haut, un train du *Ferrocarril Mexicano*, entraîné par une locomotive *Mogul* type 2-6-0.

²⁰⁷ Ibidem, p. 42.

²⁰⁸ Ibidem, p. 44.

²⁰⁹ Ibidem, p. 45. Texte original : tipo American, Mogul y Consolidadas para el servicio en vías con pendiente de hasta de 2 %, y Fairlie, en caso de que la vía llegase a inclinaciones de 3%. Además, si las vías tuvieran pendientes de hasta 4.5%, se retirarían de la lista las American, en tanto que las Mogul se destinarían para el servicio de pasajeros. El mixto se haría por las Consolidadas, y las Fairlie se ocuparían sólo para el arrastre de mercancías.

²¹⁰ Ibidem, p. 46.

En 1894, le *Ferrocarril Mexicano* comptait avec de 470 km de voie posée, 75 locomotives, 86 voitures et 788 wagons ; le *Ferrocarril Interoceánico* de son côté possédait de 768 km de voie, 64 locomotives, 73 voitures et 953 wagons.²¹¹ Entre 1890 et 1900 les deux compagnies ont employé des locomotives type *American 4-4-0*, *Mogul 2-6-0*, *Diez Ruedas 4-6-0*, *Consolidadas 2-8-0* et *Fairlie*. Au Mexique, la seule entreprise qui n'as pas utilisé les locomotives *Fairlie* a été le *Ferrocarril Mexicano Central*, car ses *Consolidadas* ont été employées dans les trajets de 3% et même de 3.8 % de pente. La plupart des locomotives *American* du *Mexicano* avaient été achetées en 1866, et elles étaient presque à la fin de sa vie active vers 1890. En 1879 les *Mogul* venaient d'être acquises, et il n'y avait pas encore de *Diez Ruedas* en service. Quelques années plus tard, les *Diez Ruedas* sont devenues un de types de locomotives les plus employées par toutes les entreprises au Mexique.²¹² Vers la fin du XIX, la *Baldwin Locomotive Works* était l'entreprise fournisseur la plus importante en ce qui concerne les chemins de fer dans le pays, puisqu'environ un tiers de toutes les locomotives en service au Mexique avaient été fabriquées par elle. Dans le cas de certaines compagnies telles que le *Ferrocarril Nacional Mexicano*, il s'agissait d'un 100% de son matériel roulant.²¹³

Il a été claire comment l'État de Tlaxcala, grâce à sa position au milieu d'une route entre points stratégiques, a achevé à s'intégrer à deux des plus importantes lignes de chemin de fer de cette région du pays. Au long de ces lignes, il a été possible d'apprécier avec du détail les enjeux que les guerres, la topographie, la dépendance technologique et la manière de faire des affaires dans cette époque en particulière, ont posé à l'installation des chemins de fer. Avec ces deux exemples, on peut comprendre qu'il n'a pas été une tâche facile, mais, néanmoins ces difficultés, qu'il a eu toujours des entrepreneurs et des ingénieurs prêts à assumer les risques, même dans les moments les plus violents ou les plus incertains. Du côté des entrepreneurs, on a vu qu'en général il s'agissait d'hommes qui avaient des intérêts dans plusieurs domaines, en étant les chemins de fer un de ces investissements ; aussi, il s'agissait d'hommes qui avaient des relations d'affaires ou personnelles étroites à l'étranger. En ce qui concerne les ingénieurs, le savoir-faire et la technologie a été apporté concrètement par trois pays : la Belgique, l'Angleterre et les États-Unis. De sa part, *El Colegio de*

²¹¹ Ibidem, p. 58.

²¹² Ibidem, p. 59.

²¹³ Ibidem, p. 60.

Minería et *La Academia de San Carlos* ont formé la plupart des ingénieurs mexicains qui ont travaillé dans cette industrie. Au même temps, on a vu qu'au côté de ces deux grandes lignes, l'initiative des entrepreneurs plus modestes a encouragé l'installation des lignes courtes pour desservir au niveau régionale, et ainsi satisfaire les nécessités que certains centres productifs avaient. Tous ces éléments, matériels mais aussi immatériels, ont remodelé le paysage de Tlaxcala surtout au long des dernières décennies du XIX siècle et les premières du XX.

Chapitre 3

Les chemins de fer et le paysage

Chapter 3 – The railways and the landscape

Abstract

Since railways not only have had an impact on a single zone, but rather on larger spaces, it has been necessary to comprehend how did they interact with the environments where they were installed. With the purpose of understanding these relationships, a discussion around the concept of landscape is presented, which touches the historical origins of the term and how it was conceived within the 19th century in Mexico. Another key part illustrates how were the State of Tlaxcala's landscapes during the 19th century, focusing not only on their mere physical features, but also on how the several human groups that inhabited the region contributed to reshape them. The challenges posed by the irruption of railways and their technical equipment were also taken into consideration, as their presence meant a radical change on the landscape and in the lives of the population. At last, an attempt to describe how the railways dialogued and integrated with the landscape was made. The aim of this chapter is to understand how the railways interacted with the space, in order to later better fathom the relationships developed around the train stations.

Keywords: landscape, geography, environment, human interactions, technological irruption.

Comme la plupart des industries, les chemins de fer ont touché fortement le milieu où ils ont été établis, et même si au long du XIX siècle au Mexique ils ont été présentés comme un facteur qui symbolisait l'idée de progrès, ses effets sur les endroits qui ont été modifiés par eux sont plus diverses et méritent une analyse plus détaillée. Dans ce cadre, ce chapitre tente à réfléchir sur la relation qui s'est développée entre les chemins de fer et le paysage à l'État de Tlaxcala. Ainsi, quatre axes principaux ont guidé ces réflexions. Le premier c'est autour du concept de paysage : comment le définir ? Quels sont ses caractéristiques ? la deuxième tente à montrer une perspective par rapport les paysages tlaxcaltèques du XIX siècle : comment étaient-eux ? Quel état-il son caractère ? Quelles étaient ses particularités ? Au long du troisième on a tenté à explorer comment se sont configurés les relations entre les paysages et les chemins de fer au moment de son arrivée : comment ils ont touché le mode de vie des habitants et comment ils ont commencé à refaçonner le territoire. Finalement, le quatrième axe cherche à décrire comment les chemins de fer ont dialogué avec les paysages, et comment à partir de ce dialogue une nouvelle réalité est né. Connaître les paysages c'est tellement important, car il s'agit du milieu dont le patrimoine fait partie.

3.1 Autour du concept de paysage

Le concept du paysage a évolué au long du temps, et il a été définit à partir de plusieurs points de vue. En essayant de suivre une chronologie en ce qui concerne son origine, le géographe Kenneth Olwig a expliqué qu'il s'agit d'une notion qui est née au XIII siècle dans la péninsule de Jutland, au nord de l'Allemagne actuel. Au sein de cette région de culture et de langues germaniques, le mot *landschaft* faisait référence à des communautés autonomes lesquelles étaient fortement associées à un endroit en particulier, régies par ses propres lois, et qui comptaient avec ses propres traditions orales. Le mot *landschaft* est composée par *land*, qui signifie terre ou pays, et *schaffen*, qui signifie créer. Dans ce contexte historique, *landschaft* indiquait la création d'une unité territoriale construite au long des générations par une communauté, ainsi que les relations normatifs et juridiques qui liaient les habitants entre eux, et qui réglementaient la propriété de la terre et la façon comment le sol devait être utilisé. De cette façon, le concept de *landschaft* dans l'Europe de

la Renaissance faisait référence à une notion d'organisation gouvernementale plutôt qu'un territoire.²¹⁴

La même notion de *landschaft* a touché la Flandre, région aussi de culture germanique, où se développerait une importante tradition de peinture de *paysages*. Un *landschaft*, entendu comme un petit État, était susceptible d'être représenté dans des peintures. Les tableaux et les cartes créés par les flamands au XVI et XVII siècles étaient le plus avancées et les plus précises de leur époque. L'objectif premier de ces représentations était d'enregistrer leurs terres, leur pays, leurs villes. Ces représentations graphiques ont également permis de clarifier les règles de l'usage du sol et les activités permises : le peintre normalement montrait les habitants en réalisant ses activités quotidiennes. Ainsi, *landschaft* est un terme qui signifie à la fois le lieu, et la peinture qui en est faite.²¹⁵

Dans d'autres langues germaniques, il est possible de trouver *landschap* en hollandais et *landskab* en danois ; à leur tour, les langues latines semblent d'avoir formulé *paesaggio* en italien, *paysage* en français et *paisagem* en portugais comme un équivalent des notions germaniques.²¹⁶ Déjà au XIX siècle au Mexique, Eugenio Landesio, italien et un des maîtres de l'enseignement de peinture à l'*Academia de San Carlos*, a défini la peinture de paysage –ou *peinture générale* comme il préférerait l'appeler- comme « la représentation de tout ce qui peut exister dans la nature, d'une manière visible et artistique ». Il remarquait la différence entre ce genre et la *peinture particulière*, puisque la *peinture générale* devait aborder la recréation des motifs à une plus grande distance, au contraire de la deuxième qui s'occupait de représenter des figures humaines.²¹⁷ En plus, Landesio a distingué deux éléments constitutifs qui devaient être entrelacés dans un paysage : la *localidad* et l'*episodio*. La *localidad* comprenait des éléments tels que le ciel, le feuillage, la terre, les corps d'eau, les bâtiments, etc. L'*episodio* pouvait être une scène historique – biblique, profane ou mythologique-, de caractère militaire, populaire ou bien des scènes familiales.²¹⁸ Pour Landesio, la

²¹⁴ Federico Fernández-Christlieb et Marcelo Ramírez-Ruiz, « El concepto de paisaje en lengua castellana : una hipótesis geográfica de sus equivalencias en la Nueva España de los siglos XVI y XVII », p.84.

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ Ibidem, p.80.

²¹⁷ Fausto Ramírez. *José María Velasco, pintor de paisajes*, pp. 16-17 dans NUÑEZ, Clemente, « José María Velasco : el pintor que mostró México al mundo ». Consulté le 31/05/2020 en <https://noticieros.televisa.com/especiales/jose-maria-velasco-el-pintor-que-mostro-mexico-al-mundo/>

²¹⁸ Clemente Núñez, « José María Velasco : el pintor que mostró México al mundo ». Consulté le 31/05/2020 en <https://noticieros.televisa.com/especiales/jose-maria-velasco-el-pintor-que-mostro-mexico-al-mundo/>

fonction de la peinture de paysage n'était pas seulement de représenter un endroit physique, mais aussi de montrer le plus représentatif d'une localité.²¹⁹

Au XX et XXI siècles on trouve plein de définitions qui vont au-delà de l'acception juridique-administratif et de celle liée à l'art. Dans le domaine du patrimoine, au niveau international, et surtout à la fin du XX siècle un point référence ont été les efforts entrepris par l'*UNESCO* pour définir qu'est-ce que c'est un paysage. À partir de 1992, cette organisation a introduit le terme *paysage culturel*. Cette notion conjugait des éléments déjà remarqués par Landesio plus de cent quarante ans dans le passé : une partie naturelle –la *localidad* –, et une partie liée à l'action de l'être humain – l'*episodio*-. Ainsi, cette institution a affirmé que les paysages culturels « représentent les œuvres conjuguées de l'homme et de la nature. Ils illustrent l'évolution de la société et des occupations humaines ou cours des âges, sous l'influence des contraintes et/ou des atouts présentés par leur environnement naturel, et sous l'effet des forces sociales, économiques et culturelles successives, internes et externes ».²²⁰

En suivant la ligne marquée par l'*UNESCO*, en octobre 2000 la *Convention Européenne du Paysage* a énoncé qu'un « paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».²²¹ Dix ans plus tard, l'*Iniciativa Latinoamericana del Paisaje* a proposé que « le paysage est définit comme un espace/temps résultat de facteurs naturels et humains, tangibles e intangibles, que lorsqu'il est perçu et façonné par les gens, il reflète la diversité des cultures ».²²² De son côté, la *Carta del Paisaje de las Américas* indique que le paysage est une « portion du territoire appréhendée par l'expérience sensible et intelligible de la perception individuelle et collective de l'être humain qui se révèle comme *unicum* et *continuum* des systèmes vivants, naturels et culturels, comme une totalité synthétique et interdépendante, dans l'espace et temps ».²²³ Finalement, la *Carta Mexicana del Paisaje* entend par ce concept « toute partie du territoire telle

²¹⁹ Idem.

²²⁰ World Heritage Convention / UNESCO, « Paysages culturels ». Consulté le 31/05/2020 en <https://whc.unesco.org/fr/PaysagesCulturels/>

²²¹ Convention Européenne du Paysage, « Traité N°176 ». Consulté le 31/05/2020 en <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/176>

²²² La Iniciativa Latinoamericana del Paisaje, « Definiciones », p. 9. Consulté le 31/05/2020 en http://www.lali-iniciativa.com/wp-content/uploads/2019/03/lali_esp_reducida.pdf. Texte original : El paisaje se define como un espacio/tiempo resultado de factores naturales y humanos, tangibles e intangibles, que al ser percibido y modelado por la gente, refleja la diversidad de las culturas.

²²³ International Federation of Landscape Architects Americas, « Carta del Paisaje de las Américas », p. 10. Consulté le 31/05/2020 en https://www.ufpe.br/documents/39726/0/08.Carta+de+las+Américas_final_12.pdf/1c7926b7-4667-4bee-ae7b-fce008af9f9b

que perçue par la population, dont le caractère est le résultat de l'action et de l'interaction de facteurs naturels et/ou humains ». ²²⁴

Ainsi, même si au début le mot paysage peut sembler de faire référence à quelque chose de statique, en réalité lorsqu'on en parle, il faut penser à un ensemble de relations dynamiques lesquelles remanieraient l'environnement tout le temps. Dans ce contexte, il est évident que parmi tous les acteurs qui promeuvent le développement de ces relations, un provoque un impact majeur que le reste : l'Homo Sapiens Sapiens, l'être humain. En se plaçant au sommet de la chaîne alimentaire, il a achevé au long du temps à imposer ses nécessités et sa volonté au reste des êtres vivants, et en réalisant ses activités il a refaçonné le milieu, il a adapté le territoire à lui. En plus de son rôle d'agent transformateur, Javier Maderuelo remarque son rôle de spectateur et d'appréciateur : « le paysage n'a pas une existence autonome car ce n'est pas un lieu physique mais une construction culturelle, une série d'idées, de sensations et de sentiments qui naissent de la contemplation sensible du lieu ». ²²⁵ De cette façon, l'interaction de l'être humain avec l'environnement rend le territoire susceptible d'avoir les attributs d'un système qui inclut des éléments naturels et culturels, et qui a la potentialité de devenir un bien d'intérêt public, un ressource environnementale, un élément bénéfique pour le bien-être individuel et collectif, un facteur de qualité de vie, et même une source de plaisir esthétique et d'harmonie, et un élément du patrimoine dans le cas où il montre des valeurs exceptionnelles. Bref, le paysage peut être conçu comme une portion du territoire susceptible d'être appréciée et transformée par l'être humain, à travers d'un ensemble de relations au différents niveaux.

3.2 Les paysages à l'État de Tlaxcala au XIX siècle

Comment étaient les paysages de l'État de Tlaxcala au XIX siècle ? Pour répondre à cette question, il faut prendre en considération les caractéristiques du territoire et les activités menées par les groupes humains y établis. En principe il faut rappeler que toute la région est traversée par des cordillères, et que ce facteur a créé une topographie accidentée : ainsi le paysage général de l'État pourrait être décrit comme vallonné, en intercalant des divers groupes des collines avec des vallées.

²²⁴ Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México A.C, « Carta Mexicana del Paisaje ». Consulté le 31/05/2020 en <https://www.sapm.com.mx/noticias/cartas-del-paisaje/>

²²⁵ Javier Maderuelo, *Nuevas visiones de lo pintoresco. El paisaje como arte*, p. 10, dans LARRUCEA GARRITZ, Amaya, « La arquitectura de paisaje en los 100 años de la UNAM. El reto de diseñar el paisaje mexicano », p.64.

Parmi toutes les élévations, quatre étaient déjà considérés comme des véritables points de repère (*landmarks*) à cette époque-là : les *cerros blancos* –qui sont des formations d’origine calcaire-, près de la capitale de l’État, le *Peñón del Rosario* –qui est un crag-, au nord de l’État et près du village de Tlaxco, et la *Cuatlapanga* et la *Malintzin* –qui sont des formations d’origine volcanique- au sud-est.

Dans ce contexte, il faut penser qu’au XIX siècle existaient deux régions avec des attributs bien définis : le centre et le centre-sud étaient des zones assez humides, tandis que le nord, nord-ouest et nord-est étaient en revanche des zones plutôt arides, surtout les deux dernières. En général, le climat de l’État pouvait être caractérisé comme froid-tempéré. À l’époque, les montagnes et les collines étaient largement couverts par des forêts, et le sud de Tlaxcala, était une région extrêmement fertile grâce à une grande abondance d’eau qui souvent inondait les champs. Néanmoins, la surexploitation des ressources forestiers a fait disparaître presque la totalité de l’énorme forêt qui entouré le volcan *La Malintzi* et une grande partie des forêts au nord de l’État. Dans le même sens, déjà à la fin du XIX siècle plusieurs portions de la zone humide du sud de l’État ont commencé à être desséchées, avec le but de les réutiliser.

En ce qui concerne le facteur humain, pas tout le territoire avait été touché de la même façon. Comme depuis des siècles, encore au milieu du XIX la plupart de la population habitait au centre et au centre-sud de l’État : des facteurs comme l’abondance de l’eau et des ressources liés aux forêts, avaient rendu cet endroit approprié pour l’établissement d’une forte culture agricole. Cette condition a créé une haute densité de population dans cette zone. En revanche, au nord la population était plus dispersée, il y avait un nombre réduit de villages et ceux qui existaient étaient d’une taille plus petite que ceux du centre et du centre-sud. Pendant la plupart du XIX siècle, Tlaxcala, Huamantla, San Pablo Apetatitlán et Santa Ana Chiautempan, ont été les seuls centres urbains avec le titre de ville, mais en réalité en termes de population et d’importance, grâce à son rôle comme des pôles du commerce seulement les trois dernières le méritaient.

Un autre facteur humain qui est entré en jeu sur le territoire ont été les *haciendas* et les *ranchos*. Ces propriétés constituaient au XIX siècle la pierre angulaire du système agricole. Sa présence et distribution à l’État de Tlaxcala était similaire à celle des villages : la plupart était concentré au centre et au centre-sud. De cette façon, dans cette région il y avait une haute densité de propriétés, en étant la majorité de petite taille. Au contraire, dans le nord, la taille de ces établissements était plus large, et la densité inférieure. En général, au centre et au centre-sud le sol

était consacré au semis de céréales, le nord-ouest à la plantation des *magueyes*²²⁶ pour la production du *pulque*,²²⁷ et le nord-est à l'élevage.

Ainsi, la conjugaison de ces éléments a configuré les paysages de l'État de Tlaxcala comme des scénarios essentiellement propres de la culture agricole. Au long des siècles, l'être humain avait refaçonné ce territoire avec l'objectif de le rendre plus compatible avec cette activité, et en le faisant, il avait configuré aussi l'emplacement de ses communautés et de ses centres productifs. De cette manière les paysages tlaxcaltèques étaient composés majoritairement par un ensemble des collines et des vallées, sur lesquelles il y avait des grandes extensions des champs agricoles traversés par des centaines des chemins de terre et des sentiers ; il était courant que ces chemins étaient entourés à chaque côté par des rangées d'arbres. En raison de la quantité d'humidité, la végétation pouvait être plus nombreuse et la palette des couleurs de chaque région plus ou moins verte, comme dans le sud, centre et les zones montagneuses du nord, où les ressources hydriques étaient plus abondantes, ou plutôt vers le marron comme dans le nord-est et nord-ouest, où des espèces de cactus dominaient. Cette continuité était interrompue par les bâtiments et les équipements appartenant aux *haciendas* et aux *ranchos*, et ainsi, des éléments tels que *las casas de los hacendados*,²²⁸ *la trojes*,²²⁹ les pompes à vent, et les ouvrages hydrauliques étaient des points de référence. Dans les régions plus peuplées, les villages et les villes avec ses ensembles de maisons familiales à un étage, et groupés autour d'une place diversifiaient cette configuration/perspective. Là-bas, les édifices les plus particulières tels que les mairies, les églises ou des monastères étaient les points de repère. Grâce à sa singularité et à sa taille, le volcan *La Malintzi* était un authentique *landmark* pour les habitants de l'État, et le même rôle a joué le sanctuaire et basilique de Notre Dame d'Ocotlán pour la population du centre du territoire.

²²⁶ Les *magueyes* sont un type de cactus abondant au Mexique, à partir lesquels puisent être obtenus, entre d'autres, des produits alimentaires.

²²⁷ Boisson alcoolisée issue de la fermentation partielle de la sève de divers types d'agaves, comme les *magueyes*.

²²⁸ Les maisons des propriétaires. En général, le plus riche l'hacienda était, le plus grande et opulent ce bâtiment

²²⁹ Les bâtiments où la récolte était stockée.



Figure 18 – Vue de la ville de Tlaxcala par le peintre José María Velasco en 1874.

3.3 L'arrivée et l'installation des équipements techniques

L'arrivée des chemins de fer a impliqué une rupture de l'homogénéité de plusieurs paysages tlaxcaltèques car elle a imposé l'installation sur le territoire d'un nombre d'équipements assez distincts à ce qui existait dans la région. En grand lignes, les éléments les plus évidents ont été les rails avec la sous-structure et la superstructure, nécessaires pour le déplacement approprié des trains, et aussi des édifices assez particuliers comme les gares qui servaient comme point de liaison entre le réseau ferroviaire et les différentes destinations. Néanmoins, il faut remarquer que ne pas tout le territoire a été touché de la même manière. À l'État de Tlaxcala, les vallées dans lesquelles les réseaux du chemin de fer ont été installés, y compris les terres agricoles et les communautés, ont été les endroits qui ont expérimenté le plus de bouleversements. Ainsi, le processus du changement du paysage, par l'installation des équipements techniques n'a pas toujours été un procès qui a eu lieu d'une façon tranquille, mais souvent a suscité des nombreuses conflits et

plaintes parmi les voisins, qui voyaient le chemin de fer comme un élément étrange, pas du tout positif, et même dangereux.

Un conflit lié à l'installation des équipements du chemin de fer qui a refaçonné le paysage urbain dans la région centrale de l'État de Tlaxcala a été suscité en 1869, dans la même année lorsque le service entre les villes de México et Puebla a été établi. Cette année-là, une dispute entre les autorités municipales de San Pablo Apetatitlán et celles de Santa Ana Chiautempan a eu lieu. Le sujet en question n'était pas mineur : un débat houleux s'est développé pour décider dans quelle communauté était plus convenable de bâtir une gare du *Ferrocarril Mexicano*. À l'époque, Santa Ana Chiautempan était un village d'importance pour les pèlerins car y existaient plusieurs monastères et sanctuaires catholiques, et aussi puisqu'il y avait une certaine activité commerciale et une production textile en petite échelle mais de grande qualité. Néanmoins, la ville la plus importante dans le domaine du commerce était San Pablo Apetatitlán : jusqu'à ce moment-là, sa puissance économique grâce à son emplacement au milieu de la route commerciale entre les villes de Mexico, Puebla et le port de Veracruz a lui fait mériter le titre de *Ville Progrès*. Apparemment, chacun des deux *Ayuntamientos* voulait que la gare était bâtie dans sa communauté, et la discorde est arrivée à un tel point que le gouvernement national et la compagnie propriétaire du chemin de fer ont décidé d'intervenir, en ordonnant que la construction soit effectuée dans un point intermédiaire entre les deux.²³⁰ À la fin, en raison de la décision finale de la compagnie de chemin de fer, la gare a été bâtie à Chiautempan :²³¹ au moyen et long terme les conséquences ont été que les activités économiques y se sont diversifiés, en faisant de Chiautempan un centre industriel de première importance et en réaffirmant son rôle comme un des pôles du commerce. Ainsi, la croissance urbaine est devenue plus dynamique, en transformant la taille de la ville et même les typologies architecturales. En revanche, déjà au début du XX siècle personne ne faisait plus de référence à San Pablo Apetatitlán comme *Ville Progrès*.

En ce qui concerne les paysages agricoles, on trouve quelques exemples de comment ils ont été touchés par les travaux d'installation du chemin de fer. Quelques années plus tard et ne pas très loin de ces dernières communautés qu'on vient de mentionner, en février 1883 plusieurs voisins du village d'Ixtulco ont posé une réclamation légale contre l'entreprise chargé de la construction du *Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala*, car elle avait occupé sans permission certains de

²³⁰ Journal *Le Trait d'Union*, 24 juin 1869, p.2

²³¹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano : 1837-1880*, p.20.

ses terres, en détruisant les bâtiments et les cultures qu'y étaient.²³² Quelques mois après et dans le même esprit, entre avril et juillet les habitants du village d'*El Carmen Tequexquitla* au sud-est de l'État, se sont plaints énergiquement contre tous les équipements du *Ferrocarril Interoceánico* qui avaient été établis au milieu de ses terres. Le souci était que les voies ferrées et les gares qui avaient été installées empêchaient la production du *tequexquitte*, un minéral utilisé par la production des tortillas et qui demandait des conditions assez particulières pour être obtenu.²³³

En revanche, les compagnies du chemin de fer ont pu installer l'infrastructure nécessaire pour surmonter les défis que la géographie du territoire de Tlaxcala imposait plus facilement dans d'autres zones. Au contraire des *œuvres d'art*²³⁴ mises en place au sein du relief accidenté de la frontière entre Veracruz et Puebla, celles bâties à Tlaxcala ont été plus modestes. La plus importante installée par le *Ferrocarril Mexicano* a été un pont en fer (figure 17) au village de Santa Cruz Tlaxcala, lequel avait pour but dépasser un canyon. Une description de cette œuvre d'ingénierie a été publiée en mai 1869, dans le cadre de l'inauguration du trajet Apizaco – Santa Ana Chiautempan. Manuel Altamirano, un des invités aux célébrations a écrit que

À huit heures le train spéciale est parti vers Apizaco, où il est arrivé à midi, et il a immédiatement continué sa marche, en parcourant les nouvelles voies installées, d'une extension de quatre lieues. Lorsque le train est arrivé au pont de Santa Cruz, il s'est arrêté et nous sommes descendus pour examiner l'œuvre colossale et superbe. Monsieur Buchanam, ingénieur et chef de la compagnie a fait une description très précise du pont, selon laquelle, la conception pour cette œuvre a été réalisée au Mexique par l'ingénieur civil Guillermo Cross Buchanam et le fer employé a été fait en Angleterre. Le pont, regardé avec de la perspective, est splendide et grandiose. Depuis ce point un paysage chaque fois plus pittoresque et animé se révèle. À côté de la Malinche et comme une tige détruite, s'élève la colline de Cuatlapanga...²³⁵

²³² Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.54.

²³³ Ibidem, pp. 51-53.

²³⁴ Expression utilisée pour faire référence aux travaux d'ingénierie tels que des tunnels ou des ponts.

²³⁵ Journal *Le Monitor Republicano*, 28 mai 1869 dans VILLALOBOS NÁJERA, Hugo, *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p.23. Texte original : De ahí partió el tren especial a las ocho para Apizaco, a donde llegó a las doce del día, inmediatamente continuó su camino, recorriendo ya el nuevo espacio construido, que abraza una extensión de cuatro leguas. Al llegar al puente de Santa Cruz, el tren se detuvo y nos apeamos para examinar la obra colosal y soberbia. El señor Buchanam, ingeniero y jefe de la compañía hizo una descripción muy minuciosa del puente, según la cual, los diseños para este trabajo fueron hechos en México por el ingeniero civil Guillermo Cross Buchanam y la parte de hierro fue construida en Inglaterra. El puente, bajo el punto de vista de la perspectiva, es hermoso

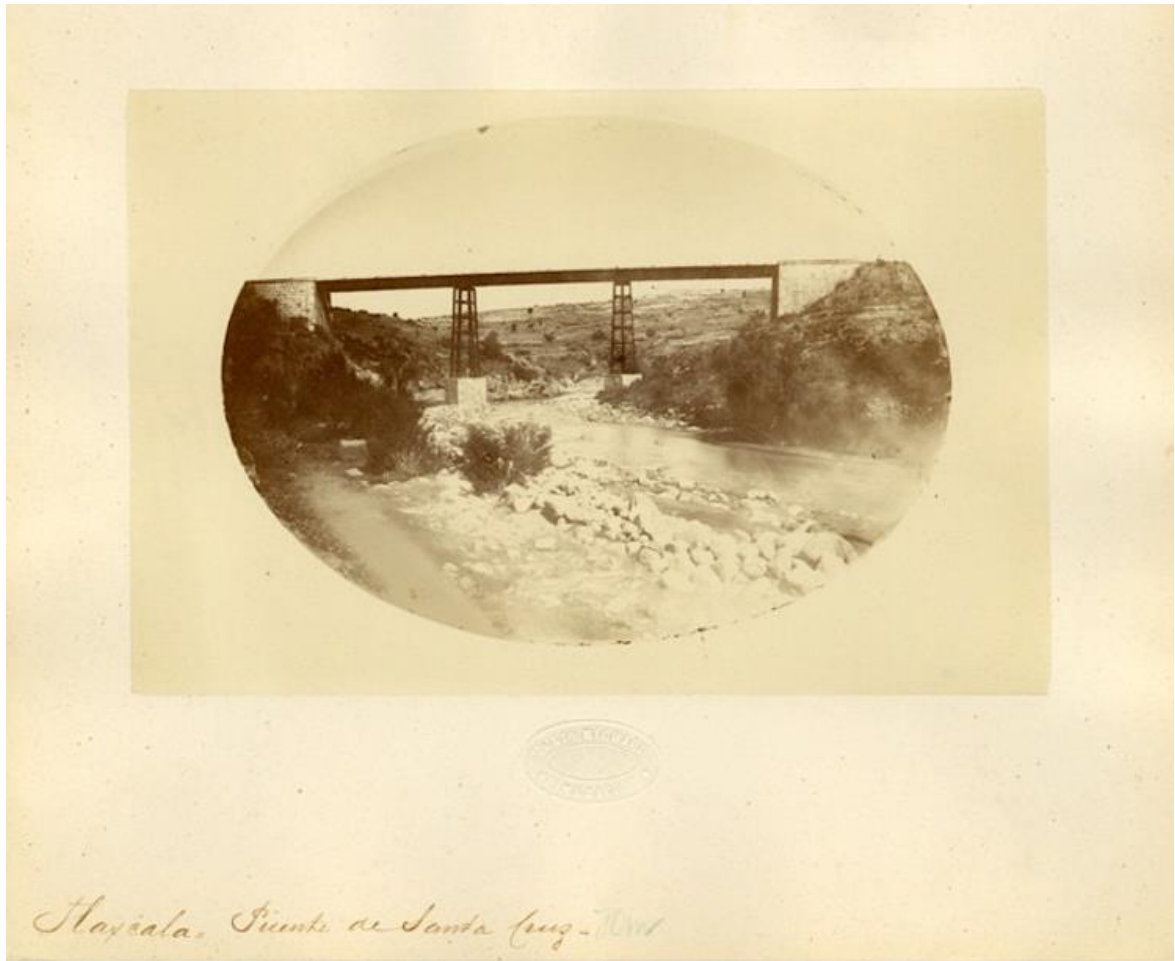


Figure 19 – Le pont à Santa Cruz Tlaxcala. Photographie prise par Julio Michaud en 1875.

De son côté, les ingénieurs anglais employés par le *Ferrocarril Interoceánico*, ont construit un tunnel au nord-ouest de l'État, près des *haciendas* d'*Ixtafiyuca* et *Nanac-Amilpan*. Le tunnel a été nommé *Porfirio Díaz*, en hommage au président de la république, mais il a été détruit en 1952 en raison des travaux de l'élargissement de l'écartement.²³⁶

y gallardo. Ya que desde aquel punto se comienza a presentar un paisaje cada vez más pintoresco y animado. Junto a la Malinche y como un vástago hecho trizas, se levanta el cerro de Cuatlapanga...

²³⁶ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 50.

3.4 Le dialogue entre les paysages et les chemins de fer

À partir des années soixante du XIX siècle et au long de décennies suivantes, les chemins de fer ont refaçonné certains paysages tlaxcaltèques peu à peu mais constamment. Bien qu'en principe il peut sembler que toute une révolution industriel et économique a été déclenché dans la totalité de la région, les changements en réalité ont été subtiles et ils ont eu lieu surtout dans les zones qui se trouvaient proches des voies ferrées. De cette manière, le dialogue entre les chemins de fer et le paysage s'est développé d'une façon plus intense en certains régions, lesquelles ont été transformées par le dynamisme des relations établies.

Il est possible d'affirmer qu'à côté des bouleversements suscités par l'installation des voies ferrées et des équipements techniques au long de la campagne tlaxcaltèque, Apizaco et ses alentours ont été l'endroit où l'empreinte des chemins de fer a été plus forte. Il faut prendre en considération qu'il s'agit d'une ville qui est née au milieu des années soixante du XIX siècle, lorsqu'un équipe d'ouvriers qui travaillaient dans l'installation des voies ferrées ont y établi leur campement. D'abord des terres agricoles qui appartenaient au rancho *El Ateneo*, propriété de Manuel González Durán, et à l'hacienda *San Diego Apatlahuaya*, propriété d'Antonio Barrón, il était déjà la ville la plus importante de l'État au début de la Révolution Mexicaine, en 1910.²³⁷ Les premiers logements ont été bâtis en 1866, et ensuite le système de plaque tournante et les ateliers où les machines étaient réparées ont été mises en place. Le tracé formel de la ville a été faite en forme de grille en 1873 par l'ingénieur Antonio P. Castilla. Comme résultat, cent parcelles de 1,933.7 *varas cuadradas* chacune ont été divisées en lots et vendues aux colons.²³⁸ À côté de cette typologie urbaine qui était distincte à celle d'autres villages et villes d'origine espagnol déjà existants, un autre bâtiment caractéristique du paysage urbain a été l'église méthodiste, en style néo-gothique et première de cette orientation dans tout l'État. Elle a été bâtie en 1879 à moins de 300 mètres de la gare, et elle était utilisée par les travailleurs protestants d'origine anglais et ceux qui venaient des États-Unis.²³⁹ Ainsi, au long d'une période de 45 ans, ce paysage avec des caractéristiques agricoles est devenu urbain avec une vocation industriel.

²³⁷ Luis Nava. *Historia de Apizaco*, p.20, dans ROMANO GARRIDO, Ricardo, *La vida en rieles*, p32.

²³⁸ Luis Nava. *Historia de Apizaco*, p.18, dans ROMANO GARRIDO, Ricardo, *La vida en rieles*, p32.

²³⁹ Ricardo Romano Garrido. *La vida en rieles*, p.33.

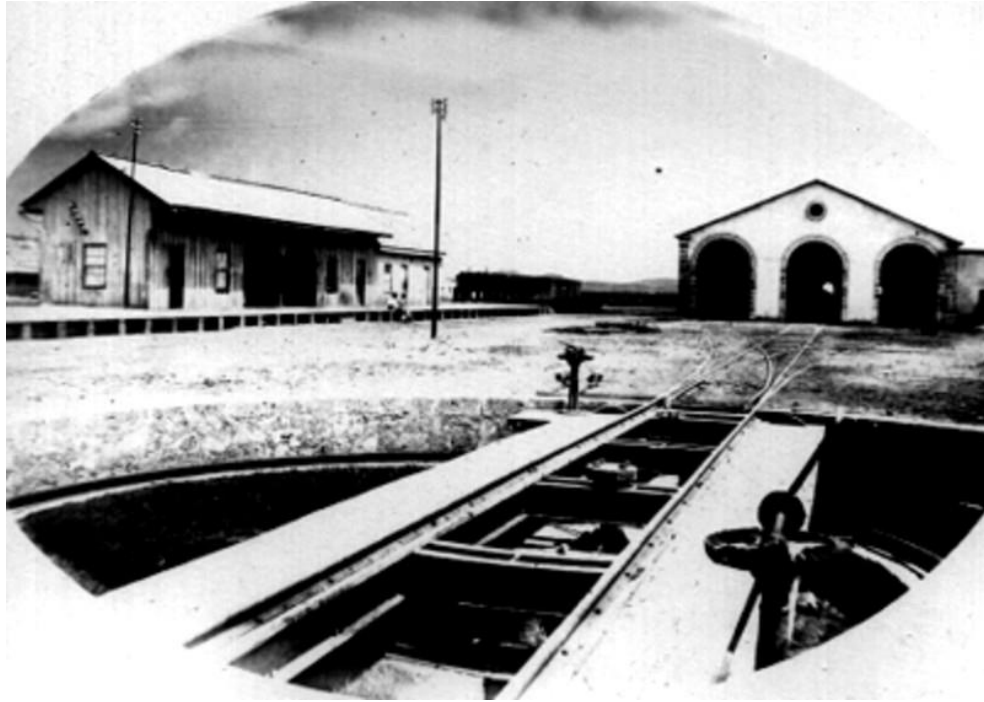


Figure 20 – Le système de plaque tournante aux ateliers de la gare. Photographie prise par Julio Michaud en 1873.

Moins radicaux que le cas de la ville d'Apizaco mais toujours importants ont été les effets du chemin de fer sur le paysage semi-urbain de Santa Ana Chiautempan. Comme il a été déjà exposé, entre 1882 et 1884 un tramway a été installé pour lier la capitale de l'État avec la gare du *Ferrocarril Mexicano* qu'y se trouvait. Cette même vigueur amenée par le chemin de fer a contribué à une diversification encore plus grande des activités économiques à Chiautempan, au contraire de ce qui se passait aux autres villages qui ne comptaient pas avec cette avantage et qui sont restés majoritairement ciblées vers l'agriculture. En 1892 Alfonso Luis Velasco, un géographe qui a fait des statistiques de tous les États de la république, rapportait à propos de Santa Ana que : « les habitants sont consacrés à l'agriculture, au commerce, à l'élevage, au coupe et au collecte de bois, à la fabrication du charbon, des cigarettes, des tapis, des pièces d'onyx, des meubles, à la production de pulque et au plusieurs arts mécaniques».²⁴⁰ En addition, on sait que depuis 1889 l'usine de verre appelée *La Resurrección* annonçait dans le journal *El Tiempo*, lequel était publié

²⁴⁰ Alfonso Luis Velasco. *Geografía y Estadística del Estado de Tlaxcala*, p. 98. Texte original : los habitantes se dedican a la agricultura, el comercio, la ganadería, el corte de maderas y leña, la fabricación de carbón, cigarros, esteras, objetos de ónix, muebles, pulque, etc. y a varias artes mecánicas.

à la ville de México, des produits tels que des ampoules électriques, des *capelos*, des verres, des coupes de vin, des bouteilles, des décanteurs, des flacons, des boîtes, des *vitroleros*, des lavabos, etc.²⁴¹ Également en 1893 une usine qui produisait de l'alcool a été établie, ainsi qu'un moulin pour le blé.²⁴² L'année suivante une usine textile appelée *La Xicohténcatl* a été mise en place, et en 1900 et 1901 deux autres sont arrivés, *La Estrella* et *La Providencia* respectivement. La première et la troisième utilisaient de la laine, tandis que la deuxième marchait avec du coton. Il faut penser que chacune de ces activités a eu besoin des équipements et des établissements avec des caractéristiques spécifiques, et que ces nouveaux éléments ont refaçonné la taille, le caractère de la ville et le paysage urbain dans une période de 41 ans, dès 1869 lorsque la gare a été bâti jusqu'au le début de la guerre civile.

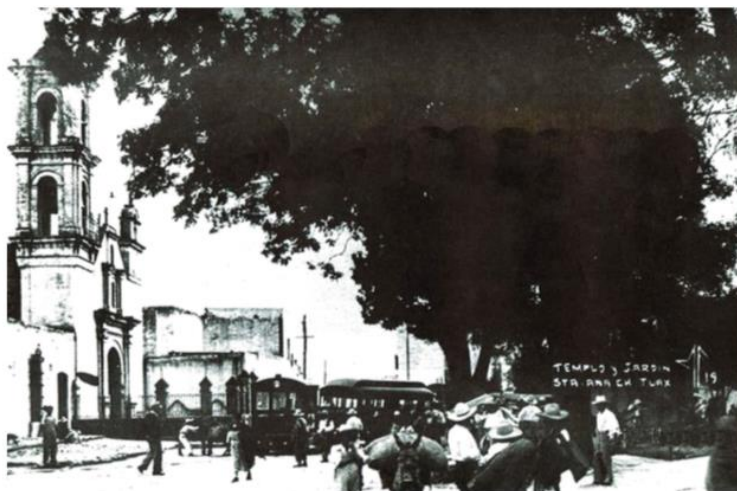


Figure 21 – Une des places principales de Santa Ana Chiautempan qui se trouve près de la gare. Au milieu, c'est possible de distinguer le tramway. Photographie prise par l'entreprise *México Fotográfico*, probablement entre 1920 et 1940.

Vers le sud, dans les alentours du village de Santa Cruz Tlaxcala, l'existence des chemins de fer a favorisé l'installation des usines textiles, et l'essor de cette activité a stimulé à la fois l'immigration des travailleurs. La première usine installée dans cette zone a été *San Manuel* en 1876, et au long de la décennie suivante trois autres ont été bâties : *La Trinidad* en 1884, *Santa Elena* en

²⁴¹ Journal *El Tiempo*, 25 août 1889, p. 7. Texte original : bombillas, capelos, vasos, copas, botellas, garrafas, frascos, botes, vitroleros, lavabos, etc.

²⁴² Alfonso Luis Velasco. *Geografía y Estadística del Estado de Tlaxcala*, p. 98, et Próspero Cahuantzi, *Memoria de la administración pública del Estado de Tlaxcala*, p. 93.

1888 et *La Estrella* en 1890, laquelle quelques années plus tard a déménagé son siège à Chiautempan. De cette manière, cette zone qui était aussi de vocation agricole est devenue un espace où les ces activités se combinaient avec les établissements et les opérations industrielles. En plus, il faut penser que même si le chemin de fer facilitait la mobilité des ouvriers, on sait que beaucoup d'entre eux sont restés à Santa Cruz Tlaxcala ; ce fait a causé un impact dans la démographie du village, et a impliqué aussi l'élargissement urbain, vu le besoin d'hébergement. Un cas semblable a été celui qui s'est développé près de la frontière sud de Tlaxcala avec la ville de Puebla, où le milieu agricole a dû dialoguer avec l'ensemble des équipements industriels, comme la fonderie, les usines textiles d'*El Valor*, qui existait dès les années quarante, et *La Josefina* et *La Tlaxcalteca* qui ont été installés en 1881 et 1883. Également, il faut prendre en considération que dans tous ces cas, chaque usine a mis en place ses propres rails pour se connecter avec les gares de Santa Cruz Tlaxcala et de Panzacola. Ces conditions ont créé des environnements où au début du XX siècle les paysages présentaient un caractère semi industriel, mais encore fortement agraire.

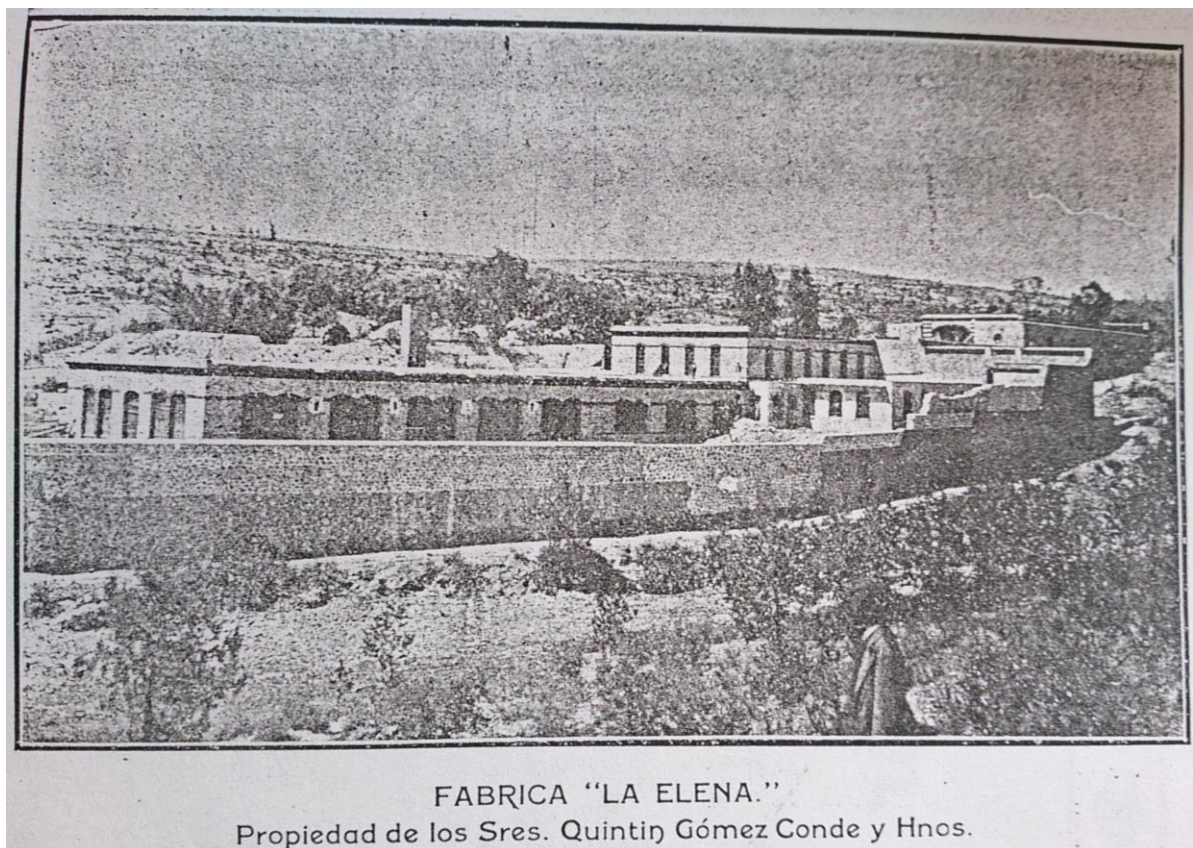


Figure 22 – L'usine *Santa Elena*. Avec un peu de curiosité, il est possible de remarquer comment elle était encadrée dans le milieu agricole.



Figure 23 – L’usine *La Trinidad*. Il faut penser à l’impact visuel que ces établissements ont eu dans le paysage agraire.

Une autre région où l’installation des chemins de fer a eu un fort impact dans l’espace a été celle connue comme *Los Llanos de Apan*, un ensemble des vallées semi-arides existantes entre le sud de l’État d’Hidalgo et le nord-ouest de l’État de Tlaxcala. En raison de ses caractéristiques environnementales peu fertiles pour des cultures comme les céréales, l’agriculture s’est développé autour du *aguey*, une sorte de cactus à partir duquel plusieurs produits alimentaires étaient obtenus. Dans ce contexte, le *pulque* a été le produit phare de la région, mais en raison du fait qu’il devait être consommé dans une période de non plus de 8 jours, la consommation était plutôt locale. Les lignes du *Ferrocarril Mexicano* et du *Ferrocarril Interoceánico* ont changé cette situation et grâce à ses réseaux, le pulque a pu être collecté des haciendas où il était produit, et quelques heures plus tard distribué et vendu dans les grands centres urbains comme la ville de México, Puebla, Orizaba, et Pachuca. Ce système de production a refaçonné l’scénario de *Los Llanos de Apan*, car

bien que la plantation des *magueyes* était déjà étendue dans la région, l'arrivée du chemin de fer a créé des grandes attentes parmi les producteurs de la zone, qui autour de 1868 avaient déjà semé plus de ses terres avec des *magueyes*. Il faut prendre en considération le fait qu'il prend entre dix ou douze ans pour qu'une de ces plantes arrive à la maturité et puisse être utilisée pour la production du pulque. Le résultat a été que vers 1910, l'année où la production pulquière a touché son sommet, la totalité du terrain était couvert par ces cultures. Ainsi en essence, les chemins de fer ont encouragé l'expansion de ce type d'agriculture extensive, et à partir de ce processus une nouvelle typologie *sui generis* de paysage s'est configuré, caractérisé par une continuité des vastes vallées remplies des *magueyes*, interrompue par des éléments comme les édifices des *haciendas* et ses équipements, les sentiers et les voies des chemins de fer : le paysage pulquier.



Figure 24 – Paysage pulquier aux *Llanos de Apan*.



Figure 25 – L'*hacienda* d'Acocotla. Cette hacienda se trouve près d'Apizaco. La photographie illustre comme les chemins de fer se sont intégrés au long de la campagne tlaxcaltèque. Photographie prise par Robert S. Platt en 1928.

Une fois que les chemins de fer ont été installés, en 1878 l'avocat et voyageur canadien Henry Corry Rowley Becher en traversant l'État de Tlaxcala dans sa route vers la ville de México, a brièvement décrit le paysage de cette manière :

Le pays est maintenant insipide, sans intérêt, mais pendant trois heures ou plus, nous avons gardé un œil sur Orizaba, et bientôt –nous avons regardé- à gauche Malintzi, une autre montagne neigée, nommée par les indiens en raison de la maîtresse indienne de Cortés, laquelle a lui beaucoup aidé avec la conquête (le deux, la femme de Cortés et la montagne étaient appelées Malintzi). Elle est grandiose, immense, une belle montagne, mais non pas si imposante que ses trois voisins volcaniques, seulement parce qu'elle n'est pas aussi haute qu'ils sont, par environ deux ou trois mille pieds, et ils sont ses voisins proches. L'immense plaine à droit et à gauche, derrière et avant de nous à perte de vue, est plantée de rangées interminables de maguey, l'excellent aloès mexicain, à partir duquel la boisson nationale, le pulque, est faite. Une certaine idée de l'ampleur du commerce du pulque peut être déduite

du fait qu'il existe un train entre les villes de México, Puebla et Veracruz qui est utilisé exclusivement pour le transport de ce produit, et qui fonctionne tous les jours de l'année.²⁴³

Comme il est possible de percevoir, en raison de la vitesse de tous les changements, dans ce dialogue le territoire a joué un rôle plutôt passif face aux intérêts des gouvernants et des entrepreneurs qui l'ont activement refaçonné. Un autre point à remarquer c'est que parmi tous les réseaux de chemins de fer existants à l'État, les deux plus grands en termes d'extension et de structure organisationnelle ont été ceux qui ont touché le plus les paysages. Également, à ces changements de caractère physique, il faudrait ajouter que l'arrivée, en principe des chemins de fer et après d'autres industries, a modifié le paysage sonore existant à l'État : aux sons *à grande échelle* et habituels comme ceux produits par les cloches des églises, se sont ajoutés les bruits de sifflement des locomotives qui annonçaient leur arrivée et des usines qui faisaient l'appel au travail aux ouvrières. Des témoins affirment qu'encore aux années soixante-dix du XX siècle, était possible de percevoir ses sons à un rayon de 15 km. Changer les paysages n'implique pas seulement modifier le territoire, mais aussi souvent il s'agit de refondre le mode de vie de certaines groupes humains.

Au long de ces lignes, on a appris que le paysage est conformé par l'interaction entre la nature et l'être humain. Dans le cadre de l'État de Tlaxcala, on a constaté qu'ils ont été les relations créés pour satisfaire les nécessités de la culture agricole, celles qui ont façonné au long des siècles les paysages tlaxcaltèques et qui ont défini son caractère. On a appris que l'installation des équipements techniques requis pour le fonctionnement des chemins de fer, a été perçue pour une partie de la population en certaines zones de l'État comme quelque chose de négatif, puisque ces processus ont interrompu la continuité de ses espaces et de son mode de vie. Cette vision contraste

²⁴³ Henry Corry Rowley Becher. *A trip to Mexico*, pp. 41-42. Texte original: The country is now tame, uninteresting, but for three hours or more we keep Orizaba in sight; and son on the left Malintzi, another snow-capped mountain, named by the Indians after Cortez and his Indian mistress, who so much aided his conquest (they called both Malintzi), appears. It is a great, big, beautiful mountain, but not so imposing as its three volcanic neighbours, only because it is not so tall as they are, by two or three thousand feet, and they are its close neighbours. The immense plain right and left, behind and in front of us as far as the eye can reach, is planted with rows of maguey, the great Mexican aloe, from which the national drink pulque, is made. Some idea of the magnitude of the pulque trade may be inferred, from the fact, that there is a daily train on the railway between Mexico, Puebla and Vera Cruz, used exclusively in its transport all the year round.

avec la politique officielle de l'État mexicain, les politiciens et les entrepreneurs, qui voyaient les chemins de fer comme un synonyme de progrès matériel. Sur le même point, on a vu que la quantité des *œuvres d'art* installés à Tlaxcala a été mineur que celles installées dans d'autres zones, et de plus petite taille. De la même façon, on a découvert que à partir de l'arrivée des chemins de fer certains paysages ont commencé à changer, notamment ceux proches aux voies ferrées et au reste des équipements, comme les gares. On a noté que les trois phénomènes qui ont touché plus profondément les paysages ont été l'expansion urbaine, la diversification des typologies architecturales aux villages et aux villes, et la modification de certains paysages agricoles, comme le cas de *Los Llanos de Apan*. Ces transformations ont été progressives et se sont développées au long d'une période d'environ quarante ans, entre 1870 et 1910. En revanche, en ce qui concerne le reste des paysages au territoire tlaxcaltèque, ils ont gardé sa dynamique habituelle après l'installation des chemins de fer et au long de décennies suivantes. En général il est possible d'affirmer que les modifications aux paysages à Tlaxcala ont été légères, et que dans son ensemble le paysages tlaxcaltèques non pas changé aussi radicalement que dans d'autres zones du pays.

Chapitre 4

Les gares et le territoire

Chapter 4 – The train stations and the territory

Abstract

As well as the bonds between the railways and the landscape have been analyzed, in this chapter has been proposed the same exercise but in regards to the train stations and how they have interacted with the territory. Following this logic, the first point focuses on the general relationships developed between the train stations and both the productive and the urban centers. Right away, it has been discussed on which period each train station was established, and how their location determined their links with the immediate area around them. For this, first were treated the *Ferrocarril Mexicano*'s network stations, and then those which belonged to the *Ferrocarril Interoceánico*. The goal of this chapter is to provide the necessary understanding of the environment that existed around the train stations, so it can be helpful at the moment of conceptualizing the management plan.

Keywords: train stations, territory, rural areas, urban areas, environment.

Bien que toutes les gares fonctionnaient sous le même principe de servir comme des points de liaison entre le réseau ferroviaire et l'endroit où elles ont été établies, chaque gare a interagi d'une manière différente avec le territoire où elle s'est trouvée. De cette manière, il y a eu des gares qui au fil du temps sont devenues plus importantes qu'autres en raison du rôle qu'elles ont joué dans son milieu. Ainsi, au long des lignes suivantes, on a abordé les différents types de gares, comment les gares ont influencé sur le territoire, et comment le territoire a caractérisé à certaines d'elles d'une manière particulière.

4.1 *Les gares et ses relations avec les centres urbains et les centres productifs*

En général, à l'État de Tlaxcala les gares y établies ont joué le rôle de pôle d'attraction d'une façon similaire comme il a été le cas aux autres régions au Mexique et même au monde. Elles ont facilité les échanges de biens, le mouvement des personnes et des idées. Dans ce cadre, en raison de son emplacement, quatre types des gares peuvent être identifiés, en fonction de l'environnement où elles se trouvent : il y a celles qui peuvent être catégorisées comme des *gares urbaines* ; une deuxième catégorie sont celles qui peuvent être considérées comme des *gares créées en périphérie* ; un autre groupe, sont des *gares créées en plein champ* ou *agricoles*, et finalement celles qui peuvent être caractérisés comme des *gares industrielles*.²⁴⁴

Dans la première catégorie se trouvent trois gares : Apizaco (FM : *Ferrocarril Mexicano*), Chiautempan (FM) et Calpulalpan (FI : *Ferrocarril Interoceánico*). La caractéristique la plus importante de ce type des gares c'est qu'elles ont été implantées dans les tissus urbains. Apizaco, comme on a vu, est un des cas *sui generis* à l'État de Tlaxcala, car à différence du reste des endroits où des gares ont été établies, cette ville est née grâce aux chemins de fer ; en plus, la gare est devenu l'endroit autour lequel le reste de la ville s'est développée. Pour Chiautempan en revanche, même si le village existait déjà, l'installation de la gare a signifié sa consolidation comme l'endroit le plus important dans cette zone, en devenant même un pôle d'interconnexion en laissant la capitale de l'État avec le chemin de fer. Dans le cas de Calpulalpan, la gare a été installée aussi au sein du

²⁴⁴ Catégories créées par l'auteur et après modifiées selon quelques points proposés dans Jean-François Troin, « Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux », pp. 37-38.

village, en devenant un centre avec lequel plusieurs haciendas comme San Bartolomé del Monte se sont connectées avec l'intérêt de commercialiser sa production de pulque. En ce qui concerne la deuxième catégorie, sont les gares de Huamantla (FM), de Zacatelco (FM) et de Contla (FM) celles qui peuvent être classées comme des *gares créées en périphérie*, puisqu'elles ont été installées à côté des tissus urbains. Il faut rappeler que même dans cette condition, ces gares desservaient aux zones qui comptaient avec une haute densité démographique, surtout à Zacatelco. En raison de la localisation de ces équipements, dans ces deux cas les habitants des environs devaient marcher pendant quinze ou vingt minutes depuis leurs maisons jusqu'à arriver à ces points de liaison.

En contraste avec ces deux catégories, on trouve les *gares créées en plein champ*, lesquelles à cause de son emplacement on a décidé d'appeler aussi *gares agricoles*. Comme on a déjà souligné plusieurs fois, l'État de Tlaxcala à la fin du XIX siècle était une entité essentiellement agricole, et dans ce contexte, il n'est pas une surprise que la plupart des gares ont été installées pour desservir le *hinterland* de l'État, en satisfaisant notamment les nécessités des *hacendados*. Ainsi, les gares considérées comme *agricoles* sont La Trasquila (FI), Xicohtencatl ou Pavón (FI), Iturbe (FI), Mazapa (FI), Nanacamilpa (FI), Mazarraza (FI) Cerón (FI), Muñoz (FM), Guadalupe (FM), Tecuac (FI), Tlaloc (FI), Contadero (FI), Soltepec (FM), Sanz (FI) et Acocotla (FM). Les gares établies particulièrement dans la région productrice de *pulque*, au nord-ouest, ont joué un rôle majeur dans l'économie de l'État, puisqu'elles étaient le point de connexion à travers lequel cette boisson était distribuée ; pour mesurer son importance, il faut prendre en considération qu'environ 60% du budget du gouvernement de Tlaxcala déjà vers 1900²⁴⁵ était apporté par les haciendas qui le produisaient et l'exportaient aux autres villes et aux autres États grâce aux chemins de fer. De son côté, les *gares industrielles* sont celles autour lesquelles ont été établies après des pôles industriels, et elles ont desservi notamment à l'industrie textile. Dans cette catégorie on trouve Santa Cruz (FM), San Manuel de Morcom (FM) et Panzacola (FM), lesquelles ont contribué à mettre en marche la chaîne productrice de ces établissements, en mobilisant des machineries, des matières premières comme du coton, des ouvriers, et des biens déjà transformés. La gare d'Apizaco pourrait être considérée aussi sous cette catégorie, car l'usine de San Luis Apizaquito s'est liée avec elle à

²⁴⁵ Pour approfondir sur ce sujet, reviser: a) Ricardo Rendón Garcini, *El prosperato: el juego de equilibrios de un gobierno estatal (Tlaxcala de 1885 a 1911)*, México, Siglo XXI Editores et Universidad Iberoamericana, 1993, b) Blanca Esthela Santibáñez Tijerina, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala, Convergencias y divergencias en los movimientos sociales, 1906-1918*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2013, c) Rodolfo Ramírez Rodríguez, « La Importancia de la carga de pulque en los Ferrocarriles Nacionales de México, 1890-1930 », *Revista Mirada Ferroviaria*, México, 2019.

4.2 La localisation des gares du Ferrocarril Mexicano et son dialogue avec le territoire

Comment reconstruire le dialogue entre les gares et le territoire ? comment retracer cette relation dans un contexte où il y a un manque d'information et de réflexion sur ce sujet ? On a déjà parlé à propos certaines gares telles que celles d'Apizaco et de Santa Ana Chiautempan, où son emplacement sur des ponts clés fait qu'il soit plus facile de reconstruire ses relations avec son milieu. En revanche, on sait peu à propos des autres, notamment sur celles qu'on a appelé *agricoles*. Néanmoins, grâce à certains documents, il est possible de tenter de reconstruire une partie de ce dialogue.

Il faut rappeler en principe, qu'en ce qui concerne les réseaux du *Ferrocarril Mexicano* et du *Ferricarril Interoceánico*, ils non pas été établis explicitement pour desservir au territoire de l'État de Tlaxcala, mais qu'ils ont été installés avec le but principal de communiquer les villes de México et Puebla avec le port de Veracruz, et envisageaient aussi d'établir un lien avec l'océan Pacifique. Dans ce contexte et sur ce modèle, c'est bien possible que si l'État de Tlaxcala n'avait pas eu cette position géographique privilégiée entre ces pôles, il n'est pas difficile à imaginer qu'il aurait été laissé dehors du tracé de ces lignes, en raison de sa faiblesse économique et politique, comme il a été le cas de certaines régions au long de la côte du Pacifique. De cette manière la localisation des gares au territoire de Tlaxcala correspond à la base a cette circonstance : elles devaient être placées dans un point sur le réseau qui en principe avait été tracé pour satisfaire les nécessités d'autres centres. En plus, il faut rappeler que le réseau souvent était mis en place en suivant le tracé le plus court pour des raisons économiques, puisque le plus court le réseau, le moins des ressources qui devaient être investies.

Dans la même logique, souvent l'emplacement des gares était aussi déterminé par des intérêts économiques, et parfois politiques. En ce qui concerne les gares du *Ferrocarril Mexicano*, le premier critère s'est imposé. Malheureusement, il n'est pas possible de connaître avec de la précision les dates concernant à l'installation de chaque gare, même pas des gares en général. L'Institut National d'Anthropologie et Histoire (INAH) sur son site web²⁴⁶ propose certaines dates par rapport à l'installation des gares, mais il manque de l'homogénéité dans les critères établies

²⁴⁶ Sistema de Información Cultural (SIC), *Patrimonio Ferrocarrilero en Tlaxcala*. Consulté le 10/07/2020 en http://sic.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=29

dans l'information suggérée. Ainsi par exemple, le site propose parfois des renseignements basés sur les dates d'expédition des concessions, ou sur les dates de début d'exploitation des lignes, ou sur les dates de l'inauguration. Dans ce contexte et en revanche à ces renseignements suggérés, on propose ici une datation fondamenté sur des périodes de construction. La première période proposée est 1868-1873, et correspond à l'étape de l'installation des premiers équipements du chemin de fer, et de l'arrivée des travaux à Tlaxcala. Il faut rappeler que depuis juillet 1867 marchait déjà le service entre la gare de Buenavista, à la ville de México et Apizaco, et qu'en septembre 1869 le trajet qui liait la capitale du pays et la ville de Puebla a été inauguré. Une affiche publiée par la compagnie dans le journal *El Monitor Republicano* le 17 septembre 1869 mentionnait que le chemin de fer desservait les gares de Soltepec, Apizaco, Santa Ana et Panzacola ;²⁴⁷ grâce aux recherches de Hugo Villalobos, on sait que l'entreprise desservait aussi la gare de Guadalupe à l'époque.²⁴⁸ Pour 1873, au moment où le service entre la ville de México et le port de Veracruz a démarré, la gare d'Huamantla faisait déjà aussi partie du réseau.²⁴⁹ Par rapport aux gares de Muñoz, de Santa Cruz, de San Manuel Morcom, d'Acocotla, de Zacatelco, et de Contla, elles ont été bâties après. On sait que Santa Cruz et San Manuel Morcom ont été construites environ entre la période de 1876 et 1884, lorsque les usines textiles de San Manuel, et de La Trinidad ont été installées aussi.²⁵⁰ Le reste des gares ont été installées après 1891 ; à l'œuvre « Album de los ferrocarriles correspondiente al año 1891 : comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873 », publiée par le Ministère des Communications et des Travaux Publics (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas) en 1893, le reste de gares n'étaient pas encore présentes.

En reprenant la question concernant les intérêts économiques, il faut réfléchir que la gare d'Apizaco, en principe un campement des ouvriers qui travaillaient aux travaux du chemin de fer, a y été établie car la compagnie propriétaire a reçu une donation des terrains. Par rapport aux gares de Santa Ana Chiautempan et d'Huamantla, elles ont été installées dans des villages qui étaient déjà importantes en termes de la quantité des échanges commerciaux qu'y avaient lieu. Les gares

²⁴⁷ *El Monitor Republicano*, 17 septembre 1869, p. 4.

²⁴⁸ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles : una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 26.

²⁴⁹ Dans le *Cuadro Geográfico, Estadístico, Descriptivo e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, d'Antonio García Cubas publié en 1885, encore les seules gares existantes rapportées étaient Soltepec, Guadalupe, Apizaco, Huamantla, Santa Ana Chiautempan et Panzacola. Pages 53 y 54.

²⁵⁰ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, « Album de los ferrocarriles correspondiente al año 1891 : comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873 », pp. 13-14.

de Panzacola et de Zacatelco ont été y installées en raison de la démographie élevée de cette région : il faut rappeler qu'environ deux tiers de tous les tlaxcaltèques y habitaient ; après, elles ont favorisé aussi à l'industrie textile. L'emplacement du reste des gares du *Ferrocarril Mexicano* a aussi suivi cette ligne, en répondant aux intérêts économiques, notamment à ceux des *haciendas*, en s'interagissant très activement avec le territoire. Ainsi, on trouve par exemple que la gare de Guadalupe a pris même le nom de l'établissement auquel desservait principalement, l'*hacienda* de Guadalupe. Si en principe toutes les gares étaient bâties en suivant le même modèle architectonique, les besoins imposés par le milieu où elles ont été établies ont fait adapter des équipements spéciaux aux gares, et ainsi pour couvrir les nécessités des *hacendados* de la région impliqués dans l'élevage, un embarcadère de bétail à était ajouté à cet établissement.

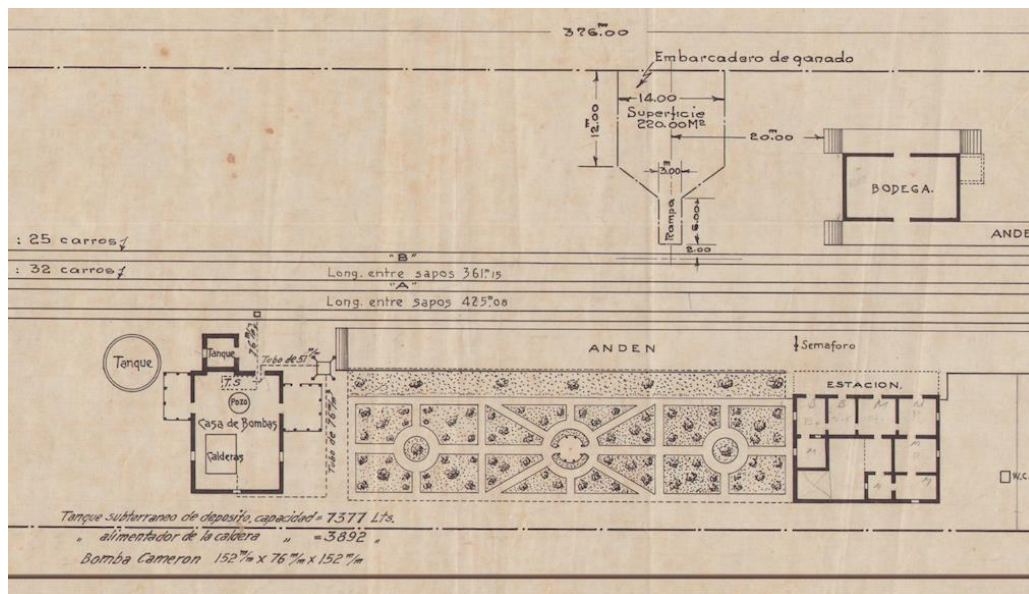


Figure 27 – Plan technique de la gare de Guadalupe. Il est possible de remarquer l'embarcadère de bétail, lequel se trouve en haut au milieu sous le titre de *Embarcadere de ganado*. Le fait que cette gare comptait aussi avec un entrepôt –sous le nom de *bodega*- est un signal de son importance en raison de la position qui jouait dans le territoire à travers de son rôle dans les relations commerciales établies dans la zone. Une autre particularité de cette gare a été le jardin, un élément ne pas présent dans tous ces établissements de ce type.

Un autre cas qui montre comment les activités humaines, notamment celles de caractère économique, qui se développaient au long du territoire ont eu une incidence sur ces établissements, c'est la gare de Soltepec, laquelle se trouve justement au milieu de l'ancienne région productrice de pulque. Là-bas, aux structures réglementaires existantes comme le bâtiment de la gare en soit

même et le quai principal, il a été ajouté un quai spécifiquement pour faciliter l'embarquement de cette boisson. Il faut rappeler que déjà en 1906, les propriétaires –les *hacendados*–, messieurs Sanz, Solórzano, González Pavón et Bernal ont établi des branches entre ses haciendas *Soltepec*, *Mimiahuapan*, *Mazaquiahuac*, *El Rosario*, *San Buenaventura*, *Tepeyahualco* et *Buenavista* avec cette gare du *Ferrocarril Mexicano*.²⁵¹

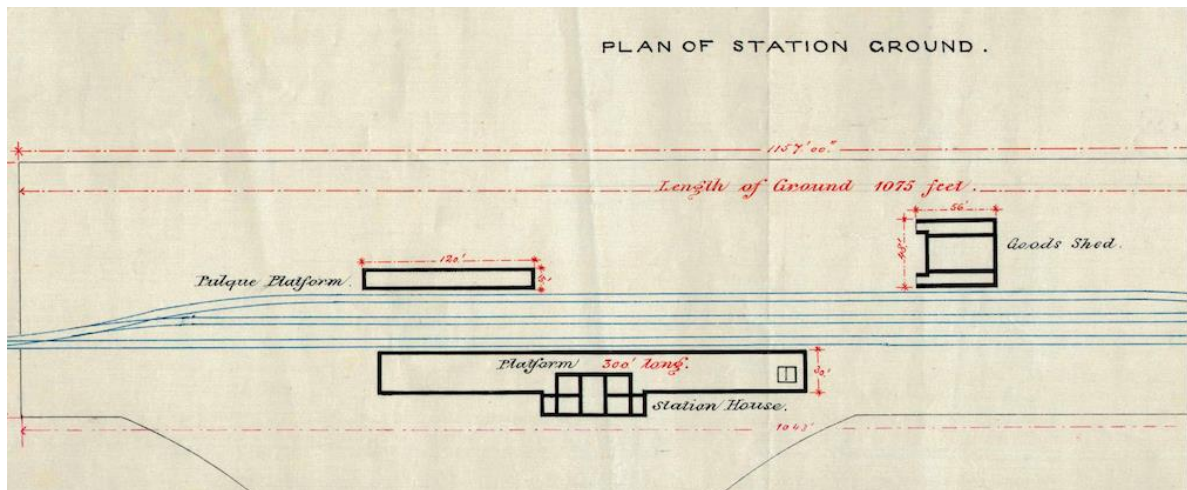


Figure 28 – Plan technique de la gare de Soltepec. Sous le nom en anglais *Pulque Platform* à gauche en haut, il est possible de remarquer le quai pour le pulque, juste en face du quai principal de la gare. Comme dans les gares de cette région de l'État, il est possible de trouver aussi un entrepôt, sous le nom de *Goods Shed*.

Dans la même logique, une autre *gare agricole* dont sa localisation l'a fait dialoguer fortement avec le territoire et tous ses éléments en raison des besoins des groupes humains qu'y habitaient est celle de Muñoz. Au long des années, cette gare est devenue un vrai pôle pour les échanges commerciaux, le mouvement des personnes et la manufacture sur place. Le facteur qui a contribué à faire de ce gare un point stratégique est qu'elle a été le point de départ du *Ferrocarril de Atlamaxac*, lequel traversait une partie du nord de l'État de Tlaxcala et se prolongeait jusqu'à l'*hacienda* d'Atlamaxac, aux alentours de la ville de Chignahuapan, dans le nord de l'État de Puebla. Grâce à ce fait, cet établissement a pu contribuer à servir comme le point de jonction entre la région connue comme *La Sierra Norte* de l'État de Puebla et le réseau du *Ferrocarril Mexicano*, lequel impliquait aussi connecter cette région avec le reste des destinations desservies par ce

²⁵¹ Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p.14. Il faut rappeler que les principaux marchés étaient les villes de México et Puebla.

chemin de fer. Dans ce contexte, on sait qu'à côté des activités propres du *Ferrocarril Mexicano*, à la gare de Muñoz il y avait des activités dès tôt au matin, car le *Ferrocarril de Atlamaxac* commençait à fonctionner à 7 heures. Certains produits mobilisés à la gare étaient faits avec du bois qui arrivait depuis les forêts de *La Sierra Norte* et qui avait pour destination principalement la ville de México, de l'orge, destinée aux usines de malte de San Marcos, à Puebla, du fruit, des pommes de terre, des volailles, du charbon, du maïs, des haricots et d'autres produits agricoles. Souvent, du pulque était aussi transporté. Cette gare était aussi l'endroit à partir duquel les habitants du village de Xaltocan, producteur de la carrière de pierre gris et placé à 7 kilomètres au sud de ce point, exportaient sa production à la ville de México. Ce produit était apprécié à cause de son utilisation dans l'édification des façades des grands bâtiments à la capitale. En raison de la grande circulation du bois et du besoin pour le transformer, une usine pour le traiter a été établie juste à côté de la gare, et ainsi, des transverses ont pu être produits sur place. Finalement, cette gare a été le point de connexion principale des habitants de *La Sierra Norte*, car elle leur permettait de voyager soit à la ville de México, soit à la capitale de leur État, Puebla, ou au port de Veracruz.²⁵²

4.3 La localisation des gares du *Ferrocarril Interoceánico* et son dialogue avec le territoire

L'emplacement des gares du *Ferrocarril Interoceánico* a suivi une logique similaire au cas de *Ferrocarril Mexicano*, car elles ont été établies sur le tracé désigné par les directeurs de l'entreprise. De la même façon, il n'est pas possible d'établir d'une manière précise la date d'installation de ces gares à cause de raisons similaires à celles de l'autre ligne. Néanmoins, on peut proposer deux périodes dans lesquels la plupart d'entre elles ont été bâties. On sait qu'au début des années quatre-vingt du XIX siècle a été prise la décision de faire passer la ligne pour communiquer la ville de México et la ville de Puebla à travers d'une route qui touchait Calpulalpan et l'ouest de l'État de Tlaxcala. Grâce à l'œuvre *Cuadro Geográfico, Estadístico, Descriptivo e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos*,²⁵³ publié en 1885 par Antonio García Cubas, on sait que pour cette année-là, la gare de Calpulalpan existait déjà et que des travaux continuaient vers San Martín Texmelucan. Dans un autre ouvrage, *l'Album de los ferrocarriles correspondiente al año 1891 : comprende*

²⁵² Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, pp. 59-62.

²⁵³ Antonio García Cubas, *Cuadro Geográfico, Estadístico, Descriptivo e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 43.

*datos relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873,*²⁵⁴ le reste des gares de ce trajet étaient déjà présentes. De cette manière on peut penser aux années 1884-1891 comme la première période dans laquelle les premières gares du *Ferrocarril Interoceánico* ont été établies : Calpulalpan, Contadero, Mazapa, Nanacamilpa et Tlaloc. Le reste des gares qui ont été placées sur l'autre branche, celle qui traversait l'État du nord-ouest à l'est ont été bâties entre la période de 1901-1911 :²⁵⁵ La Trasuila, Xicohtencatl ou Pavón, Iturbe, Mazarraza, Cerón, Tecocac, et Sanz.

Dans le cas des gares du *Ferrocarril Interoceánico*, c'est aussi possible d'affirmer que les endroits où elles ont été installées, ont été choisis aussi en suivant des raisons économiques, en cherchant de satisfaire les demandes de transport pour les produits de certaines *haciendas* qui se trouvaient sur le tracé de ce chemin de fer. En revanche des gares qui appartenaient au réseau du *Mexicano* qui étaient plus diversifiées, la plupart des gares de l'*Interoceánico* étaient des *gares agricoles*, sauf celle de Calpulalpan. Néanmoins, même dans ce contexte il y avait des gares qui interagissaient d'une manière plus dynamique avec son milieu. Il s'agit des gares placées dans la région productrice de pulque. Il faut rappeler que particulièrement les gares de Calpulalpan, Mazapa et Nanacamilpa ont été importantes pour distribuer cette boisson produite dans les haciendas de *San Nicolás el Grande*, *San Miguel Calpulalpan*, *Mazapa*, *Ixtafiyuca* et *San Bartolomé del Monte* dans les centres urbains.

Les deux haciendas les plus chères et qui avaient une plus grande production de pulque à l'État de Tlaxcala, ont été l'*hacienda* de *San Bartolomé del Monte* au premier lieu, et l'*hacienda* de *Mazapa* au deuxième. Si en général plusieurs haciendas ont établi des branches entre les centres productifs et les rails des chemins de fer, Mazapa a été une de peu qui se sont bénéficiées d'être à côté du tracé prévu.

²⁵⁴ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, « Album de los ferrocarriles correspondiente al año 1891 : comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873 », pp. 107-108.

²⁵⁵ Sistema de Información Cultural (SIC), *Patrimonio ferrocarrilero de Tlaxcala*, consulté le 11 juillet 2020. URL : http://sic.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=29

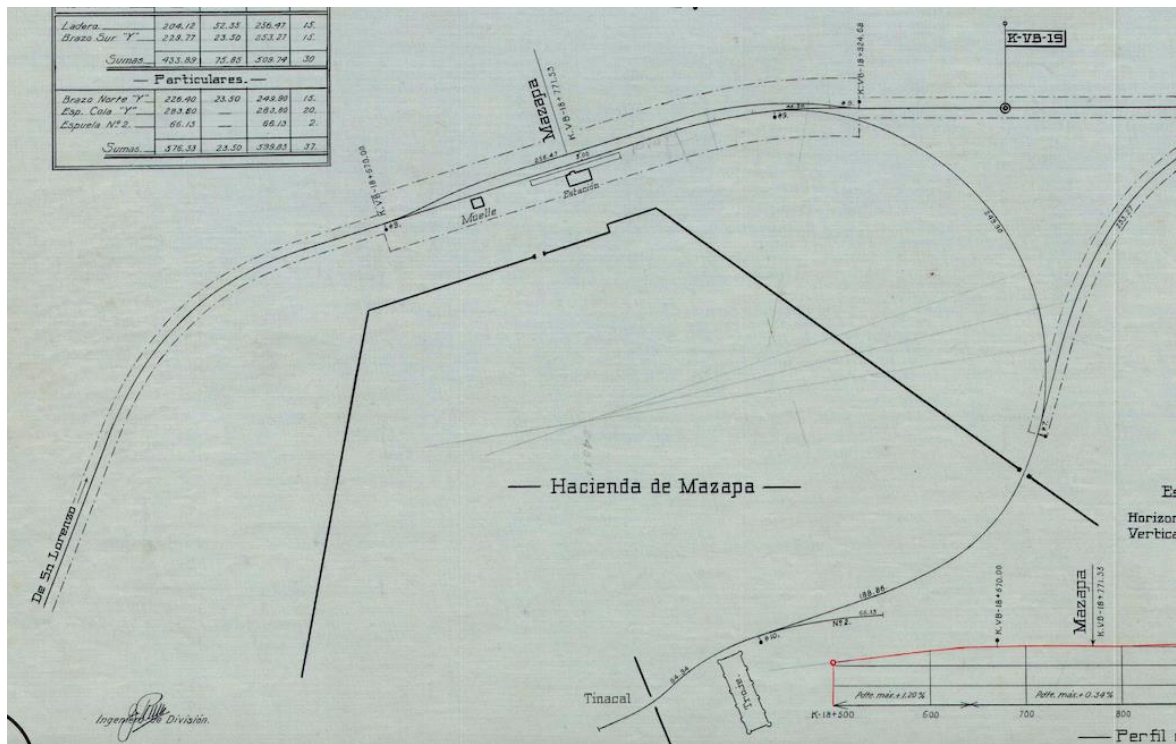


Figure 29 – Plan technique de la gare et de l’hacienda de Mazapa. Même si en principe ce plan n’illustre pas trop de détails techniques à propos de la gare, il montre comment ce type d’haciendas connectaient ses tinacales –les endroits où elles stockaient le pulque- avec les gares. Dans le plan, le tinacal se trouve où milieu en bas et la gare au milieu en haut.

Une autre gare influencée par les relations économiques qui se développaient au long du territoire autour d’elle, a été la gare de Xicotencatl ou Pavón. Comme dans le cas de la gare de Guadalupe du *Ferrocarril Mexicano*, ici est aussi possible de noter l’importance de cette gare en raison des bénéfices qu’elle a apporté aux activités d’élevage de la zone, motif pour lequel un *corral de ganado*, un parc aux bestiaux, a été mis en place à côté du bâtiment principal de l’établissement.

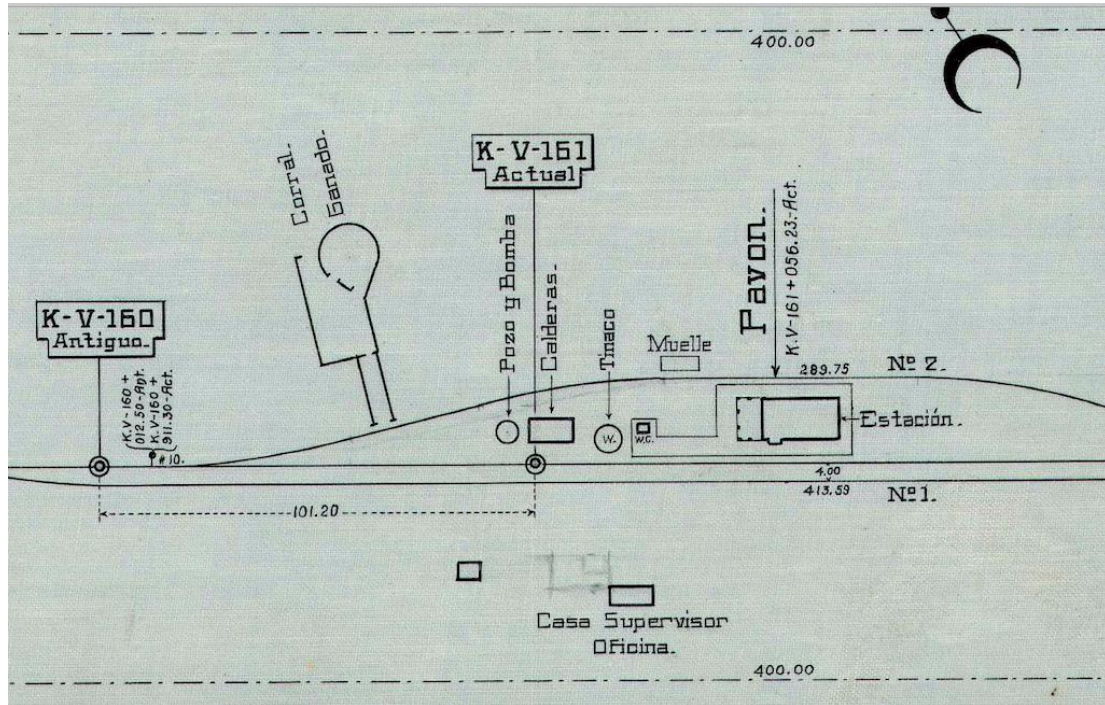


Figure 30 – Plan technique de la gare de Xicotencatl ou Pavón. Le parc aux bestiaux –*corral de ganado*- se trouve à gauche au milieu.

À côté de ces liens établis entre les gares et les affaires des entrepreneurs de la région, il est possible aussi de retracer une partie des relations développées entre les gares et la population en général. Bien que peut-être ne pas tous les habitants pouvaient se permettre de voyager en chemin de fer quotidiennement à cause de coûts, les gares sont devenues quand même un endroit qui permettait d'améliorer l'économie de pas mal des personnes. Depuis que les chemins de fer ont démarré le service et tout au fil du XX siècle, des artisans et des vendeurs ambulants de nourriture –une caractéristique de la culture culinaire mexicaine- souvent offraient ses produits dans les quais. L'anthropologue provenant des États-Unis, Frederick Starr, qui a parcouru les communautés de Tlaxcala en 1898, s'est exprimé de cette manière :

La population de l'État est consacrée à l'agriculture, mais quelques industries locales existent. Il y a des usines d'importance près d'Apizaco ; Santa Ana a une grande production de *sarapes* et *mantas* faits en laine. De la céramique est produite en trois villages : *ollas*, *braseros*, *jarros*, *tinajas*, peints en noir ou en rouge sont faits à San Sebastián Atlapa ; à La Trinidad ils sont produits des *ollas* et des *jarros*, lesquels préservent la couleur jaune du

matériel original car de la peinture n'est pas appliquée. À San Salvador del Seco ils sont produits des *ollas*, *jarros* et *labrillos*. De la chaux est produite à Los Reyes Tlahuiztlan. Des cannes sont sculptées à San Estevan Tizatlan et elles sont vendues aux gares d'Apizaco et de Santa Ana. Des *petates* faits avec des joncs tressés sont produits à Acuitapilco. Du pulque est fait partout...²⁵⁶

Même si Starr a fait référence en principe aux artisans producteurs des cannes sculptées, il n'est pas impossible de penser que d'autres produits faits aux autres communautés pouvaient être aussi proposés aux voyageurs dans les quais des gares. En suivant la même logique, Rómulo O'Farril dans son *Reseña Histórica, Estadística y Comercial de México y sus Estados* publiée en 1895 raconte que : « En partant depuis Apizaco, on arrivera à Guadalupe, Soltepec, et Apan, où il est possible de goûter des délicieuses *chalupitas*, du fromage, des *gusanos de maguey* et le magnifique *pulque*, lequel est produit au sein des meilleures *haciendas* de la région ».²⁵⁷ Si en principe il a parlé de ce qui était possible de trouver à la gare d'Apan, près de la frontière nord-ouest de Tlaxcala, il ne serait pas étrange d'imaginer que de la nourriture similaire pouvait être offerte aux gares établies dans le territoire tlaxcaltèque. En tout cas, cette pratique a continué au long du XX siècle. Macario Montiel, un des habitants qui a vécu aux alentours de la gare de Muñoz, a raconté que « lorsque le petit train arrivait –depuis *La Sierra Norte*- il y avait beaucoup de gens qu'y étaient pour vendre de la nourriture, *enchiladas*, des œufs bouillis, du poulet frit, tout cela était proposé aux passagers qui attendaient le train pour partir à la ville de México ou à Veracruz... ».²⁵⁸ Dans ce même sens, les chemins de fer et les gares ont permis à quelques petits producteurs de trouver des nouveaux marchés. Certains habitants de San Juan Huactzinco, où un type de pain assez réputé est produit ont raconté que « pour voyager à la Villa (le sanctuaire consacré à la vierge de Guadalupe, à la ville de México) il fallait prendre le *Mexicano*, qui partait

²⁵⁶ Frederick Starr, *Notes upon the ethnography of southern Mexico*, p.14. Texte original: The population of the state is agricultural but some local industries exist. There are important factories near Apizaco; Santa Ana has great industry in heavy woollen *serapes* (sarapes) and *mantas*. Pottery is made at three towns: *ollas*, *braseros*, *jarros*, *tinajas*, in black or red ware are made at San Sebastian Atlapa; at Trinidad an unpainted yellow ware is made onto *ollas* and *jarros*; a plain ware is made in *ollas*, *jarros* and *labrillos* (ladrillos?) at San Salvador del Seco. Lime is made at Los Reyes Tlahuiztlan (Quiahuiztlán). Canes are carved as San Estevan (Esteban) Tizatlan and sold at the railroad stations of Apizaco and Sant Ana. Petates of rushes are braided at Acuitlapilco. Pulque is made everywhere...

²⁵⁷ Rómulo O'Farril, *Reseña Histórica, Estadística y Comercial de México y sus Estados*, p. 37.

²⁵⁸ Hugo Villalobos Nájera, *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, p. 61. Texte original : Cuando llegaba el Ramalito había mucha gente que venía a vender comida, enchiladas, huevos hervidos, pollo frito para los pasajeros y comieran mientras esperaban el directo o el Veracruz...

à 7 heures du matin depuis la gare de Zacatelco, et après on arrivait vers 11 ou 12 heures, et au moment de descendre à la gare, nous partions tout suite à la Villa ; nous y allions chaque 8 jours (chaque weekend) ». ²⁵⁹

En reprenant ces exemples, il est juste de dire que si l'arrivée des chemins de fer et l'installation de ses équipements comme les gares ont causé des inconvénients, au moyen et au long terme elles ont aussi bénéficié aux entrepreneurs et à la population en général. Il pourrait être aussi affirmé, qu'en raison des centres urbains ou semi urbains touchés, et en fonction de la diversité des activités économiques impliquées, les gares du *Ferrocarril Mexicano* ont joué plus souvent le rôle de protagonistes que celles du *Ferrocarril Interoceánico* en ce qui concerne aux références qu'il est possible de trouver par rapport à elles.

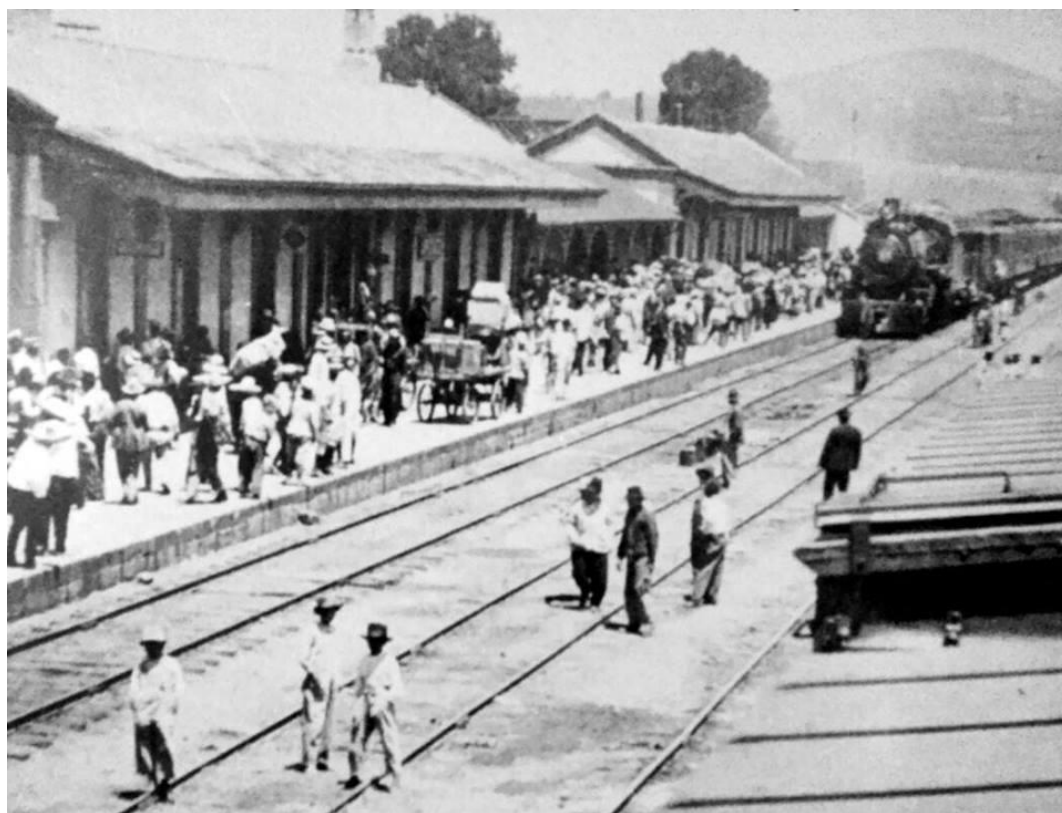


Figure 31 – Gare d'Apizaco. Date inconnue.

²⁵⁹ Hugo Villalobos Nájera, *El pan y los panaderos de San Juan Huactzinco*, p. 71. Texte original : Cuando íbamos a la Villa había que tomar el (ferrocarril) Mexicano que iba a México a las 7.00 de la mañana en la estación de Zacatelco, y llegábamos a las 11.00 o 12.00, y al bajar de la estación nos íbamos a vender a la Villa ; esto fue porque íbamos cada ocho días.



Figure 32 – Gare de Calpulalpan. Date inconnue.



Figure 33 – Gare de Contadero. Date inconnue.



Figure 34 – Train à la gare de Guadalupe. Date inconnue.



Figure 35– Gare d’Huamantla. Date inconnue.



Figure 36 – Gare de Panzicola I. Date inconnue.



Figure 37 – Gare de Panzicola II. Circa 1912.



Figure 38 – Train quittant la gare de Panzacola. Date inconnue.



Figure 39 – Réseau du *Ferrocarril Mexicano* en face de l’usine textile de San Manuel, avant de la construction de la gare.



Figure 40 - Gare de Santa Ana Chiautempan. Date inconnue.



Figure 41 – Gare de Santa Cruz. Date inconnue.

Comme il a été possible de remarquer, les gares à l'État de Tlaxcala ont été établies aux différents moments, durant une période d'environ vingt-cinq ans, de 1880 à 1905. On a pu constater que même si on principe toutes les gares pouvaient sembler égales, en réalité il y avait des disparités entre elles, résultants des divers rôles que chaque gare a joué. Ainsi, on trouve qu'il y a eu des gares d'une très grande importance à cause de sa fonction, comme par exemple celle d'Apizaco où des ateliers pour la réparation des locomotives étaient placés, qui contraste avec celle de Tlaloc, dont son rôle était moins crucial. De la même façon, on a vu que chacun de ces rôles a été déterminé par l'emplacement où chaque gare a été établie, et cette condition a aussi causé que chaque gare interagissait d'une manière particulier et distincte avec le territoire. On a vérifié que parfois, les nécessités des entrepreneurs d'un certain territoire étaient tellement fortes qu'elles ont encouragé l'adaptation de quelques gares à ses besoins. Ainsi, certains équipements ont été ajoutés à quelques gares pour favoriser les dialogues et les échanges entre les activités économiques locales et les chemins de fer. Donc, une fois insérés au milieu du territoire, les gares ont joué le rôle de pôles de commerce, favorables pour les grands exportateurs mais aussi pour les petits vendeurs, de centres pour la socialisation, et dans la même logique, elles sont devenues aussi pour certains des ponts entre les lieux d'habitation et l'endroit du travail, et même des sites de stockage. De cette manière,

aussi grâce à ces rôles, les populations ont développé des liens d'identification avec ces établissements. Peut-être, il est possible que ce facteur est une de causes pour lesquelles il y a certaines gares qui sont mieux préservées et moins vandalisées. Pour finir, l'existence des gares qu'on a appelée périphériques, a démontré que le *Ferrocarril Mexicano* et le *Ferrocarril Interoceánico*, n'ont pas été conçus explicitement pour desservir aux populations de l'État de Tlaxcala, car ses tracés non pas été adaptés pour toucher directement les villes et villages de l'État, même si elles étaient des centres importants.

Chapitre 5

Les gares : matériaux,
techniques et
architecture

Chapter 5 – The train stations: materials, techniques and architecture

Abstract

On the following lines, this chapter touches three fundamental points concerning the train stations: which materials were used to build them, which techniques were employed on the construction process, and what type of architecture the railways implemented in their facilities. This data describes in detail all the features presented by each of the stations. Additional information also discusses why some construction materials were preferred over others, who was possibly responsible of the building operations, and which were the construction systems involved. The aim of this part is to serve as a convenient instrument from which an evaluation of the train stations and their value can be made, in order to contribute to the creation of the management plan.

Keywords: railways, train stations, building materials, construction techniques, architectural style.

Si au long du chapitre quatre on a tenté à présenter comment les gares ont dialogué avec le territoire, au fil de ce chapitre on a abordé les gares en elles-mêmes. De cette manière, on s'est approché aux gares du point de vue matériel, avec l'objectif de discuter sur les matériaux et les techniques employées dans la construction des gares qui ont été bâties à l'État de Tlaxcala. En suivant cette logique, un deuxième objectif de ce chapitre a été de tenter de parler à propos du style architectural mis en place dans ces bâtiments.

5.1 Les matériaux et les styles employés

Le XIX siècle a été une période des grands changements pour la plupart de domaines de l'activité humaine. Ainsi, de la même façon que le chemin de fer a représenté une innovation en ce qui concerne les systèmes de transport, des nombreuses nouveautés ont été aussi développées au niveau de l'architecture qui a été conçue et appliquée pour satisfaire les nécessités de cette industrie. Un des points qu'il faut prendre en considération lorsqu'on parle de l'architecture industrielle mis en place au long de la deuxième moitié du XIX siècle, c'est le fait qu'elle a été régie par les principes de *fonctionnalité*, d'*utilitarisme* et de *rationalité*. Ces trois principes étaient fondamentaux au sein de la culture industrielle, car un des buts principaux des entrepreneurs et des investisseurs était de rendre les processus industriels le plus efficaces que possible pour ainsi maximiser les profits. De cette manière, l'architecture développée a été pensée pour contribuer à l'achèvement de ce but.

En suivant la même logique, le rythme du phénomène de l'industrialisation a encouragé la création des nouveaux matériaux et des nouveaux usages de ceux qui existaient déjà. Ainsi, dans les bâtiments industriels ont été largement employés du fer, de la fonte, de la brique, du ciment et du verre, lesquelles se sont intégrés à la pierre et au bois dans la construction. Ces matériaux, dont sa production et ses mesures ont été standardisées, ont permis d'employer des ouvriers moins spécialisés dans les travaux de construction, ont contribué à augmenter la vitesse dans l'installation des divers équipements, et comme une des conséquences, les coûts des opérations ont été réduits. En plus, l'usage du brique et du fer ont garanti que les établissements industriels étaient plus résistants aux incendies. De l'autre côté, en ce qui concerne les styles architecturaux, surtout dans la deuxième moitié du XIX siècle, ont été largement mises en place ceux qui faisaient partie de la

courant *historiciste* : le néogothique, le néo-roman et le néo-renaissance. Dans le cas de certaines régions, des anciens styles propres ont été récupérés et réemployés. Ainsi par exemple, il est possible de trouver des gares en style néo mudéjar ou néo arabe surtout dans le sud de l'Espagne.²⁶⁰

Au sein de ce contexte, et en plus de ces principes, des facteurs tels que matériaux disponibles pour la construction, et les techniques constructives locales, ont doté des caractères particuliers aux gares établies à l'État de Tlaxcala. Comment pourraient ces établissements être définis alors ? Le concept *éclectique* semble le plus approprié. Au fil des lignes suivantes on a approfondi sur les caractéristiques des gares établies par le *Ferrocarril Mexicano* et le *Ferrocarril Interoceánico*.

5.2 La construction des gares du *Ferrocarril Mexicano*

Comme il est possible de rappeler, le *Ferrocarril Mexicano* a été la première entreprise de chemin de fer au Mexique. Au long des trente-six ans qui a duré sa mise en place depuis que la première concession a été octroyée en 1837, jusqu'au moment où les villes de México et de Veracruz ont été liées, beaucoup d'ingénieurs ont travaillé dans la ligne. Dans ce contexte et par rapport à la construction des gares, une question semble difficile à être répondue, qui a été-t-il le responsable de sa construction ? Malgré le fait qu'il n'y a pas des informations précises sur ce sujet, quelques points peuvent nous donner des pistes pour tenter une réponse.

Bien qu'on sait que vers les années cinquante du XIX siècle, tant la technologie comme le savoir-faire liés à cette ligne étaient d'origine belge, on connaît aussi que pour la décennie suivante le scénario avait changé, en favorisant principalement à l'Angleterre. Il faut rappeler que les frères Escandón avaient pris charge de la ligne depuis 1856-1857, et qu'après plusieurs années et plusieurs guerres, lorsque la république avait été restaurée ensuite de la tentative impériale, c'était *The Mexican Railway* avec son siège à Londres, l'entreprise qui a continué les travaux à travers la compagnie sous-contractante *George B. Crawley and Company* déjà depuis 1866. Ainsi, au sein de cette compagnie se trouvaient les ingénieurs Edward Jackson et William Cross Buchanan, qui ont dirigé les travaux du *Mexicano* non pas seulement jusqu'au moment où la totalité de la ligne a été inaugurée en 1873, mais encore plus loin dans l'avenir.

²⁶⁰ Francisco Cuadros Trujillo, *Arquitectura y ferrocarril. Tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*, p. 13.

Il n'est pas possible d'être cent pour cent sûr s'ils ont été eux qui ont conçu les gares, mais il existe de la chance qu'ils étaient impliqués ; il faut rappeler par exemple qu'en 1869, il a été affirmé que le pont bâti à la localité de Santa Cruz, à Tlaxcala, a été conçu et réalisé par monsieur Buchanan. De toute façon, il est sûr qu'aucune gare n'a pas été bâtie avant 1868, et qu'eux en tant que chargés, ou moins ont dû contrôler quelques aspects liés à la construction des premières gares ; il faut rappeler que d'autres ont été bâties plus tard au fil de décennies suivantes. En outre, le tableau ci-dessous décrit les aspects les plus représentatifs des gares qui concernent l'objectif de ce chapitre. Des photographies de chaque gare peuvent être trouvées à la fin de ce document, dans la section d'annexes.

Tableau 1 - Les caractéristiques des gares du <i>Ferrocarril Mexicano</i>				
Nom du gare	Période de construction*	Matériaux	Éléments architecturaux structurels	Éléments architecturaux décoratifs
Acocotla	Après 1891 / 1911	Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du mortier. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.	Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par deux modules rectangulaires unis, le plus grand placé à côté du quai. Le module le plus grand compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon, et le plus petit qui se trouve en arrière compte avec un toit plat. Type de toit : le toit a été fait en créant des voûtes en brique, soutenues par des poutrelles IPN. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Il y a une plinthe extérieure en pierre , laquelle entoure tout le bâtiment. Une feuille métallique ornementée a été placée au bord de l'avant-toit. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornementés avec des détails en bossage en pierre. *Le bâtiment n'a pas reçu un enduit. La façade principale est peinte en jaune, et des détails comme la plinthe, les encadrements des fenêtres et portes et les angles du bâtiment sont peints en blanc. Les façades latérales et la contre-façade restent avec la pierre des murs exposés, sans enduit et sans peinture.
Apizaco	Première période 1868-1873 / 1868	Quai : peut-être en principe il a été formé avec des carreaux faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), mais maintenant il est formé avec des plaques du béton. Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.	Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par quatre modules rectangulaires, un à côté de l'autre. Deux de ces bâtiments sont plus hauts. La gare compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon. Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et de la contre-façade. Il y a une petite cheminé fait en brique qui couronne le toit. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Il y a une plinthe extérieure en pierre , laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres et des portes, ainsi que les angles du bâtiment ont été faits en relief . Une feuille de bois ornementée a été placée au bord de l'avant-toit. Un des bâtiments de la gare est couronné par un pignon isolé et par un parapet . *Le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades. Le bâtiment est peint en rouge
Contla	Après 1891 / Non enregistrée	Quai : il n'y a pas un quai, mais seulement un petit trottoir en béton en face de la gare. Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Les encadrements des fenêtres et les angles des murs dans la partie supérieure ont été faits avec de la brique. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois. Grilles fenêtres : faites-en fer.	Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon. Aux façades latérales, la gare compte avec des pignons à gradins ou des pignons à échelons. Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Les pignons à échelons des façades latérales. Les encadrements des fenêtres ont été ornementés avec des détails en bossage . *Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades et aussi sur les détails en bossage. La façade principale est peinte en bleu, et les façades latérales sont peintes en rouge.

Guadalupe	Première période 1868-1873 / 1868	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p> <p>Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier.</p> <p>Toit : fait avec une combinaison des couches de différents matériaux : premièrement une planche de bois, après une couche des pierres ou des morceaux de briques, après une couche de terre, une couche de mortier et une couche des briques.</p> <p>Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers.</p> <p>Portes : faites-en bois.</p> <p>Fenêtres : faites-en bois.</p> <p>Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat.</p> <p>Type de toit : le toit est plat et a été fait avec une combinaison des couches de divers matériaux. Attachée à la façade principale il y a une marquise à triple pente.</p> <p>Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p> <p>Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment.</p> <p>Il y a une corniche entre le bâtiment et le parapet.</p> <p>Il y a des traces d'une feuille métallique ornementée qui a été placée au bord de la marquise.</p> <p>Il y a des éléments en bois qui décorent les jonctions entre la structure en bois de la marquise et les rails.</p> <p>Les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage en pierre.</p> <p>*Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades. Les façades sont peintes en jaune, mais la couleur est assez dégradée à la façade principale. Les encadrements des fenêtres et de la porte à la façade principale son peints en rouge, et ceux des façades latérales sont en blanc.</p>
Huamanlta	Première période 1868-1873 / 1867	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p> <p>Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier.</p> <p>Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du mortier.</p> <p>Portes : faites-en bois.</p> <p>Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.</p> <p>Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat.</p> <p>Type de toit : le toit a été fait en créant des voûtes en brique, soutenues par des poutrelles IPN. Il y a un avant-toit du côté de la façade.</p> <p>Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et certains sont rectangulaires.</p> <p>Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande, et certains sont rectangulaires.</p>	<p>Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage en pierre.</p> <p>*Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades, et est peint en blanc, sauf les détails en bossage.</p>
Muñoz	Après 1891 / 1905	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p> <p>Murs : faits avec de la brique orange et avec de la pierre grise taillée. Éléments unis avec du mortier.</p> <p>Toit : fait avec une structure formée par des profilés en fer et des tôles en zinc.</p> <p>Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers.</p> <p>Portes : faites-en bois.</p> <p>Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.</p> <p>Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment est composé par deux modules rectangulaires, un duquels présent deux étages. Le module de deux étages compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon, et le plus petit qui se trouve à côté compte avec un toit plat.</p> <p>Type de toit : le toit a été fait avec une structure en métal laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et de la contre-façade. Attachée à la façade principale il y a une marquise à une pinte.</p> <p>Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p> <p>Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment.</p> <p>Les murs du premier étage ont une décoration avec des détails en bossage, lesquels ont été faits en pierre.</p> <p>Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage.</p> <p>Il y a des éléments en bois qui décorent les jonctions entre la structure en bois de la marquise et les rails.</p> <p>Il y a une fenêtre semi-circulaire dans un des façades latérales.</p> <p>*Seulement quelques détails en bossage du premier étage dans la façade principale sont peints en jaune ; le reste du bâtiment n'a pas reçu un enduit ni est peint.</p>
Panzacola	Première période 1868-1873 / 1869	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p> <p>Murs : faits avec des briques d'adobe, unis avec du mortier.</p> <p>Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc.</p> <p>Portes : faites-en bois.</p> <p>Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.</p> <p>Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon.</p> <p>Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et de la contre-façade.</p> <p>Encadrement de fenêtres : conçu en forme rectangulaire.</p> <p>Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment.</p> <p>Une feuille de bois ornementée a été placée au bord de l'avant-toit.</p> <p>Les angles du bâtiment ont été ornements avec de détails en bossage en pierre.</p> <p>Les encadrements des fenêtres et des portes ont été faits en relief.</p> <p>*Toutes les façades ont reçu un enduit. Tout le bâtiment a été peint en jaune, et une bande en couleur rouge décore la partie base de l'édifice. Ni l'enduit ni la peinture ont touchés les détails en bossage.</p>
		<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), mais il y a une couche du mortier sur eux.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon.</p>	<p>Il y a une feuille métallique ornementée qui a été placée au bord de la marquise.</p>

<p align="center">San Manuel de Morcom</p>	<p>Deuxième période 1876-1884 / Non enregistrée</p>	<p>Murs : faits avec de la brique orange. Éléments unis avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. La marquise est placée en face de la gare et au long du quai. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Il y a une fenêtre circulaire, hublot. Encadrement de la porte : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été faits en relief. *Le bâtiment n'a pas reçu un enduit ni de la peinture, et la brique est exposée.</p>
<p align="center">Santa Ana Chautempan</p>	<p>Première période 1868-1873 / 1869</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit en bâtière ou un toit à pignon. Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et de la contre-façade. Attachée à la façade principale et aux façades latérales il y a une marquise à triple pente. Il y a une petite cheminée fait en brique qui couronne le toit. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une plinthe laquelle entoure tout le bâtiment. Les angles du bâtiment ont été ornements avec de détails en bossage. Les encadrements des fenêtres, des portes ont été faits en relief. Il y a des éléments en bois qui décorent les jonctions entre la structure en bois de la marquise et les rails. * Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades, et est peint en rouge, sauf les détails en bossage.</p>
<p align="center">Santa Cruz</p>	<p>Deuxième période 1876-1884 / 1887</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Ils ont été couverts avec une couche de mortier. Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec une combinaison des couches de différents matériaux : premièrement une planche de bois, après une couche des pierres ou des morceaux de briques, après une couche de terre, une couche de mortier et une couche des briques. Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit est plat et a été fait avec une combinaison des couches de divers matériaux. Attachée à la façade principale, il y a une marquise à triple pente. Encadrement de fenêtres : conçu en forme rectangulaire, et une autre en arc en plein cintre. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en arc en plein cintre.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a une corniche entre le bâtiment et le parapet. Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Des ornements en bois ornementée ont été placés au fil de la marquise. Les angles du bâtiment ont été ornements avec de détails en bossage en pierre. Les encadrements des fenêtres, des portes ont été faits en relief. * Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades, et est peint en blanc, sauf les détails en bossage. La plinthe a été peinte en vert.</p>
<p align="center">Soltepec</p>	<p>Première période 1868-1873 / 1866</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec une combinaison des couches de différents matériaux : premièrement une planche de bois, après une couche des pierres ou des morceaux de briques, après une couche de terre, une couche de mortier et une couche des briques. Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par trois modules rectangulaires. Le principal se trouve au milieu et est le plus grand, les autres deux se trouvent chacun à un côté. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit est plat et a été fait avec une combinaison des couches de divers matériaux. Attachée à la façade principale et aux façades latérales il y a une marquise à triple pente. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a une corniche entre le bâtiment et le parapet. Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Une feuille métallique ornementée a été placée au bord de la marquise. Il y a des éléments en bois qui décorent les jonctions entre la structure en bois de la marquise et les rails. * Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades. La façade principale du bâtiment a été peinte en jaune, et une bande en couleur rouge décore la partie base de l'édifice. Les deux façades latérales ont été peintes en blanc, mais la couleur est dégradée.</p>

Zacatelco	Après 1891 / Une des premières bâties	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p> <p>Murs : faits avec de la pierre de carrière (<i>cantera</i>), laquelle a été unie avec du mortier.</p> <p>Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du mortier.</p> <p>Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers.</p> <p>Portes : faites-en bois.</p> <p>Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.</p> <p>Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat.</p> <p>Type de toit : le toit a été fait en créant des voûtes en brique, soutenues par des poutrelles IPN. Attachée à la façade principale, il y a une marquise à triple pente.</p> <p>Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et il y a deux fenêtres circulaires de type hublot.</p> <p>Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en arc en plein cintre.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a une corniche entre le bâtiment et le parapet.</p> <p>Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment.</p> <p>Les encadrements des fenêtres, des portes ont été faits en relief.</p> <p>* Tout le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades. Tout le bâtiment a été peint en jaune, mais la plinthe, la corniche et la partie supérieure du parapet ont été peints en rouge.</p>
<p>*Deux dates ont été suggérées : celles estimées par nous, qui apparaissent en premier lieu, et celles proposés par le Sistema de Información Cultural (SIC México), <i>Patrimonio ferrocarrilero de Tlaxcala</i>. Les deux ont été séparés par une barre oblique. Le format de ce tableau a été inspiré par la « Ficha-tipo para el inventario y catálogo del patrimonio industrial mexicano » proposé par Delia del C. Domínguez Cuanalo, Andrés Sánchez Hernández et Humberto Morales Moreno, et publiée dans Niccolai, Sergio et Morales Moreno, Humberto (dir.), <i>La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial</i>, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, pp. 409-447.</p>				

Grâce à cette information, il est possible de remarquer certains points en commun dans les gares du *Ferrocarril Mexicano* à l'État de Tlaxcala. Le premier point, en ce qui concerne les matériaux utilisés pour sa construction, on a trouvé que la plupart du temps de la pierre a été employée comme le matériel de base pour la structure des bâtiments, c'est-à-dire, pour la construction des fondements, des quais et des murs. Un type de pierre en particulier a été utilisée, celle connue comme *cantera*, laquelle se caractérise par sa dureté et par sa disponibilité dans la région. Souvent, les pierres ont été taillées pour faire son emplacement plus facile dans les murs. Une particularité est la gare de Panzacola, où il est possible de trouver des murs faits avec de la brique en adobe. La méthode employée pour bâtir les murs a été la technique de maçonnerie.

En ce qui concerne les matériaux utilisés pour bâtir les toits, on trouve parmi eux du bois et des poutrelles du métal, qui ont eu normalement une fonction de soutien, et des tôles en zinc, de la brique, des petites pierres, de la terre et du mortier, avec lesquels la couverture était faite. Toujours en parlant des toits, dans les gares du *Mexicano* il est possible de trouver deux types de formes : il y a les toits plats et les toits en bâtière ou toits à pignon. Les toits peuvent être classés aussi selon la technique constructive employée. Ainsi, il y a des toits faits avec des structures en bois couvertes avec des tôles en zinc, des toits construits avec un ensemble des couches de plusieurs matériaux, et finalement ceux créés avec des voûtes en brique soutenues par des poutrelles IPN. De cette manière, on trouve plusieurs variantes : des gares avec un toit en bâtière fait avec des voûtes en brique et poutrelles, comme celle d'Acocotla ; de gares avec un toit plat fait avec des couches de plusieurs matériaux, comme celle de Santa Cruz, et des gares comme celle de Panzacola, qui

compte avec un toit en bâtière fait avec une structure en bois couverte avec des tôles en zinc. La seule combinaison qu'on n'a pas trouvée est celle d'un toit en bâtière fait avec un ensemble des couches de plusieurs matériaux.

Toujours au niveau structurel, la plupart de ces gares comptent seulement avec un étage et avec un module en forme rectangulaire ; ainsi, en général il s'agit des gares d'une taille modeste. Des exceptions sont la gare de Muñoz, qui a été modifiée au début du XX siècle lorsqu'un deuxième étage a été ajouté, et les gares d'Apizaco, d'Acocotla et de Soltepec, lesquelles comptent avec plus d'un module. Il faut clarifier que toutes les gares comptaient avec des subdivisions à l'intérieur d'elles, chacune consacrée à des services tels que des bureaux, des zones pour le stockage (*bodegas*), des chambres pour les employés, des cuisines et des W.C. Par rapport aux accès aux bâtiments, la plupart des encadrements des portes et des fenêtres ont été planifiés en suivant la typologie de l'arc de décharge en plate-bande. À côté de cette typologie, il y a aussi des gares qui comptent avec des encadrements en arc en plein cintre. Moins courant, certains encadrements sont entièrement rectangulaires, mais en raison de l'enduit qui a été appliqué sur eux, il est difficile à déterminer s'il s'agit aussi des arcs de décharge en plate-bande ou des encadrements qui comptent avec un linteau dans la partie supérieure. Très peu de gares comptent avec des fenêtres du type hublot.

Pour la plupart des cas, il est possible de définir la décoration de ces gares comme sobre. Les éléments décoratifs de ces bâtiments sont plutôt des détails comme des plinthes et des parapets, et des détails en bossage qui enrichissent les angles des bâtiments et les encadrements des fenêtres et des portes. Les gares du *Mexicano* comptent aussi avec d'autres ornements : sur les bords de certains avant-toits et de certaines marquises, il est possible de trouver encore des feuilles de bois ou métalliques ornementées ; dans la même logique, certaines gares gardent encore des éléments en bois qui décorent les jonctions entre les structures en bois appartenant aux avant-toits et marquises et les piliers qui les soutiennent. Il faut dire aussi que la plupart d'entre elles ont reçu un enduit sur toutes ses façades, et grâce aux certaines traces de couleur qui restent, on sait qu'elles ont été peintes en jaune avec une bande rouge qui entourait la partie inférieure des bâtiments. Peut-être, si jamais on devrait nommer la gare la plus extraordinaire de ce système qui a été établie au sol tlaxcaltèque, il faudrait signaler la gare de Muñoz. La raison c'est que cette gare compte avec des caractéristiques particulières : elle est la seule qui compte avec deux étages, la décoration de ses murs, une combinaison de la brique avec du bossage en pierre au premier étage et de la brique

au deuxième, fait qu'elle présente un aspect unique. En plus, elle reste dans un très bon état de conservation et, malgré le fait que les tôles originales ont été remplacées, elle garde aussi ses ornements.

5.3 La construction des gares du Ferrocarril Interoceánico

Comme dans le cas du *Mexicano*, chez le *Ferrocarril Interoceánico*, on ne connaît pas d'une façon précise qui ont été les ingénieurs qui ont conçu les gares de cette ligne. Néanmoins, il y a quelques points qui peuvent nous donner certaines pistes par rapport à ceux qui ont pu influencer sur sa conception, au moins en ce qui concerne les premières gares installées. Il faut rappeler que l'*Interoceánico* a été créé de manière officielle le 24 octobre 1882 par l'union de plusieurs concessions et lignes qui avaient déjà été octroyées, et dont ses travaux étaient en train d'être développés. Néanmoins, sur le terrain, les opérations ont avancé lentement et avec de difficulté en raison des défis que le terrain, les finances et les enjeux techniques ont posé. De cette manière, une fois surmonté le débat sur quelle route choisir pour lier les villes de Puebla et México, les travaux pour installer les équipements nécessaires au long le nord-ouest et l'ouest de Tlaxcala ont débuté vers 1883.²⁶¹ Dans ce contexte d'expansion des œuvres, on sait qu'il a été l'architecte anglais Thomas Upton celui qui a conçu la gare terminale de l'*Interoceánico* à San Lázaro, dans la ville de Mexico et la gare terminale à la ville de Puebla.²⁶² Dans la même logique, il est connu que à la ville de Puebla et au long de ses alentours, il a été l'ingénieur, aussi anglais, John Edward Campbell celui chargé de mettre en œuvre les travaux de construction de certains gares. Ainsi, par exemple, si Upton a conçu le design de la gare de Puebla, il a été Campbell qui a dirigé les travaux.²⁶³ Campbell a aussi été le responsable de la conception et de la construction de la gare de San Martín Texmelucan,²⁶⁴ dont son établissement définitif a été inauguré en 1893.²⁶⁵ Dans ce contexte, puisque la gare de San Martín Texmelucan se trouvait proche d'autres gares de cette ligne qui ont été bâties à l'État de Tlaxcala, ensuite après de la gare de Tlaloc, il est possible que Campbell ait

²⁶¹ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p. 91.

²⁶² *De las estaciones*, pp. 32-33.

²⁶³ Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del ferrocarril interoceánico : Puebla en el porfiriato*, p. 180.

²⁶⁴ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos. (1873-1937) », p. 149.

²⁶⁵ Lucía Salazar Garrido, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) », p. 171.

participé ou qu'il ait eu une certaine influence sur la conception et la construction de ces gares. Malheureusement, pour le reste des gares de la ligne qui ont été intégrées à ce réseau de l'*Interoceánico* par l'achat du *Ferrocarril Oriental Mexicano*, lequel traversait Tlaxcala de nord-ouest à l'est, on n'a pas pu trouver aucun renseignement qui puisse aider à établir une hypothèse capable d'expliquer qui a conçu ou bâti ces établissements. Ensuite, le tableau ci-dessous aborde les aspects les plus caractéristiques des gares de cette compagnie. Des photographies de chaque gare peuvent être trouvées à la fin de ce document, dans la section d'annexes.

Tableau 2 - Les caractéristiques des gares du <i>Ferrocarril Interoceánico</i>				
Nom du gare	Période de construction*	Matériaux	Éléments architecturaux structurels	Éléments architecturaux décoratifs
Calpulalpan	Première période 1884 – 1891 / Concession 16 avril 1878	Quai : peut-être en principe il a été formé avec des carreaux faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), mais maintenant il est formé avec des plaques de béton. Murs : faits avec des briques d'adobe et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.	Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés : la gare et le W.C. La gare présente deux étages. Les deux modules comptent avec un toit en bâtière ou un toit à pignon. Type de toit : les toits ont été faits avec des structures en bois lesquelles ont été couvertes par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et du contre-façade (maintenant est disparu). Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en arc en plein cintre. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Il y a des plinthes extérieures , qui entourent les bâtiments. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades, sauf les détails en bossage. Les murs sont peints en blanc, et les détails en bossage en orange.
Cerón	Deuxième période 1901 – 1911 / Terrains acquis 1911	Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : une partie a été fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. L'autre partie du toit a été fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du béton. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.	Typologie de la gare : le bâtiment est composé par deux modules rectangulaires unis, et un d'entre eux présente deux étages. Le module à deux étages présente un toit en bâtière ou un toit à pignon et celui à un étage un toit plat. Type de toit : le toit du module à deux étages a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale et du contre-façade. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en arc en plein cintre. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Il y a une plinthe extérieure en pierre , laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres et des portes, ainsi que les angles du bâtiment ont été faits en bossage en pierre. Une feuille de bois ornementée a été placée au fil du avant-toit. Il y a une corniche qui couronne le module avec le toit plat. Il y a des fenêtres en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment n'a pas reçu ni un enduit, ni de la peinture sur ses façades. La pierre reste exposée.
Contadero	Première période 1884 – 1891 / Non précisé	Quai : il n'y a pas un quai, mais seulement un petit trottoir en béton en face de la gare. Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du béton. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois. Grilles fenêtres : faites-en fer.	Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit du côté de la façade principale. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en forme rectangulaire. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.	Il y a une plinthe extérieure en pierre , laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. Aux façades latérales et au contre-façade, la gare est couronnée par un parapet simple . Il y a une corniche entre le bâtiment et le parapet. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment a reçu un enduit sur toutes ses façades, et est peint en blanc, sauf les détails en bossage qui restent en brique.
		Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).	Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés, la gare et le W.C., à un étage chacun. La gare	Il y a une plinthe extérieure en brique orange , laquelle entoure tout le bâtiment.

<p>Iturbe</p>	<p>Deuxième période 1901 – 1911 / Terrains acquis 1903</p>	<p>Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du béton. Marquise : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des corbeaux attachés au mur. Hangar : faite avec une structure en métal principalement avec un peu de bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des rails, qui ont été utilisés comme des piliers. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>compte avec un toit plat, et le W.C. compte avec un toit pyramidal. Le hangar est attaché au côté droit de la gare. Type de toit : le toit du W.C. a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. On n'a pas pu vérifier la technique employée pour le toit de la gare. Attachée à la façade principale, il y a une marquise. Le hangar a un toit à triple pente. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en forme rectangulaire. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en forme rectangulaire.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a deux corniches faites en brique orange, la première entre le bâtiment et le parapet, et l'autre sur le parapet. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment n'a pas reçu ni un enduit, ni de la peinture sur ses façades. La pierre reste exposée.</p>
<p>La Trasuquila</p>	<p>Deuxième période 1901 – 1911 / Concession 238 20 sept 1901</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), une partie est couverte par une couche de béton. Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Les murs du W.C. sont faits en brique orange. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Hangar : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des piliers faits en brique orange. Portes : peut-être elles ont été faites-en bois. Maintenant elles sont disparues. Fenêtres : peut-être elles ont été faites-en bois et en utilisant du verre. Maintenant elles sont disparues. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés la gare et le W.C., à un étage chacun. La gare compte avec un toit pyramidal ; Le hangar est attaché au côté droit de la gare. Type de toit : le toit de la gare et du hangar ont été faits avec des structures en bois lesquelles ont été couvertes par des tôles en zinc. Le toit du W.C. est disparu. Le toit du hangar est à trois pentes. Il y a un avant-toit qui entoure toutes les façades. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique orange. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment n'a pas reçu ni un enduit, ni de la peinture sur ses façades. La pierre reste exposée.</p>
<p>Mazapa</p>	<p>Première période 1884 – 1891 / Concession 16 avril 1878</p>	<p>Quai : peut-être en principe il a été formé avec des carreaux faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), mais maintenant il est formé par une couche de béton. Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et avec de la brique lesquelles ont été unies avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment est composé par un module à un étage qui est rectangulaire. La gare compte avec un toit pyramidal. Type de toit : le toit a été fait avec une structure en bois laquelle est couverte par des tôles en zinc. Il y a un avant-toit qui entoure toutes les façades. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage en pierre. Une feuille métallique ornementée a été placée au fil de l'avant-toit dans les quatre côtés. Il y a un clocher-mur sur la façade principale. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. *Le bâtiment a reçu un enduit et est peint en jaune clair, sauf les détails en bossage qui restent en pierre.</p>
<p>Mazarraza</p>	<p>Deuxième période 1901 – 1911 / Non précisé</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Tout est uni avec du mortier. Les murs du W.C. sont faits en brique orange. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN–), des briques et du mortier. Porte : faite en bois (Ils restent seulement des traces). Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre (Ils restent seulement des traces). Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés, la gare et le W.C., à un étage chacun. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit a été créé en plaçant les poutrelles au long des murs et en plaçant les briques sur elles. Le toit du W.C. est disparu. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. Il y a une petite corniche faite en brique orange qui couronne le bâtiment. *Le bâtiment n'a pas reçu un enduit et la pierre reste exposée. Seulement une partie de la façade a été peinte en blanc.</p>
		<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>).</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment.</p>

<p>Nanacamilpa</p>	<p>Première période 1884 – 1891 / Concession 16 avril 1878</p>	<p>Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN-), des briques et du béton. Marquise : la marquise originelle a été remplacée ; la nouvelle structure est faite en métal et couverte par des plaques en plastique. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre.</p>	<p>rectangulaire. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : On n'a pas pu vérifier la technique employée pour le toit de la gare. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en arc en plein cintre. Encadrement de la porte : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a deux corniches faites en brique orange, la première entre le bâtiment et le parapet, et l'autre sur le parapet. Sur le parapet, il y a sur la partie centrale de la gare un pignon qui a un hublot au milieu, et il y a deux couronnements ou amortissements aussi sur le parapet, sur l'angle gauche et droit de la façade. *Les couleurs d'origine ont été couverts (murs en jaune, plinthe en blanc et bossage avec les briques nues), et maintenant les murs sont en blanc, et tous les reliefs et éléments décoratifs sont en rouge.</p>
<p>Sanz</p>	<p>Deuxième période 1901 – 1911 / Concession 238 20 sept 1901</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Les murs du W.C. sont faits en pierre. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Hangar : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des piliers faits en brique orange. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés, la gare et le W.C., à un étage chacun. La gare compte avec un toit pyramidal. Le hangar est attaché au côté droit de la gare. Type de toit : le toit de la gare et du hangar ont été faits avec des structures en bois lesquelles ont été couvertes par des tôles en zinc. Le toit du W.C. est disparu. Le toit du hangar est aussi pyramidal. Il y a un avant-toit qui entoure toutes les façades. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. *Les murs du bâtiment ont reçu un enduit et ont été peints en blanc. Les détails en bossage ont été peints en orange. Les couleurs se trouvent dans un état de dégradation.</p>
<p>Tecoac</p>	<p>Deuxième période 1901 – 1911 / Non précisé</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Tout est uni avec du mortier. Les murs du W.C. sont faits en suivant le même schéma. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN-), des briques et du mortier. Portes : peut-être faites-en bois (maintenant disparues). Fenêtres : peut être faites en bois et en utilisant du verre (maintenant disparues). Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit a été fait en créant des voûtes en brique, soutenues par des poutrelles IPN. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande, et en forme rectangulaire. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>La gare est couronnée par un parapet simple qui entoure tout le bâtiment. Il y a deux corniches faites en brique orange, la première entre le bâtiment et le parapet, et l'autre sur le parapet. Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. *Le bâtiment n'a pas reçu ni un enduit, ni de la peinture sur ses façades. La pierre reste exposée.</p>
<p>Tlaloc</p>	<p>Première période 1884 – 1891 / Concession 16 avril 1878</p>	<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>). Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), laquelle a été unie avec du mortier. Toit : fait avec du fer (usage des poutrelles en I à profil normal –IPN-), des briques et du mortier. Portes : faites-en bois. Fenêtres : faites-en bois et en utilisant du verre. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>Typologie de la gare : le bâtiment a un étage, et est composé par un module rectangulaire. La gare compte avec un toit plat. Type de toit : le toit est plat et a été fait avec une combinaison des couches de divers matériaux. Attachée à la façade principale, il y a une marquise à triple pente. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Il y a une plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment. Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la pierre. *Le bâtiment a reçu un enduit et est peint en jaune clair, sauf les détails en bossage qui restent en pierre.</p>
		<p>Quai : les carreaux du sol ont été faits en pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), une partie est couverte par une couche de béton.</p>	<p>Typologie de la gare : est composé par deux modules rectangulaires séparés, la gare et le W.C., à un étage chacun. La gare</p>	<p>Il y a une petite plinthe extérieure en pierre, laquelle entoure tout le bâtiment.</p>

<p>Xicotencatl/ Pavón</p>	<p>Le SIC affirme que selon l'index des gares de 1922, cette gare n'était pas enregistrée.</p>	<p>Murs : faits avec de la pierre de carrière gris (<i>cantera gris</i>), et des briques rouges dans les encadrements des fenêtres et les angles des murs. Les murs du W.C. sont faits en brique orange. Tout est uni avec du mortier. Toit : fait avec une structure en bois, et des tôles en zinc. Hangar : faite avec une structure en bois, laquelle est couverte par des tôles en zinc et soutenue par des piliers faits en brique orange. Portes : peut-être elles ont été faites-en bois. Maintenant elles sont disparues. Fenêtres : peut-être elles ont été faites-en bois et en utilisant du verre. Maintenant elles sont disparues. Grilles fenêtres : faites-en fer.</p>	<p>compte avec un toit pyramidal. Le hangar est attaché au côté droit de la gare. Type de toit : le toit de la gare et du hangar ont été faits avec des structures en bois lesquelles ont été couvertes par des tôles en zinc. Le toit du W.C. est disparu. Le toit du hangar est à trois pentes. Il y a un avant-toit qui entoure toutes les façades. Encadrement de fenêtres : conçu en arc de décharge en plate-bande. Encadrement de portes : conçu en arc de décharge en plate-bande.</p>	<p>Les encadrements des fenêtres, des portes, et les angles du bâtiment ont été ornements avec des détails en bossage avec de la brique orange. Il y a une fenêtre en baie du côté de la façade principale. * Le bâtiment n'a pas reçu ni un enduit, ni de la peinture sur ses façades. La pierre reste exposée.</p>
<p>*Deux dates ont été suggérées : celles estimées par nous, qui apparaissent en premier lieu, et celles proposés par le Sistema de Información Cultural (SIC México), <i>Patrimonio ferrocarrilero de Tlaxcala</i>. Les deux ont été séparés par une barre oblique. Le format de ce tableau a été inspiré par la « Ficha-tipo para el inventario y catálogo del patrimonio industrial mexicano » proposé par Delia del C. Domínguez Cuanalo, Andrés Sánchez Hernández et Humberto Morales Moreno, et publiée dans Niccolai, Sergio et Morales Moreno, Humberto (dir.), <i>La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial</i>, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, pp. 409-447.</p>				

Dans le cas de l'*Interoceánico*, en ce qui concerne les matériaux employés pour la construction de ses gares à l'État de Tlaxcala, la plupart du temps l'élément principal utilisé comme le matériel de base pour la structure des bâtiments (fondements, et murs) a été de la pierre de carrière grise (*cantera gris*). En plus de sa dureté et de sa disponibilité dans la région, une autre caractéristique de ce matériel est l'homogénéité et la fermeté de sa caractéristique couleur grise. Pour les carreaux du sol des quais, souvent d'autre type de pierre a été utilisée. Dans le cas de cette compagnie, la plupart du temps les pierres employées pour les fondements et les murs non pas été taillées, et en suivant la technique de maçonnerie, les constructeurs ont fait adapter la forme de chaque pierre aux besoins des structures. L'exception ont été les détails en bossage que souvent ont été mises en place pour décorer les encadrements des fenêtres, des portes et les angles de certaines gares, car pour ces cas les pierres employées ont été taillées en forme rectangulaire. Une autre exception a été la gare de Cerón, dont ses murs ont été faits avec de la pierre taillée et la gare de Calpulalpan, qui compte avec des murs en briques d'adobe.

Pour le cas des toits des gares de l'*Interoceánico*, des matériaux similaires à ceux du *Mexicano* ont été employés : le bois et les poutrelles de métal ont joué aussi un rôle essentiel en tant que des éléments de soutien, et dans ce cas, des tôles en zinc et de la brique ont fonctionné comme les éléments de couverture. Quant à la forme, chez l'*Interoceánico* il y a eu trois types : des toits plats, des toits en bâtière ou toits pignon, et des toits en forme pyramidale. Ainsi, dans les gares de cette ligne les toits en bâtière et ceux en forme pyramidale ont été faits avec des structures

en bois couvertes avec des tôles en zinc, et pour les toits plats, le modèle des voûtes en brique soutenues par des poutrelles IPN a été suivi.

En ce qui concerne les structures de ces gares, la plupart d'entre elles sont formées par des modules rectangulaires à un étage et sont de taille modeste ; les exceptions sont les gares de Calpulalpan et de Cerón, lesquelles comptent avec deux étages. Toujours au niveau structurel, les gares de cette ligne présentent certaines particularités : la première c'est que souvent les W.C., ont été placés dans un autre édifice situé à l'extérieur ; une autre c'est que plusieurs d'entre elles comptent avec un hangar (*cobertizo*), qui est un espace sans murs mais qui est couvert avec un toit. Ces gares comptaient aussi avec tous les espaces nécessaires pour le correcte fonctionnement de l'établissement, comme des bureaux, des chambres pour les employés, notamment pour le chef de la gare, des cuisines et des zones de stockage. Une autre particularité des gares de cette ligne c'est qu'elles comptaient avec des fenêtres en baie, lesquelles ont été placées dans le bureau consacrée au service télégraphique ; avec cette mesure, les chargés de cette service pouvaient avoir une perspective plus précise du mouvement des trains dans la gare. En relation aux accès aux bâtiments, la plupart des encadrements des portes et des fenêtres ont été planifiés en suivant la typologie de l'arc en décharge en plate-bande ; seulement dans certaines gares ont été mises en place des encadrements rectangulaires, et la gare de Calpulalpan est l'unique en avoir une fenêtre en plein cintre.

La décoration de ces gares peut être définie comme modeste mais remarquable. Parmi les éléments décoratifs que c'est possible de trouver au niveau de la structure il y a des plinthes, des parapets, des corniches, et des détails en bossage aux angles des bâtiments et aux encadrements des fenêtres et portes. D'autres ornements sont des feuilles en bois aux bordes de certaines marquises. Toujours par rapport à ce point, il faut dire qu'il y a une différence importante entre ces gares : les premières gares établies, placées sur la ligne qui traversait du côté nord-ouest vers le sud de Tlaxcala (Calpulalpan, Contadero, Mazapa, Nanacamilpa et Tlaloc) ont reçu un enduit sur toutes ses façades, et seulement les détails en bossage sont restés exposés. En revanche, les gares de la ligne qui traversait l'État du nord-ouest vers l'est non pas reçu un enduit, et la *cantera gris* est restée exposée. Dans les deux cas, un élément qui a rendu un caractère particulier à ces bâtiments a été le fait que pour la plupart d'entre elles, le bossage a été fait avec de la brique orange. Ce matériel a accentué l'apparence des gares, notamment de celles où la *cantera gris* était exposée. Une exception a été la gare de Cerón, laquelle a été bâtie avec un autre type de pierre, où toutes les

pierres sont taillées, et qui compte avec deux étages. Une autre gare sui generis est celle de Mazapa, car elle compte avec un élément architectural unique, un clocher-mur placée sur la façade principale.

5.4 Quelques commentaires par rapport aux gares

Comme il a été possible de percevoir, la majorité des gares ont été conçues pour avoir une taille modeste. En ce qui concerne son design, la plupart d'elles ont été envisagées pour être formées par un seul module, lequel était subdivisé à la fois en plusieurs chambres, chacune consacrée à des différentes fonctions telles que l'administration, le stockage, l'habitation, la communication, etc. On a vu aussi que dans sa construction ont été impliqués des matériaux dont son usage était déjà traditionnel dans la région, comme il est le cas de l'adobe, de la pierre et du bois, auxquels se sont intégrés des nouveaux matériaux comme de la brique, des poutrelles métalliques, du ciment et du verre. Dans le cas des gares du *Mexicano* et du *Interoceánico*, on a pu constater que les matériaux employés pour la construction ont été pratiquement les mêmes pour les deux lignes. Peut-être, comme, l'a signalé Francisco Cuadros Trujillo, la nouveauté a été plus comment ces matériaux ont été utilisés dans ces bâtiments, que l'usage de ces matériaux en eux-mêmes.²⁶⁶ Dans la même logique, comme Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa le signale,

...l'architecture ferroviaire avait achevé de conjuguer dans ses constructions les différents systèmes constructifs employés au Mexique jusqu'à ce moment-là. Les murs en général ont eu toutes les caractéristiques des techniques qui dataient de la période de la vice-royauté, en utilisant des matériaux comme de l'adobe, de la pierre, du *tepetate*, de la brique, et ses multiples compositions structurelles. L'utilisation des nouveaux matériaux et des nouvelles techniques constructives a été appliquée essentiellement aux fondations et aux couvertures, lesquelles sont devenues les vraies contributions de l'architecture ferroviaire.²⁶⁷

²⁶⁶ Francisco Cuadros Trujillo, *Arquitectura y ferrocarril. Tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*, p. 18.

²⁶⁷ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México : integración de nuevas formas y sistemas constructivos », p.92.

Dans ce cadre, par rapport aux autres bâtiments existants dans la région, les gares ont fait partie d'un nouveau type d'architecture, distincte par son usage à l'architecture religieuse, gouvernementale, ou d'habitation.²⁶⁸ Les chemins de fer, conçus comme des réseaux systématisés,²⁶⁹ ont idée les gares comme des constructions faites en série, régies par les principes de la symétrie et de la proportionnalité.²⁷⁰ Comme il a été le cas dans d'autres pays ou régions, au Mexique les formes des gares ont été inspirées par les modèles précédemment utilisés par les compagnies anglaises ou françaises.²⁷¹ Dans les tâches de construction, plutôt que les architectes, ils ont été les ingénieurs ceux qui ont joué le rôle principal.²⁷² De cette manière, la construction des gares a été fondée sur des principes scientifiques et rationnels.²⁷³

Probablement une des caractéristiques plus distinctives entre les gares du *Ferrocarril Mexicano* et du *Ferrocarril Interoceánico* c'est son apparence. Même si l'aspect des gares de ces deux lignes est modeste ou sobre, globalement les gares du *Interoceánico* pourraient être jugées comme plus remarquables, en raison de l'unicité de son allure, différente au reste de l'architecture existante à l'État. Le fait d'utiliser de la *cantera gris* pour les murs, de ne pas la couvrir avec un enduit dans la majorité des cas, et de la combiner avec des détails en bossage faits en brique orange, l'a doté d'un caractère singulier, augmenté en quelque cas par les toits de type pyramidal qui ont couronné certaines gares. Cette typologie contraste avec les techniques et les matériaux auparavant employés dans la construction, qui étaient pour la plupart des cas, caractérisés par bâtiments construits de manière empirique avec de l'adobe et qui comptaient avec des toits plats. En tout cas, toutes les gares en son ensemble ont représenté des innovations, au niveaux des matériaux employés, de la forme comment ces matériaux ont été utilisés et du style créé.

²⁶⁸ Ibidem, p. 82.

²⁶⁹ Ibidem, p. 95.

²⁷⁰ Francisco Cuadros Trujillo, *Arquitectura y ferrocarril. Tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*, p. 33.

²⁷¹ Ibidem, p. 24.

²⁷² Ibidem, p. 18.

²⁷³ Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México : integración de nuevas formas y sistemas constructivos », p. 82.



Figure 42 – Système employé pour bâtir les toits des certaines gares. Ici, des poutrelles en fer (plusieurs fois, des rails étaient utilisés) conformément la structure qui soutient le toit. Le toit a été bâti aussi en utilisant des poutrelles en fer qui soutient des voûtes faites en brique. Il s’agit de l’intérieur de la gare de Tecuac, du *Ferrocarril Interoceánico*.



Figure 43 – La structure d’un hangar. Il est possible de remarquer que la structure de l’hangar est faite avec du bois, couverte avec des tôles en zinc, et soutenue par des poutrelles en fer. Il s’agit de la gare d’Iturbe, du *Ferrocarril Interoceánico*.



Figure 44 – Comparation de l’allure des gares. En haute, la gare de Tecoac, du *Ferrocarril Interoceánico* ; en bas, la gare de Santa Cruz, du *Ferrocarril Mexicano*. Malgré le fait que chaque gare présente des caractéristiques particulières, en générale il est possible d’affirmer que la plupart des gares du réseau du *Mexicano* ont reçu un enduit sur ses murs, cas contraire à celles du *Intéroceánico*, dans lesquelles les matériaux des murs sont restés exposés. Dans les deux cas, il est possible aussi de noter des détails en bossage mis en place pour décorer les encadrements des fenêtres, des portes et les angles des bâtiments. Ces deux gares sont couronnées avec un parapet simple. Il faut dire qu’au moins dans la région comprise par les États de Tlaxcala et de Puebla, de nombreux bâtiments industriels présentent la même allure que les gares de l’*Interoceánico*.



Figure 45 – Des rails employés comme des piliers. Exemple de comment des rails ont été utilisés pour soutenir la marquise à la gare de Santa Ana Chiautempan.

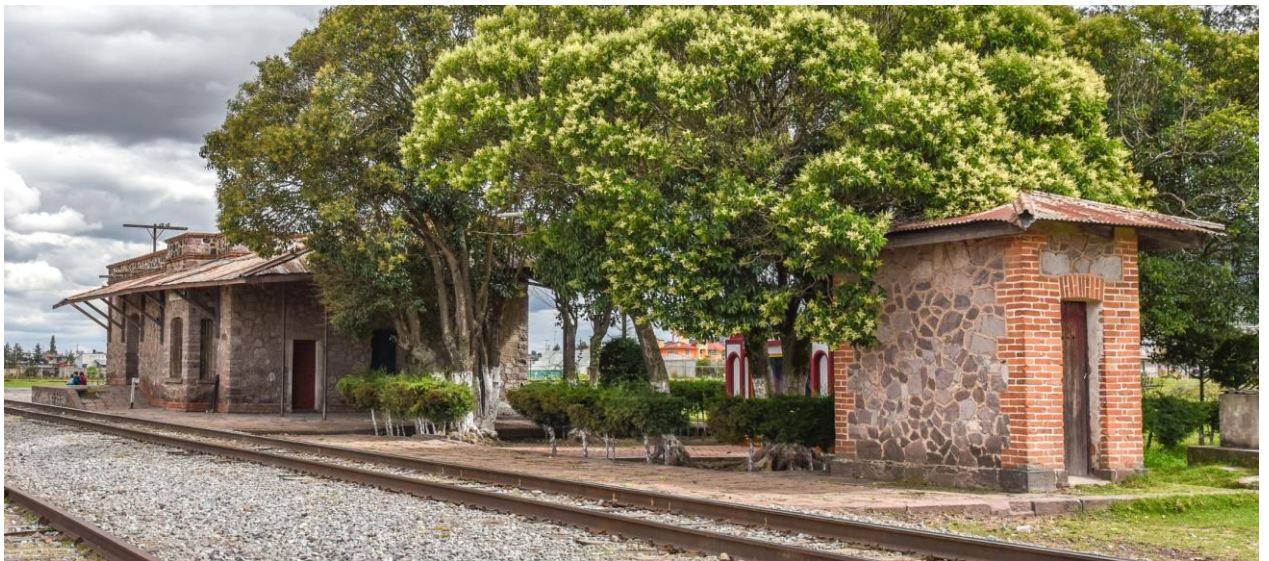


Figure 46 – Typologie d'une gare du *Ferrocarril Interoceánico*. Normalement, dans la plupart des gares qui ont appartenu à ce réseau, le W.C. était bâti dans une pièce séparée, à différence de ce qui s'est passé avec la majorité des gares du Mexicano, dans lesquelles il était installé à l'intérieur du bâtiment principal.



Figure 47 – Des éléments architecturaux présentes dans la gare La Trasquila. L'exemple de cette gare est utile pour illustrer comment ont été bâties les fenêtres en baie, lesquelles étaient utilisés surtout pour que les employés du telegraphe pouvaient monitorer l'arrivée et le départ des trains depuis cette position. Ici, il est possible aussi d'apprécier une partie du toit pyramidal : on peut noter la structure en bois et les tôles en zinc. Cette gare garde encore ses fenêtres faites en bois et en verre. Ces attributs étaient caractéristiques spécialement au sein des gares du Ferrocarril Interoceánico.



1)



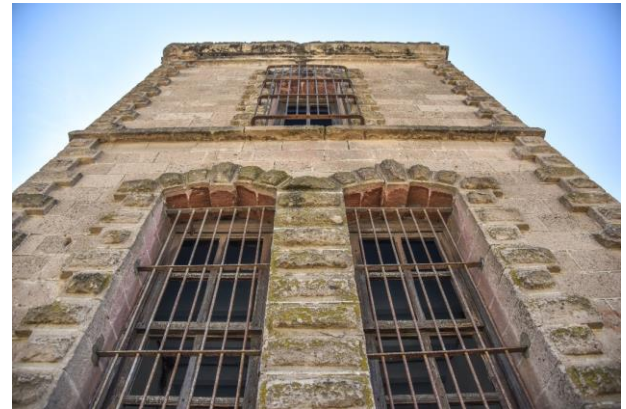
2)



4)



3)



5)

Figure 48 – Des éléments remarquables des gares tlaxcaltèques. 1) Pignon à échelon de la gare de Contla ; cette typologie particulière au sein du *Ferrocarril Mexicano*, est unique à l'État de Tlaxcala. On peut noter qu'en bas, il est écrit « Contla ». 2) La signalétique originale encore présente dans plusieurs gares, et au fond la cheminée de la gare de Santa Ana Chiautempan. 3) Les particuliers murs de la gare de Muñóz, créés avec un bossage qui combine de la pierre de la brique. 4) Clocher-mur placé en haut de la façade de la gare de Mazapa ; peut être la seule gare dans tout le pays qui compte avec un. 5) Bossage en pierre dans la fenêtre en baie de la gare de Cerón. Ce type de décoration, ainsi que celle de la gare de Muñóz, sont uniques parmi le reste des gares bâties à Tlaxcala.



1)



2)



4)



3)



5)

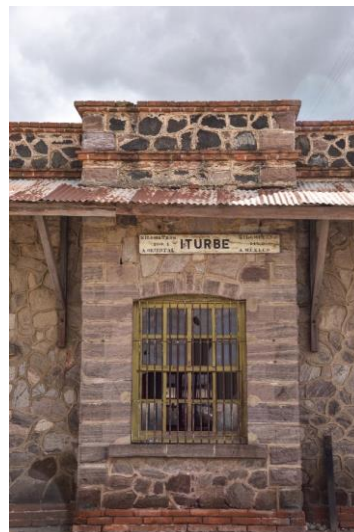
Figure 49– Des éléments décoratifs aux marquises et aux avant-toits. 1) Gare de Santa Cruz : il faut remarquer la feuille en bois ornementée placée au bord de la marquise. 2) Gare de San Manuel de Morcom : en premier plan, il est possible d’apprécier le système qui compose le toit. Au fond, il est possible de noter une feuille métallique ornementée placée au bord de la marquise. 3) Gare de Santa Ana Chiautempan : entre la structure de la marquise et les piliers, on peut remarquer des éléments en ornementés en bois qui décorent les jonctions. 4) Gare de Panzacola : en plus de la feuille en bois ornementée placée au bord de l’avant-toit, il est possible de trouver encore les petites structures originales qui aident à soutenir la structure du toit sur le mur. 5) Gare de Muñoz : entre la structure de la marquise et les piliers, on peut remarquer des éléments en ornementés en bois qui décorent les jonctions. Apparemment, toutes les gares du Ferrocarril Mexicano qui comptaient avec des marquises ou des avant-toits, en comptaient.



1)



2)



3)



4)



5)



6)

Figure 50 – Des encadrements des fenêtres et des portes des gares. 1) Gare de Tecoaac. 2) Gare de Contla. 3) Gare d'Iturbe. 4) Gare de Sanz. 5) Gare de Santa Cruz. 6) Gare de Cerón.

Au long des dernières lignes, on a pu constater l'importance des gares pour l'architecture régionale, car sa construction a signifié l'utilisation des nouvelles techniques constructives, et des nouveaux matériaux ; les protagonistes ont été notamment la brique et le métal. On a vu aussi comment l'architecture des gares a représenté les valeurs qui commençaient à s'imposer à cette époque-là, où le fonctionnalisme, l'utilitarisme et le rationalisme ont été privilégiés par l'expansion du capitalisme libéral. Il a été clair qu'en lignes générales, les gares bâties par le *Ferrocarril*

Mexicano et par le *Ferrocarril Interoceánico* ont été similaires, mais que la divergence la plus évidente est liée à comment les matériaux ont été employés pour créer une certaine allure. Il a été possible de constater aussi, que les ingénieurs ont joué un rôle de première ligne dans la construction de ces bâtiments, et au Mexique, même s'il a y eu des ingénieurs mexicains impliqués, la plupart de ceux qui ont travaillé dans les chemins de fer ont été des étrangers. En bref, ces points réaffirment la valeur de ces gares et sa place comme une partie du patrimoine de l'État de Tlaxcala.

Chapitre 6

Le patrimoine

ferroviaire de Tlaxcala

Chapter 6 – Tlaxcala’s railway heritage

Abstract

This chapter looks for giving an introduction to the concept of heritage, to how the Tlaxcala’s railway heritage has become endangered, and to present its current state. To achieve these goals and to better understand such a broad notion, first there have been addressed the considerations proposed by institutions such as the UNESCO and the TICCIH. On the second part, the history of the railways in Mexico along the 20th century has been briefly explained, emphasizing on how they became privatized from the last decade of that period. Finally, have been presented all the train stations which still remain along the territory of the State of Tlaxcala. Detailed information concerning their location and their preservation state has been included. The objective of this chapter is to provide precise data that can be useful for the creation of the proposed management plan.

Keywords: heritage, railway heritage, railway history, privatization process, train stations.

Au long des lignes suivantes, ce chapitre tente à décrire et à montrer l'état actuel du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala. Pour achever ce but, trois points ont été touchés. Premièrement, quelques notions autour du concept de patrimoine ont été explorés. Après, il a été nécessaire d'expliquer comment les chemins de fer ont été administrés au cours du XX siècle, ainsi que le processus de privatisation qui a eu lieu entre les années quatre-vingt-dix de cette période et la première décennie du XXI siècle, car une des conséquences a été qu'à partir de ce moment, le manque de soin a affecté fortement une grande partie des bâtiments et des équipements qui appartenaient aux chemins de fer, lesquels ont commencé à se dégrader. Finalement, dans le troisième point on a examiné ce qui reste du patrimoine ferroviaire aujourd'hui.

6.1 Autour du concept de patrimoine

Comment définir le patrimoine ? Comment saisir un concept qui peut sembler tellement ample ? Pour clarifier cette notion, a continuation elle sera traitée aux plusieurs niveaux. Au début un concept qui peut sembler un peu abstrait, c'est possible de trouver de la clarté si en principe on consulte quelques définitions générales. Ainsi, dans le dictionnaire *Cambridge*, la définition obtenue est « la propriété que quelqu'un obtient de son père après sa mort » ou « les choses tels que des objets, des bâtiments, des idées, etc. qui ont une valeur et qu'une société obtient des personnes qui ont vécu dans le passé ».²⁷⁴ De son côté, chez *Larousse* on trouve que le patrimoine est considéré un « bien qu'on tient par héritage de ses ascendants », ou « ce qui est considéré comme un bien propre, une richesse : son patrimoine c'est son intelligence », où « ce qui est considéré comme l'héritage commun d'un groupe : le patrimoine culturel d'un pays », ou « l'ensemble des biens, droits et obligations ayant une valeur économique dont une personne peut être titulaire ou tenue » ou encore « l'ensemble des éléments aliénables et transmissibles qui sont la propriété, à un moment donné, d'une personne, d'une famille, d'une entreprise ou d'une collectivité publique ».²⁷⁵

²⁷⁴ « Patrimony », *Cambridge Dictionary*. Consulté le 8/06/2020 en <https://dictionary.cambridge.org/es-LA/dictionary/english/patrimony> Texte original : 1) The property that someone gets from their father after his death. 2) The valuable objects, buildings, ideas, etc. that a society gets from the people who have lived in the past.

²⁷⁵ « Patrimoine », *Larousse*, langue française. Consulté le 8/06/2020 en <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patrimoine/58700#definition>

L'Académie Royale Espagnole est également spécifique et propose comme des définitions pour ce terme « la propriété que quelqu'un a hérité de ses ascendants », « l'ensemble des biens et des droits propres acquises en raison de n'importe quel titre », « l'ensemble des biens qui appartient à une personne naturelle ou juridique, ou soumis à une finalité, susceptibles à une estimation économique », et dans la même logique, elle offre une définition pour le *patrimoine historique*, laquelle est plus ciblée pour notre intérêt : « l'ensemble des biens d'une nation accumulés au cours des siècles, qui en raison de leur importance artistique, archéologique, etc., sont soumis à une protection spéciale par la législation ». ²⁷⁶

Même si grâce à ces descriptions nous pouvons déjà établir que le patrimoine est quelque chose de valeur, matériel ou immatériel qui existait dans le passé, qui a été reçu par les nouvelles générations, et qu'à cause de ses caractéristiques devrait être protégé, puisque l'objectif c'est créer une proposition de sauvegarde, il faut encore prendre en considération les paramètres tracés par les institutions qui s'occupent de ce sujet. En suivant cette logique, on trouve qu'à partir de la *Convention Concernant la Protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel* qui a été promue par l'UNESCO et qui a eu lieu en 1972, ils ont été établis des critères assez spécifiques. Ainsi, sont considérés comme *patrimoine culturel* trois grands groupes. Premièrement, *les monuments* tels que les œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science. Deuxièmement *les ensembles* comme les groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science. Troisièmement, *les sites* tels que les œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique. ²⁷⁷

²⁷⁶ « Patrimonio », *Real Academia Española*. Consulté le 8/06/2020 en <https://dle.rae.es/patrimonio> Texte original : 1) Hacienda que alguien ha heredado de sus ascendientes. 2) Conjunto de los bienes y derechos propios adquiridos por cualquier título. 3) Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica. 4) Patrimonio histórico : conjunto de bienes de una nación acumulado a lo largo de los siglos, que, por su significado artístico, arqueológico, etc., son objeto de protección especial por la legislación.

²⁷⁷ UNESCO. *Convention Concernant la Protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel*, p.2. Consulté le 8/06/2020 en <http://whc.unesco.org/archive/convention-fr.pdf>

Au sein du même document, il est indiqué qu'est-ce qu'on entend par *patrimoine naturel* : en principe, *les monuments naturels* constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique ; aussi sont considérées sur ce critère *les formations géologiques et physiographiques* et les zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation. Dans le même sens ont été inclus *les sites ou les zones naturelles* strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle.²⁷⁸

Une approche plus holistique se trouve dans le Manuel Méthodologique, *Indicateurs UNESCO de la Culture pour le Développement* publié en 2014, où l'approche harmonise les deux perspectives précédemment présentées, ainsi que l'esprit de conservation sous le concept de *patrimoine culturel*, qui est « dans son sens plus large, à la fois un produit et un processus qui fournit aux sociétés un ensemble de ressources héritées du passé, créées dans le présent et mises à la disposition pour le bénéfice des générations futures. Il comprend non seulement le patrimoine matériel, mais aussi le patrimoine nature et immatériel. Néanmoins, comme il l'a été relevé dans « Notre diversité créatrice », ces ressources constituent des « richesses fragiles » et nécessitent comme telles des politiques et des modèles de développement qui préservent et respectent la diversité et le caractère unique du patrimoine culturel, car une fois perdues, elles ne sont pas renouvelables ». ²⁷⁹

À côté de ces amples notions, une définition plus précise pour les objectifs de ce travail qui est consacré au patrimoine industriel, et celle proposé par la Charte de Nizhny Tagil en 2003 laquelle affirme que :

Le patrimoine industriel comprend les vestiges de la culture industrielle qui sont de valeur historique, sociale, architecturale ou scientifique. Ces vestiges englobent : les bâtiments et des machines, des ateliers, des moulins et des usines, des mines et des sites de traitement et de raffinage, des entrepôts et des magasins, des centres de production, de transmission et d'utilisation de l'énergie, des structures et infrastructures de transport aussi bien que des

²⁷⁸ Idem.

²⁷⁹ UNESCO. *Indicateurs UNESCO de la culture pour le développement. Manuel méthodologique*, p. 132. Consulté le 8/06/2020 en <https://fr.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Dimension%20Patrimoine.pdf>

lieux utilisées par des activités sociales en rapport avec l'industrie (habitations, lieux de culte ou d'éducation) ... La période historique la plus intéressante pour cette étude s'étend des débuts de la Révolution Industrielle, c'est-à-dire de la deuxième moitié du XVIIIème siècle jusqu'à aujourd'hui, sans négliger ses racines pré et proto-industrielles. De plus elle s'appuie sur l'étude des techniques et des savoirs faire.²⁸⁰

Ainsi que cette définition proposée à l'échelle internationale, il y a d'autres conceptualisées dans le cadre mexicain. De cette manière, au sein de la Charte de Monterrey, de 2006, il est expliqué que :

Le patrimoine industriel est composé par un univers des biens d'énorme complexité. D'un côté, il faut continuer à reconnaître l'importance que les structures de fabrication ont en tant que des témoignages du développement économique d'une population... il est nécessaire d'identifier et protéger les vestiges architectoniques et tous les biens meubles (la machinerie, les véhicules, les outils et le mobilier) liés à l'activité industrielle qui avait lieu dans le site, car c'est à travers d'eux qu'il est possible de conformer une idée intégrale des actes, des manifestations et des formes d'organisation et de travail qui ont représenté l'activité quotidienne pour une communauté ou groupe social au fil du temps... La conservation du patrimoine industriel doit s'occuper aussi de l'identification, de l'enregistrement, de la protection et de la promotion des manifestations du patrimoine intangible, en mettant l'accent sur celles liées au patrimoine industriel tangible. Enfin, la préservation des biens du patrimoine industriel inclut le patrimoine documentaire associé aux biens industriels... Le patrimoine industriel est lié étroitement au territoire. Dans ce sens, la présence des établissements industriels portants d'une valeur historique suppose aussi la génération des aires urbaines dans lesquelles ont été créés les espaces destinés pour le logement et le développement du reste des activités des travailleurs. Très souvent, le niveau d'influence d'une certaine industrie pouvait toucher tout une ville...²⁸¹

²⁸⁰ ICOMOS, *Charte Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel*, juillet 2003, p.1. Consulté le 9/08/2020 en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>

²⁸¹ TICCIH – ICOMOS, *Carta de Monterrey : conservación patrimonio industrial*, 2006, pp. 133-134. Consulté le 9/08/2020 en <http://www.revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/52364/46704>. Texte original : El patrimonio industrial constituye un universo de bienes de enorme complejidad. Por un lado, no debemos dejar de reconocer la importancia que tienen las estructuras fabriles como testimonio del desarrollo económico de un pueblo...

De son côté, Marlene Barba Rodríguez définit le patrimoine industriel comme « un ensemble des biens matériels, physiques, des savoirs, des expériences (y vivencias) partagées, inscrites dans un contexte social et culturel, crée à partir de l'histoire de la rencontre entre l'être humain et l'industrie ». ²⁸² À cette définition, Ana Paulina Sotomayor Mora ajoute les suivantes précisions « certainement, ce type de patrimoine dépasse ce qui c'est esthétique, car à partir de ce concept sont compris les biens tangibles et intangibles ». ²⁸³ Une des branches de ce type de patrimoine, c'est le patrimoine ferroviaire. Ce dernier est défini par le Ministère de la Cultura (Secretaría de Cultura) comme :

Le patrimoine culturel ferroviare est constitué par un divers et grand ensemble des biens avec une valeur historique, artistique et techonologique; présent tout au long de la République Mexicaine, il peut être apprécié à travers des centaines des gares de passagers et des gares de chargement, des ateliers, des cisternes d'eau, des dépôts, des systèmes de plaque tournante ; à travers d'œuvres d'ingénierie comme des ponts, des tunnels, des locomotives, des outils, des ouvres d'art, du cinéman et de littérature, et bien sûr, même à travers les voies ferrés, lesquelles sont une infrastructure d'une valeur culturelle énorme pour le Mexique. ²⁸⁴

es necesario, identificar y proteger los vestigios arquitectónicos y todos aquellos bienes muebles (maquinaria, vehículos, herramientas y mobiliario) vinculados a la actividad productiva que se desarrolla en el sitio industrial, en virtud de que nos permiten conformar de aquellos actos, manifestaciones y formas de organización y de trabajo que representaron la actividad cotidiana para una comunidad o grupo social a través del tiempo... La conservación del Patrimonio Industrial debe suponer también la identificación, registro, protección y promoción de aquellas manifestaciones del patrimonio intangible que se encuentran estrechamente vinculadas con el patrimonio industrial tangible. Por último, la preservación de los bienes del Patrimonio Industrial incluye el Patrimonio Documental vinculado con los bienes industriales... El Patrimonio Industrial está vinculado estrechamente al territorio. En este sentido, la presencia de instalaciones industriales de valor histórico supone también la generación de áreas urbanas en las que se insertaron los espacios destinados a la vivienda y en general, el desarrollo de las actividades cotidianas de los trabajadores. En muchas ocasiones, el nivel de influencia de una industria puede alcanzar a toda una población...

²⁸² Marlene Barba Rodríguez, *Evolución tipológico-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes. Aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera*, p. 53 dans SOTOMAYOR MORA, Ana Paulina, « Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar identidad », p. 84. Texte original : un conjunto de bienes materiales y físicos, saberes, experiencia y vivencias compartidas, inscritas en un contexto social y cultural, generado a partir de la historia del encuentro del hombre y la industria.

²⁸³ Ana Paulina Sotomayor Mora, « Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar identidad », p. 84. Texte original : ciertamente, este tipo de patrimonio sobrepasa lo estético, al contener en su valoración tanto bienes tangibles como intangibles.

²⁸⁴ Secretaría de Cultura, « Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero » Consulté le 9/08/2020 en <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural->

Autrement dit par la *Fédération Européenne des Associations de Patrimoine Industriel et Technique* (EFAITH, en anglais), le patrimoine ferroviaire c'est plus qu'une ancienne gare ou qu'une ancienne locomotive, et il doit être considéré d'une façon holistique. En bref, l'EFAITH annonce que le patrimoine ferroviaire est composé par de l'infrastructure ferroviaire, comme les rails, les bâtiments, les centres et la technologie créés pour favoriser les communications (les installations du téléphone et télégraphe, les ponts, les tunnels, les viaducs, les aqueducs, etc.), et toutes les infrastructures qui ont influencé les villes, les villages et la planification urbaine. Il est compris aussi le patrimoine mobilier ferroviaire comme les locomotives, les wagons, et tout le matériel roulant, ainsi que le patrimoine intangible, comme les savoir-faire, et les connaissances des anciens métiers et des techniques spécifiques.²⁸⁵

Bref, il est possible d'apprécier qu'il y a plusieurs organisations qui s'occupent de traiter les enjeux qui concernent le patrimoine, comme l'UNESCO, le TICCIH, et l'EFAITH. En ce qui concerne le patrimoine ferroviaire, pour sa définition il s'est bénéficié des discussions et des théorisations préalables, grâce auxquelles on est conscient aujourd'hui du fait qu'il faut s'approcher à lui et le comprendre dans le sens le plus étendu, et même holistique et intégral comme il a été suggéré. Ainsi il est possible d'affirmer que le patrimoine ferroviaire fait partie du patrimoine industriel, et que par conséquent cette catégorie concerne aussi la même période. Dans le même sens, on a vu que le patrimoine ferroviaire est composé en principe par deux côtés, le matériel et l'immatériel, sous lesquels une ample gamme des biens et des expressions sont compris : les infrastructures et les superstructures du réseau, le matériel roulant, tous les systèmes qui ont fait possible le fonctionnement des chemins de fer comme ceux liés à la maintenance, à l'approvisionnement énergétique, aux communications, et aussi ceux qui concernent le côté humain et qui s'occupent des besoins comme le logement, la santé, l'éducation, l'alimentation, etc. Également, on a vu que font partie de ce type de patrimoine les connaissances techniques, et les savoir-faire créés pour être appliqués au sein de cette industrie, ainsi que toute la production de caractère administrative et culturelle qui peut être trouvée sous la forme des documents, des cartes, des photographies, des films, des revues, des journaux, etc., et même des expressions telles que

ferrocarrilero#:~:text=El%20patrimonio%20cultural%20ferrocarrilero%20est%C3%A1,agua%20casas%20de%20m%C3%A1quinas%20y

²⁸⁵ EFAITH, « What includes railway heritage » Consulté le 9/08/2020 en http://industrialheritage.eu/2021/European-Year-Rail/rail_heritage/EN

des chansons, de la peinture et de la poésie inspirées par l'univers des chemins de fer. Dans le sens le plus large, comme on a pu constater, certains signalent qu'il faut même considérer l'influence que les chemins de fer ont eue sur le paysage, sur la planification urbaine et sur les typologies architecturales comme une partie du patrimoine ferroviaire. En ce qui concerne la compréhension de ce type de patrimoine, tel est l'esprit que cette proposition tente à suivre.

6.2 Le patrimoine ferroviaire au long du XX siècle et les processus de privatisation

Pourquoi faut-il valoriser, gérer, et en bref, sauvegarder le patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala ? Il ya plusieurs raisons. Premièrement, car il fait partie de l'histoire de Mexique, et il est un des témoins les plus importants de l'essor du processus d'industrialisation du pays qui a eu lieu au fil des dernières décennies du XIXème siècle. Sans les chemins de fer, l'installation d'autres industries, la croissance économique sans précédent expérimentée à l'époque, et l'intégration du Mexique à l'ère du capitalisme libéral auraient été pratiquement impossibles. Deuxièmement, il faut s'occuper de ce patrimoine puisqu'il a été une partie transcendante de la vie des plusieurs générations des personnes qui se sont mis en relation avec le chemin de fer – les ouvriers, les travailleurs dans les locomotives, les voyageurs, les habitants dont ses communautés étaient traversées par les voies- au long de presque cent cinquante ans, en devenant un élément important de l'identité de diverses communautés au Mexique, et évidemment à l'État de Tlaxcala. Dans ce cadre, le patrimoine ferroviaire est un élément aussi de mémoire tant collective comme individuel lié au passé, mais dont son importance réside aussi dans le fait qu'à travers de lui, les nouvelles générations peuvent connaître et se reconnaître dans l'histoire, dans les phénomènes et dans les faits du passé. Troisièmement, il est nécessaire de prendre soin de ce patrimoine car il est une évidence de l'influence des chemins de fer en tant que des systèmes qui ont encouragé, favorisé et promu les transformations territoriales, urbaines, démographiques et paysagers qui ont refaçonné l'environnement. Finalement, il faut veiller au bien du patrimoine ferroviaire tlaxcaltèque à cause de la valeur technologique, architecturale, sociale et esthétique qui représente.

Néanmoins, malgré ses caractéristiques, le patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala se trouve actuellement dans un état de dégradation. De cette manière, pour comprendre comment il est arrivé à cette condition, il est impératif en principe de connaître la façon dont les chemins de fer ont été gérés au Mexique au long du XX siècle. Comme on a parlé au long du chapitre deux,

dès les années quatre-vingt-dix du XIX siècle, la politique du gouvernement fédéral mexicain, particulièrement celle établie durant le gouvernement du président Manuel Gonzalez entre 1880 et 1884, a été d'octroyer des concessions pour l'établissement des chemins de fer pratiquement à toute entité qui le demandait. Comme résultat, déjà vers 1895 il était évident qu'il manquait de créer et de mettre en place une politique à travers laquelle fussent organisées les nombreuses concessions et ainsi concilier tous les intérêts, privés et publics, liés aux chemins de fer. Dans ce cadre, en 1899 est entrée en vigueur la Loi des Chemins de Fer,²⁸⁶ laquelle a réglementé principalement trois axes : premièrement, elle a essayé de réguler les investissements publics faits dans les chemins de fer, à fin d'attribuer les subventions aux entreprises d'une façon plus rigoureuse. Aussi, elle a statué la création des nouvelles compagnies sous lesquelles plusieurs entreprises ont été regroupées, avec le but de les rendre plus rentables et d'avoir un meilleur contrôle du système ferroviaire au niveau national. Finalement, elle a établi une politique pour les chemins de fer orientée en préserver la souveraineté nationale et l'intégrité des certaines lignes et routes vu son importance stratégique, face aux grands intérêts et aux investissements des compagnies et des entrepreneurs provenant des États-Unis.

Dans la première moitié du XX siècle, plusieurs mouvements ont été clés pour la consolidation des chemins de fer au Mexique. D'abord, en suivant la logique établie par la loi de 1899, en 1908 l'entreprise *Ferrocarriles Nacionales de México* – FNM- a été créée grâce à un accord fait entre le gouvernement fédéral et plusieurs compagnies ferroviaires. Cela a signifié que l'État mexicain est devenu l'actionnaire majoritaire de cette industrie.²⁸⁷ Néanmoins, tout équilibre dans le pays et par conséquent dans le domaine des chemins de fer a été rompu entre 1910 et 1920, en raison de la Révolution Mexicaine. Cette guerre civile a causé des nombreux dommages à une partie importante du réseau : puisque les chemins de fer ont joué un rôle essentiel pour la circulation de troupes et de matériel militaire, une pratique assez étendue a été détruite toute infrastructure – notamment celles des chemins de fer- qui pouvait être utile pour l'ennemi. De cette façon, comme résultat des accords de 1908 et du besoin des investissements pour la reconstruction du réseau après la guerre, durant les années vingt le gouvernement mexicain a dû établir un nombre

²⁸⁶ Alicia Salmerón Castro, « Proyectos heredados y nuevos retos. El ministro José Yves Limantour (1893-1911) », p. 190.

²⁸⁷ Teresa Márquiz Martínez, « Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México », p. 120 et Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, « 80 aniversario de la nacionalización del sistema ferroviario mexicano ». Consulté le 11/06/2020 en <https://www.gob.mx/inafed/articulos/80-aniversario-de-la-nacionalizacion-del-sistema-ferroviario-mexicano>

des négociations qui ont eu comme conclusion la privatisation de nouveau des chemins de fer en 1926.²⁸⁸

La décennie suivante, en 1937 le président Lázaro Cárdenas a décrété la nationalisation de *Ferrocarriles Nacionales de México*. L'objectif principal a été réorganiser le système ferroviaire et le mettre au service des intérêts de l'économie du pays. Au long des années suivantes d'autres entreprises ferroviaires qui avaient été gérées de manière indépendante ont été incorporés : en 1951 le *Ferrocarril Sudpacífico de México* a été acheté par la somme de 12 millions de dollars, et en 1960 a été acquis le *Ferrocarril Mexicano* (pour sa part, le *Interoceánico* avait été incorporé depuis la deuxième décennie du siècle). Aux années soixante-dix, le *Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas* a été aussi incorporé au sein des *Ferrocarriles Nacionales de México*.²⁸⁹

Dans ce cadre, aux années soixante l'entreprise FNM a commencé à considérer la nécessité d'entreprendre un projet pour protéger le patrimoine historique et culturel généré au fil des décennies. Ces efforts ont conduit à la création en mai 1988 du *Musée National des Chemins de Fer Mexicains* (*Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*, MNFM). Ainsi, les principaux objectifs de cette institution qui reste à nos jours sont la sauvegarde, la préservation, l'étude et la diffusion du patrimoine culturel et matériel de ce moyen de transport.²⁹⁰

Toutefois, dans le contexte de la mise en œuvre des nombreuses politiques de caractère néolibéral aux années quatre-vingt-dix, en 1995 a démarré le processus de privatisation des chemins de fer mexicains à travers de la figure juridique de la concession. Il faut dire que tout le processus a été dès le début ne pas trop transparent. Par exemple, il y a eu un véritable conflit d'intérêts lorsque à la fin de son mandat, Ernesto Zedillo, le président de la république qui a promu la privatisation, a commencé à travailler comme conseiller dans une des entreprises qui avait obtenu une des concessions.²⁹¹ Au moins sur le papier, le gouvernement dirigé par Zedillo attendait qu'en débloquent ce secteur comme exclusif de l'État, les investissements arriveraient et le service améliorerait : l'objectif était aussi la création de plusieurs entreprises qui étaient capables de concourir entre elles, et ainsi faire baisser les prix pour le transport de marchandises et de passagers. Un autre objectif c'était d'éliminer les subventions qui étaient données aux *Ferrocarriles*

²⁸⁸ Teresa Márquíz Martínez, « Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México », p.120.

²⁸⁹ Idem.

²⁹⁰ Ibidem, p. 121.

²⁹¹ Dulce Olvera, « Y con Zedillo, los ferrocarriles y miles de millones fueron para Peñoles, Grupo México y Tribasa ». Consulté le 11/05/2020 en <https://www.sinembargo.mx/28-02-2019/3542485>

Nacionales de México, lesquelles coûtaient des millions à l'État.²⁹² Sur ce dernier point, il faut aussi penser que à ce moment-là, l'entreprise faisait face à deux grands défis : l'augmentation des salaires de ses travailleurs, et la concurrence avec les voitures et d'autres moyens de transport.

Avec ces objectifs et le soutien du pouvoir exécutif –le président de la république- et du pouvoir législatif –une majorité de la chambre des députés-, plusieurs entreprises privées ont été créées entre 1996 et 1999, et les *Ferrocarriles Nacionales de México* ont été finalement licenciés par un décret en 2001.²⁹³ Cependant ces actions, en 2006 la plupart des entreprises privées créées seulement quelques années avant s'étaient regroupés ; ainsi un monopole d'État est devenu un oligopole privé, qui était en plus majoritairement étranger.²⁹⁴ Expliquer ce processus est important, car dans ce cadre du manque de transparence, et indépendamment des efforts mis en place par des institutions telles que le Musée National des Chemins de Fer Mexicains, beaucoup des immeubles se trouvent en danger, car à côté de la dégradation à cause des éléments naturels, souvent ils sont occupés ou vendus illégalement, puisque malgré que le décret de 2001 a établi qu'ils seraient gérés par un organisme chargé du procès de liquidation, en réalité ni cet entité ni les entreprises qui ont obtenu des concessions entre 1996 et 1999 coopèrent pour prendre soin de ce patrimoine.²⁹⁵

6.3 Le patrimoine ferroviaire à l'État de Tlaxcala aujourd'hui

Bien que plusieurs entreprises ont développé des opérations à l'État de Tlaxcala au fil des décennies, pratiquement seulement les vestiges de deux d'elles restent. Ainsi, le patrimoine ferroviaire de cet État est composé par deux ponts d'importance et 24 gares, lesquels correspondent aux structures originelles construites par les entreprises *Ferrocarril Mexicano* et *Ferrocarril Interoceánico*. Évidemment, l'emplacement de ces structures coïncide avec le tracé des routes de ces deux lignes, raison pour laquelle le patrimoine ferroviaire n'est pas reparti de manière homogène dans tout le territoire. Dans le cadre de ce travail, on va se focaliser sur les gares ; des photographies correspondant ont été ajoutés dans la section des annexes, laquelle se trouve à la fin de ce document.

²⁹² Heriberto López Ortiz. « Ferrocarriles Mexicanos : del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero », pp. 490-491.

²⁹³ Ibidem, p. 489.

²⁹⁴ Ibidem, p. 501.

²⁹⁵ Ibidem, p. 499.

Tableau 3 - Les anciennes gares bâties à l'État de Tlaxcala

No	Nom du gare	Municipalité où elle est placée	Réseau auquel appartenait	Fonction	État de conservation	Route*	Numéro d'enregistrement à l'INAH**
1	Acocotla	Tocatlán	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare n'est pas vandalisée. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état, néanmoins, ils manquent quelques-uns dans une partie du quai. La gare compte avec une marquise en béton et pour ce motif il n'y a pas des revêtements en zinc au toit. La gare garde ses décorations en bois dans le bord de la marquise.	Terminal del Valle-Veracruz	29035003000 3
2	Apizaco	Apizaco	Ferrocarril Mexicano	Ensemble des bâtiments reconvertis en Centre Commercial	Régulier. Il y a une préservation de tous les bâtiments, mais la reconversion a dénaturé fortement l'ancienne gare et le reste des équipements.	Terminal del Valle-Veracruz	29005001000 7
3	Calpulalpan	Calpulalpan	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Mauvais. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier. Les fenêtres et les portes existent, mais elles sont vandalisées. Les murs intérieurs et extérieurs sont hautement vandalisés avec des graffitis. Les carreaux du sol en pierre ont été couverts avec du béton. Tous les revêtements en zinc du toit sont disparus, même que l'ancienne structure en bois de laquelle il ne restent que quelques éléments.	San Lorenzo-Puebla-Oriental	29006001006 2
4	Cerón	Huamantla	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Bon. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. Il manque des nombreux carreaux du sol en pierre du quai. Les revêtements en zinc du toit sont rouillés. Il faudrait nettoyer les graffitis qui ont été faits sur les murs extérieurs.	Los Reyes-Veracruz	29008003000 1
5	Contadero (nommée <i>Lagunilla</i> sur certains sources)	Calpulalpan	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. La gare n'est pas vandalisée à l'extérieur, mais si à l'intérieur. Les carreaux du sol en pierre sont un peu dégradés.	San Lorenzo-Puebla-Oriental	29006001006 3
6	Contla *****	San Bernardino Contla	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. La porte et quelques fenêtres existent encore. Toute la structure a été peinte d'une couleur qui n'est pas l'originale. Les carreaux en pierre du quai sont disparus. Tous les revêtements en zinc du toit existent.	Apizaco-Puebla	Elle n'est pas enregistrée chez l'INAH
7	Guadalupe	Muñoz de Domingo Arenas	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Bon. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. Les carreaux du sol en pierre du quai sont un peu dégradés. Les revêtements en zinc de la marquise sont rouillés, et il y a certains qui sont endommagés. La gare n'est pas vandalisée. La gare garde ses décorations en bois entre la marquise et les rails qui la soutient. Les maisons des travailleurs sont aussi bien préservées.	Terminal del Valle-Veracruz	29011005000 1
8	Huamantla	Huamantla		Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que	Terminal del Valle-Veracruz	29013001006 0

			Ferrocarril Mexicano		des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. Les carreaux du sol ont été remplacés par béton. La gare n'est pas vandalisée. Les reste des bâtiments et des équipements de l'ensemble ne se trouvent pas dans le meilleur des états.		
9	Iturbe	Benito Juárez	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare n'est pas vandalisée. Les carreaux du sol en pierre e trouvent dans un très bon état. Les revêtements en zinc du toit sont rouillés.	Los Reyes-Veracruz	29020002000 1
10	La Trasuila	Atlangatepec	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. Il y a des graffitis aux murs intérieurs, et quelques à l'extérieur. Les carreaux du sol en pierre sont un peu dégradés, et ceux du quai sont disparus. Les revêtements en zinc du toit sont rouillés. Le toit, les fenêtres et les portes du bâtiment des W.C sont disparus.	Los Reyes-Veracruz	29003017000 1
11	Mazapa	Calpulalpan	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les fenêtres et les portes sont encore là et ils préservent leur peinture originale. La gare n'est pas vandalisée. Les carreaux du sol en pierre ont été couverts avec du béton. Les revêtements en zinc du toit se trouvent dans un état exceptionnel, en préservant la peinture, et même les décorations en zinc autour de la marquise.	San Lorenzo-Puebla-Oriental	29006008000 5
12	Mazarraza	Cuapiaxtla	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. La gare n'a pas été vandalisée. Les carreaux du sol en pierre sont un peu dégradés, et quelques-uns du quai sont disparus, dans la zone où le quai est endommagé. Le toit, les fenêtres et les portes du bâtiment des W.C sont disparus ; ce bâtiment est endommagé dans sa partie supérieure, en raison d'un manque des matériaux.	Los Reyes-Veracruz	29008020000 3
13	Muñoz	Muñoz de Domingo Arenas	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare n'est pas vandalisée. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. Les revêtements en zinc du toit sont peints. La gare garde ses décorations en bois entre la marquise et les rails qui la soutient.	Terminal del Valle-Veracruz	29011001000 1
14	Nanacamilpa	Nanacamilpa de Mariano Arista	Ferrocarril Interoceánico	Musée de la Mémoire de Nanacamilpa et Site du Chemin de Fer****	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les fenêtres et les portes sont encore là. La gare n'est pas vandalisée Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. En raison de son réaménagement au début des années 2010, les revêtements en zinc de la marquise ont été remplacés, et le bâtiment a été repeint, en utilisant des couleurs différents aux originales. Il est remarquable que la grande citerne placée à côté de la gare a été aussi préservée.	San Lorenzo-Puebla-Oriental	29021001000 2
15	Panzacola	Papalotla		Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que	Apizaco-Puebla	29041002000 1

			Ferrocarril Mexicano		des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare est très peu vandalisée. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. Les revêtements en zinc du toit sont rouillés. La gare garde ses décorations en bois dans le bord de la marquise.		
16	San Manuel de Morcom***	Santa Cruz Tlaxcala	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Puisqu'elle s'agit plutôt d'un arrêt à l'usine San Manuel, elle n'a pas des éléments tels que des fenêtres ou des portes, mais par contre la marquise se trouve dans un état excellent car elle a été restaurée. Les carreaux en pierre du sol en été couverts avec du béton. Les revêtements en zinc du toit et de la marquise sont peints. Il y a encore ses décorations en zinc autour de la marquise.	Apizaco-Puebla	Elle n'est pas enregistrée en tant que gare chez l'INAH
17	Santa Ana Chiautempan	Santa Ana Chiautempan	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté. Parfois utilisé par la municipalité comme centre de renseignements pour de diverses affaires.	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare est très peu vandalisée. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. Les revêtements en zinc du toit et de la marquise sont peints. La gare garde ses décorations en bois entre la marquise et les rails qui la soutient.	Apizaco-Puebla	290100010012
18	Santa Cruz	Santa Cruz Tlaxcala	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare est très peu vandalisée. Les carreaux du sol en été remplacés par sol du béton. Les revêtements en zinc du toit et de la marquise sont peints. La gare garde ses décorations en bois entre la marquise et les rails qui la soutient.	Apizaco-Puebla	290150300001
19	Sanz	Tlaxco	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Mauvais. La plupart de la structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés, néanmoins une partie d'un des murs de la section de chargement ont été démolis. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. Les carreaux en pierre du sol se trouvent en bon état. La gare n'est pas vandalisée. Les revêtements en zinc du toit sont rouillés. Les reste des bâtiments de l'ensemble ne se trouvent pas dans le meilleur des états.	Los Reyes-Veracruz	290340200001
20	Soltepec	Tlaxco	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Excellent. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Les éléments tels que des fenêtres et des portes existent encore et se trouvent dans un bon état. La gare est très peu vandalisée. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. Les revêtements en zinc du toit et de la marquise sont peints. La gare garde ses décorations en bois entre la marquise et les rails qui la soutient.	Terminal del Valle-Veracruz	290340710003
21	Tecoac	Huamantla	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. La gare n'est pas vandalisée à l'extérieur, mais si à l'intérieur. Les carreaux du sol en pierre sont un peu dégradés, et quelques-uns du quai sont disparus, dans la zone où le quai est endommagé. Apparemment, elle n'a jamais été dotée d'une marquise. Le bâtiment des W.C se trouve dans un bon état, manquant seulement les portes.	Los Reyes-Veracruz	290130010235
22	Tlalc (nommée <i>Atotonilco</i> sur	Ixtacuixtla		Bâtiment désaffecté	Mauvais. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier.	San Lorenzo-	290150030002

	certains sources)		Ferrocarril Interoceánico		Les fenêtres et les portes existent, mais elles sont vandalisées. Les murs intérieurs et extérieurs sont peu vandalisés avec des graffitis. Les carreaux du sol en pierre restent. En 2016 il y a eu l'incendie d'un véhicule d'un des côtés de la gare, ce qui a endommagé l'édifice.	Puebla-Oriental	
23	Xicotencatl (nommée <i>Pavón</i> sur certains sources)	Tetla de la Solidaridad	Ferrocarril Interoceánico	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. Il y a des graffitis aux murs intérieurs. Les carreaux du sol en pierre sont un peu dégradés, et ceux du quai sont disparus. Les revêtements en zinc du toit sont en train de tomber dans la zone de charge et le reste sont rouillés.	Los Reyes-Veracruz	29005005000 1
24	Zacatelco	Santa Cruz Quiehtla	Ferrocarril Mexicano	Bâtiment désaffecté	Régulier. La structure du bâtiment de la gare est complète et les matériaux ne sont pas dégradés. Il manque de mobilier, des fenêtres et des portes. Il y a des graffitis aux murs intérieurs. Les carreaux du sol en pierre se trouvent dans un très bon état. 90% des revêtements en zinc du toit sont disparus. À l'intérieur, dans la zone d'attente, un trou a été creusé.	Apizaco-Puebla	29044001000 2
<p>Source pour les noms des gares, pour les renseignements concernant les routes auxquelles elles appartient et pour le numéro d'enregistrement à l'INAH: Sistema de Información Cultural / Système d'Information Culturelle (SIC), <i>Patrimonio ferroviario de Tlaxcala</i> / <i>Patrimoine ferroviaire de Tlaxcala</i>. Consulté le 11/06/2020 en http://sic.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=29</p> <p>*Noms des routes attribués par l'entreprise <i>Ferrocarriles Nacionales de México</i></p> <p>**L'INAH c'est l'Instituto Nacional de Antropología e Historia / l'Institut National d'Anthropologie et Histoire, et il s'agit de l'institution qui normalement est chargé de l'étude et la protection du patrimoine au Mexique.</p> <p>***Puisque cette gare fait partie de l'ensemble d'une usine textile, elle n'a pas été comptabilisé par l'INAH entant que gare.</p> <p>**** Ce musée a été créé en 2012, mais malheureusement en août 2018 il a été l'objet d'un assaut, et toutes les pièces collectées par la communauté ont été volées. On ne connaît pas si le musée marche encore maintenant ou s'il un plan pour la réouverture a été mis en place.</p> <p>***** Cette gare n'est pas cataloguée en tant que patrimoine chez l'INAH et elle n'apparaît pas dans les sources du XIX siècle.</p> <p>Il y a d'autres gares qu'on sait qu'elles ont existé, mais que malheureusement ne sont pas enregistrées par l'INAH et qu'on n'a pas pu retrouver non plus : Carmela, Mena (ancienne) et Mena (nouvelle). Ces renseignements sont mentionnés dans Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa, « La arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos. (1873-1937) », Anexo 6, gares de Tlaxcala.</p> <p>Le format de ce tableau a été inspiré par la « Ficha-tipo para el inventario y catálogo del patrimonio industrial mexicano » proposé par Delia del C. Domínguez Cuanalo, Andrés Sánchez Hernández et Humberto Morales Moreno, et publiée dans Niccolai, Sergio et Morales Moreno, Humberto (dir.), <i>La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial</i>, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, pp. 409-447.</p>							

Comme il est possible d'apprécier, les conditions de chaque gare sont différentes. Premièrement, elles ne se trouvent pas distribuées d'une manière homogène au long de territoire, et c'est même rare qu'il ait plusieurs gares dans la même municipalité : il s'agit de Calpulalpan et d'Huamantla celles qui comptent avec le plus des gares. En outre, si on compte toutes les gares existantes, on trouve que chaque compagnie, tant le *Ferrocarril Mexicano* comme le *Ferrocarril Interoceánico* ont installé douze établissements, chacun avec des caractéristiques architecturales diverses et dans un état de conservation différent. En ce qui concerne la fonction actuelle, la plupart d'entre elles sont *de facto* des bâtiments désaffectés, avec seulement deux exceptions : Apizaco et Nanacamilpa. La première a fait partie d'un grand projet qui en principe envisageait de réhabiliter et reconverter la gare et les ateliers dans une galerie marchande. Après quelques inconvénients le projet a été mis en place, mais malheureusement, le complexe a été dénaturé par l'intervention. Par

rapport à la gare de Nanacamilpa, il y a eu un musée qui a fonctionné pendant quelques années, mais qui a été affecté par la criminalité. Le résultat c'est qu'il a été l'objet d'un assaut. Il n'y a pas encore des nouvelles qu'indiquent s'il y aura une réouverture.

En relation à l'état de conservation, chaque gare se trouve dans une situation distincte. En essayant de créer un patron utile pour son classement, quatre catégories ont été conçues : *excellent*, *bon*, *régulier*, et *mauvais*. Le critère de base a été au début vérifier l'intégrité du bâtiment en soit même, par exemple, si la gare compte encore avec tous les murs, et si elle compte avec le toit. Après, on a fait attention à l'existence et l'intégrité des éléments tels que des quais, des fenêtres et des portes. Finalement, le troisième critère qui a servi comme guide a été l'évaluation du vandalisme. De cette manière par exemple, la gare de Cerón qui se trouve dans un état de conservation magnifique au niveau structurel et qui compte avec tous les éléments, même ceux décoratifs, elle a reçu un classement *bon* au lieu d'un *excellent*, car ses murs extérieurs sont vandalisés. Dans la même logique, plusieurs gares ont reçu un classement *régulier* et non pas *mauvais* malgré la disparition des fenêtres, des portes et de mobilier, car la structure du bâtiment est bien préservée et le toit existe encore. Il y a d'autres gares qui se trouvent dans un état de conservation vraiment pénible, comme celle de Calpulalpan, où malheureusement ils ne restent que les murs et les quais, mais la plupart de la structure du toit, les couvertures, les fenêtres, les portes et le mobilier est disparu. Cette gare a été évalué comme mauvais. Malgré ce panorama, il y a pas mal des gares qui se trouvent dans état de conservation excellent : Soltepec, Santa Cruz, Santa Ana Chiautempan, etc. Heureusement, aucune gare a été détruite, et globalement, les édifices se trouvent dans un bon état, mais par contre, ils sont les équipements et les accessoires les éléments qui ont été affectés le plus.

Au fil de ce chapitre, on a compris que les définitions du patrimoine sont nombreuses, mais en général, il est possible d'affirmer qu'il s'agit de quelque chose tangible ou intangible léguée du passé, et que par ses caractéristiques spécifiques tient une valeur, lequel il faut protéger. Aussi, on a pu comprendre le caractère et les caractéristiques du patrimoine industriel et du patrimoine ferroviaire. Dans ce cadre, on a compris qu'il a été jusqu'à aux années quatre-vingt du XX siècle que des mesures ont été mises en place pour commencer à sauvegarder le patrimoine ferroviaire au Mexique. En outre, on a exposé quelles sont les gares qui composent cet héritage à l'État de

Tlaxcala : ses noms, auquel réseau elles ont fait partie, où elles se trouvent, leur occupation et sa situation de conservation actuelle.

Chapitre 7

Le plan de gestion patrimonial

Chapter 7 – The heritage management plan

Abstract

This chapter presents and explains the heritage management plan that has been created as a proposition to take care of the train stations that were built at the end of the 19th century, and the beginning of the 20th along the territory of the State of Tlaxcala. This plans follows a similar methodology to the one implemented by the international and the national institutions which have to face and deal with analogous tasks, such as identifying, protecting, studying, restoring, rehabilitating, giving advice to recommend an adequate reuse, and promoting both the tangible and intangible heritage all over the world. In this context, during these lines are recalled the actions that have already been done at the beginning of this proposition, and also are described the ones that could be implemented in the future. This second group of measures are described with greater detail.

Keywords: heritage, protection, rehabilitation, reutilization, promotion.

Au fil des lignes suivantes est présentée une proposition d'un plan de gestion patrimonial qui a été conçu pour s'occuper du patrimoine ferroviaire qui se trouve au long du territoire de l'État de Tlaxcala. Comme il a été indiqué, ce patrimoine est actuellement dans un état de dégradation physique, et il fait face aussi à un processus de croissance de manque d'estime de la population vers lui, provoquant qu'il ait chaque fois moins de l'engagement avec cet héritage. Ce projet pose une alternative pour affronter ces défis.

7.1 La présentation de la proposition du plan de gestion patrimonial

La proposition suivante cherche à présenter un ensemble des stratégies et des idées qui puissent être mises en place en envisageant de favoriser l'identification, l'étude, la valorisation, la sauvegarde et la gestion du patrimoine ferroviaire existant à l'État de Tlaxcala, au Mexique. Avec ces objectifs, le but principal de ce plan est de protéger les gares et de les réintégrer à la vie active de la société tlaxcaltèque, tout en suivant certaines stratégies de réhabilitation, restauration, réutilisation et reconversion. La finalité c'est que chaque gare puisse devenir un endroit de mémoire, d'identité, de loisir, éducatif, touristique, et que puisse se consolider comme un point de repère pour les villes et les villages. Pour l'accomplir, tout suite sont présentés et décrits les pas à suivre : la réalisation d'une recherche historique, la documentation de l'état de conservation des biens, l'enregistrement et le catalogage des biens, l'allocation de l'entité qui doit être le dépositaire de la garde de ce patrimoine, et celle qui doit le gérer, et finalement, le plan de gestion patrimonial et la proposition de la mise en valeur. Les trois premières parties sont touchés d'une façon moins rigoureuse car il s'agit des processus qui ont déjà été réalisés au long des derniers chapitres. Au contraire, le reste a été traité avec assiduité car il s'agit en fait, du cœur de cette proposition. Néanmoins, au même temps en raison d'un manque d'espace, surtout les derniers processus ont été décrits de la manière la plus simple que possible –surtout en ce qui concerne les points liés à la bureaucratie-, mais il faut clarifier que le but n'a été jamais de s'approcher aux enjeux de la gestion d'une façon simpliste. À cause de cette limitation, au long de la description de la proposition on a essayé de rester attachés à l'explication des stratégies générales, et beaucoup des détails ont dû être

laissés à côté. De toute façon, on considère que l'information présentée est suffisante pour servir comme point de départ pour démarrer des actions concrètes en faveur du patrimoine.

7.2 *La recherche historique*

Comme dans le reste des projets qui ont eu pour but de s'occuper d'un monument, d'un ensemble, d'un site ou d'une zone historique, le premier pas à faire pour mettre en place une intervention la plus professionnelle et précise que possible, c'est de réaliser une recherche historique à travers laquelle il soit possible de comprendre à profondeur l'ensemble d'événements qui ont contribué à la création et à la configuration du sujet qu'on cherche à intervenir. Dans le cas du patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, cela a été l'objectif du chapitre deux de ce travail : de fournir les renseignements historiques pertinents qui puissent être utiles pour la prise de décisions qu'il est nécessaire de faire pour la mise en œuvre de ce plan de gestion.

Dans ce cadre, il a été impérative de ne pas seulement consulter de la bibliographie qui traite le sujet des chemins de fer qui ont été établis à Tlaxcala, mais aussi une gamme diverse d'autres sources tels que des archives historiques, dans ce cas l'*Archivo Historico del Estado de Tlaxcala* (AHET), et de cartothèques et photothèques spécialisées comme la cartothèque du *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias* (CEDIF) qui se trouve au sein du *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*, à la ville de Puebla, Mexique. En suivant la même logique, des sources mexicaines ont été employés comme la *Mediateca INAH* et la *Mapoteca Manuel Orozco y Berra*, laquelle a été consultée en ligne, mais aussi d'autres internationaux comme la *David Rumsey Map Collection* ou la *Bibliothèque Royale de Belgique* et la *Library of Congress*. On remarque encore une fois qu'une recherche historique exhaustive est impérative, car au long du plan de gestion un nombre important des décisions de tout type doivent être prises fondées sur ces informations.

7.3 *La documentation de l'état de conservation*

Une fois que la recherche historique a été faite, il est impératif d'aller sur place pour étudier et enregistrer les conditions physiques des biens, et même de l'environnement qui les entoure. Ce pas est essentiel pour compléter la connaissance qu'on a déjà acquis à travers les documents

historiques. Au même temps, à travers de cette procédure il est possible de contraster ce qui les sources racontent avec ce qui existe encore sur le terrain. Une fois qu'une première reconnaissance a été faite, il est nécessaire de décrire et d'enregistrer l'état de conservation des biens. Il faut faire attention particulièrement aux parties et aux éléments des biens qui se trouvent dans un état de dégradation, aux matériaux particulièrement affectés, ainsi qu'aux éléments que semblent hors du contexte. Il est impératif de suivre une méthodologie qui permette d'enregistrer les observations d'une façon précise et standardisée. Pour ce cas en particulier, cette procédure a été réalisée en plusieurs visites du terrain, entre septembre et novembre 2015. De la même manière, les renseignements et les photographies apportées par Antonio Corichi Barceinas et Nazim Avendaño Ramos comme résultat de son travail de champ qui a eu lieu entre juin et novembre 2017 ont été aussi extrêmement utiles.²⁹⁶ À côté de la description écrite, il est recommandé de profiter des outils technologiques comme la photographie ou la vidéo pour effectuer cette tâche d'une manière encore plus précise. Le chapitre six a été consacré à s'occuper de ces tâches.

7.4 L'enregistrement et le catalogage des biens

À partir des visites du terrain et de l'évaluation de l'état de conservation des biens immobiliers, il est nécessaire aussi d'analyser ses caractéristiques formelles, et d'examiner des biens mobiliers trouvés *in situ* dans le cas qu'ils existent. L'analyse des systèmes et des techniques constructifs utilisées, des matériaux employés, et des styles architecturaux mis en place dans la construction des biens, dans ce cas les gares installées à l'Etat de Tlaxcala, est clé car cela permet d'identifier d'une manière précise les éléments et les critères qui les rendent uniques. Ce point est substantiel, car à partir de cette analyse les éléments exceptionnels peuvent être premièrement identifiés et après protégés. Également grâce à cette procédure il est possible de renforcer la mise en valeur de ce patrimoine. Ces observations et les analyses faits doivent être enregistrés et catalogués dans un instrument de caractère opérationnel qui permet sa consultation d'une manière utile, rapide et efficace. Malheureusement pour le cas de ces gares, il n'a pas été possible de trouver des nombreux bien mobiliers car la plupart d'entre elles ont été l'objet du pillage. Ces renseignements puissent être trouvés au chapitre cinq.

²⁹⁶ Les résultats de ces enquêtes ont été publiés dans le livre *El ferrocarril. Patrimonio Cultural de Tlaxcala*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala et Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, 2017. En plus, Nazim Avendaño Ramos et Antonio Corichi Barceinas et m'ont gentiment permis d'utiliser pour ce travail les photos prises.

7.5 Le dépositaire de la garde et l'entité gestionnaire

Lorsqu'un plan de gestion patrimonial va être mis en place, une de premières choses à faire c'est de régler la situation juridique des biens sur lesquels on cherche à agir. Dans ce cadre, il faut identifier quelles sont les entités qui ont des droits et des intérêts sur ce qu'on cherche à intervenir, et après il faut décider qui va être l'entité qui prendra charge de la garde du bien et qui s'occupera de le gérer. En ce qui concerne les gares qui ont été établies à l'État de Tlaxcala, il y a en principe deux acteurs impliqués porteurs des droits et d'intérêts. Le premier de ces acteurs c'est le gouvernement fédéral. D'un côté, puisque les gares appartenaient aux entreprises lesquelles au long du XXème siècle ont été intégrées à la compagnie parapublique *Ferrocarriles Nacionales de México*, en devenant par conséquence propriété de l'État mexicain, qui à la fois gérait cette dernière compagnie à travers le Ministère de Communications et des Transports (*Secretaría de Comunicaciones y Transportes*). D'un autre côté, le gouvernement fédérale est aussi un acteur à prendre en compte, car à travers de l'Institut National d'Anthropologie et Histoire (*Instituto Nacional de Antropología e Historia*, INAH) c'est lui qui s'occupe d'étudier, de préserver de protéger et de promouvoir le patrimoine mexicain à travers de la loi fédérale de monuments et de zones archéologiques, artistiques e historiques de 1972.²⁹⁷ Un autre acteur sont les entreprises privées lesquelles, lorsque *Ferrocarriles Nacionales de México* a été supprimée aux années quatre-vingt-dix du XXème siècle, et les divers branches du réseau ferroviaire ont été offerts sous la figure de concessions, elles les ont acquis pour les exploiter. Ce groupe d'entreprises ont des intérêts sur les gares puisqu'en principe elles sont les administratrices des biens qui viennent avec les voies, y compris ces bâtiments. Actuellement, les entreprises qui ont acquis des concessions sur les voies qui traversent l'État de Tlaxcala sont la *Kansas City Southern* et la *Ferromex/Ferrosur*. La première compagnie gère l'ancien réseau du *Ferrocarril Interoceánico* qui traversait l'État de Tlaxcala de nord-ouest vers l'est (la première branche de ce chemin de fer qui traversait l'État du

²⁹⁷ *Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricos*. Consulté le 27 juillet 2020: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/131_160218.pdf

nord-ouest vers le sud-ouest n'est plus opérative),²⁹⁸ et la deuxième gère le réseau qui a appartenu au *Ferrocarril Mexicano*.²⁹⁹

Dans ce contexte où il y a plusieurs acteurs, chacun avec ses propres droits et intérêts, comment peut-on gérer la garde et la gérance du patrimoine ferroviaire établi à l'État de Tlaxcala, avec l'objectif de mettre en œuvre un plan de gestion patrimonial ? Vu qu'il y a en principe au moins trois lignes d'intérêts sur les gares (le gouvernement fédéral en tant que propriétaire et garant de sa protection, et les entreprises privées en tant qu'exploitantes), il est nécessaire d'établir un dialogue entre les différentes parties impliquées. Ce qu'on propose c'est le diapositif suivant : premièrement, on suggère de faire l'appel à un réseau qui est clé en tout ce qui concerne la sauvegarde du patrimoine à l'État de Tlaxcala, le *Conseil des Chroniqueurs et des Historiens de l'État de Tlaxcala*.³⁰⁰ Ce réseau est important car dans son ensemble concentre beaucoup de connaissances en relation à la culture, à l'histoire et au patrimoine de l'État, car il est composé par soixante chroniqueurs, chacun correspondant à chaque municipalité de Tlaxcala. On propose de se mettre en relation avec ce réseau comme le premier pas pour mettre en œuvre le plan de gestion patrimonial, car cela assure de compter avec les savoirs et les contacts nécessaires pour l'instrumentation du projet.

Une fois qu'un dialogue a été établi au sein de ce *Conseil* pour promouvoir la mise en œuvre de ce plan de gestion, en prenant en compte notamment les chroniqueurs provenant des municipalités où il y a des gares, ce qu'on propose c'est la création d'une *association civile* pour les regrouper. L'idée c'est que ces chroniqueurs, regroupés autour d'une association, puissent être les promoteurs de la mise en place du plan de gestion patrimonial. Les avantages de se constituer en tant qu'une association civile sont nombreuses : ce type d'organisation civile permet à ses intégrants de se constituer légalement pour soutenir une cause en particulier, cette organisation permet de se constituer comme une personne morale et d'avoir accès aux diverses sources de financement, tant publique que privé, et permet même de participer dans le dessin des politiques du gouvernement. Puisqu'une des premières demandes pour l'établissement d'une association

²⁹⁸ Le réseau exploité actuellement par la Kansas City Southern a été vérifié dans son site web. Kansas City Southern, « Our network », consulté le 5 août 2020 : <https://www.kcsouthern.com/en-us/why-choose-kcs/our-network/network-map>

²⁹⁹ Le réseau exploité actuellement par la Ferromex/Ferrosur a été vérifié dans son site web. Ferromex, « ¿A dónde lo movemos ? », consulté le 5 août 2020 : <http://www.ferromex.com.mx/ferromex-lo-mueve/sistema-ferromex.jsp>

³⁰⁰ Consejo de Cronistas e Historiadores del Estado de Tlaxcala.

civile c'est l'allocation d'un nom, on propose celui de *Patrimonio Industrial del Estado de Tlaxcala, Asociación Civil*.

Après que l'*association* soit approuvée par le Ministère d'Économie (*Secretaría de Economía*), ce qu'on conseil c'est d'établir des conversations entre les membres de l'*association* et l'Institut Tlaxcaltèque de la Culture (*Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, ITC*).³⁰¹ Le but de ces conversations c'est d'instaurer un plan d'action conjoint entre les chroniqueurs associés, qui représentent à la société, et l'ITC, qui représente au gouvernement de l'État. L'objectif c'est que ces deux acteurs, en personnifiant la cause en faveur du patrimoine ferroviaire établie à l'État de Tlaxcala, puissent unir leurs efforts de façon conjointe afin de qu'en s'associant, ils puissent dialoguer et établir des accords d'une manière horizontale avec les institutions du gouvernement fédéral et les entreprises exploitantes du réseau ferroviaire.

Ainsi, la médiation des dialogues et des négociations entre l'*association* et l'ITC d'un côté, et les entreprises exploitantes et les institutions du gouvernement fédéral de l'autre, peut-être coordonnée par l'organe qui actuellement s'occupe de la gérance des enjeux liés avec les chemins de fer dans le pays, l'Agence Régulatrice du Transport Ferroviaire (*Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, ARTF*). Cet organe est une des sous-divisions du Ministère de Communications et de Transports (*Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT*), et la proposition c'est que l'*association* lui demande d'être le médiateur à cause de sa mission et de ses compétences institutionnelles. À travers de ce dialogue, on cherche de montrer la vision du plan de gestion à toutes les parties qui ont des droits et des intérêts liés aux gares, et de les persuader à s'engager dans la mise en place du projet.

Si les dialogues et les négociations sont fructueux, ce qu'on propose c'est que l'Institut Tlaxcaltèque de la Culture puisse devenir le dépositaire de la garde des gares, et que l'*association Patrimonio Industrial del Estado de Tlaxcala, Asociación Civil*, puisse devenir l'entité gestionnaire de ces biens. En même temps, cette *association* devra créer son propre règlement intérieur pour qu'elle puisse être bien gérée, et après être capable de gérer tout ce qui soit nécessaire avec de

³⁰¹ L'ITC c'est un organe public crée au niveau de l'État de Tlaxcala que compte avec de la personnalité juridique et du patrimoine propre, et qui a été créé avec le but de promouvoir et développer les manifestations de la culture en général. Pour achever ce but, il a un nombre important de compétences en ce qui concerne la gestion culturelle et la gestion des biens liés au patrimoine. Loi de création de l'ITC, *Ley del Instituto Tlaxcalteca de la Cultura*, consulté le 27 juillet 2020: http://www.culturatlaxcala.com.mx/controlinterno/ley_ITC.pdf

l'efficacité. À travers de ces actions et de cette formule il est garanti que le patrimoine ferroviaire reçoive d'une manière institutionnelle le plus de soutien que possible.

7.6 Le plan de gestion patrimonial et la proposition de mise en valeur.

Après que la situation juridique des gares ait été résolue, et que c'est clair quelles sont les entités qui sont en charge de la garde des gares et de sa gestion, c'est le moment d'exprimer la proposition prévue pour mettre en valeur le patrimoine ferroviaire. Le plan de gestion patrimonial qui a été pensé pour récupérer les gares tourne autour de la création d'un ensemble d'itinéraires à travers lesquels l'histoire, les caractéristiques architecturales et le rôle des gares dans la société puissent être mises en valeur. L'objectif c'est de récupérer la plupart des 24 gares en les réintégrant à la vie active des communautés où elles se trouvent, en les rendant des zones vertes, des espaces pour l'apprentissage, des endroits pour la promotion de la culture et l'identité, et des points attractifs pour le tourisme. Pour réaliser ces intentions, les actions qui seront mises en place suivront des stratégies de réhabilitation, restauration, réutilisation et reconversion, lesquelles ont été encadrées en quatre axes : le réaménagement et la restauration, la muséalisation, la sensibilisation et l'appropriation entre les habitantes de la communauté, et la promotion touristique.

Car il y a une forte possibilité qu'en principe il faudra faire face à un manque des ressources économiques, cette proposition a été pensée pour être appliquée en plusieurs phases au long du temps. Puisque la finalité c'est de protéger, de revaloriser, et de promouvoir les gares, le but c'est qu'à la fin d'un certain temps, toutes les gares puissent être restaurées, qu'elles soient reconnues pour la majorité de la population comme des éléments de valeur et d'importance au même niveau que d'autres biens tels que les zones archéologiques ou les églises, et qu'elles deviennent des points de référence dans le domaine du patrimoine industriel au niveau national et international.

Il faut réaffirmer le principe que les membres de l'association *Patrimonio Industrial del Estado de Tlaxcala, Asociación Civil* sont ceux qui promouvront toutes les actions toujours en accord avec l'INAH, qui fournira toute l'assistance officielle nécessaire pour une intervention approprié dans les gares. Si de la documentation additionnelle est requise, il faudra demander de l'aide aux autres institutions telles que le CEDIF, l'AHET et même l'Archive Général de la Nation (AGN). A continuation sont énumérées les actions à suivre pour exécuter ce plan.

Première phase

1.- Une fois que la recherche historique, que la documentation de l'état de conservation, et que les accords entre toutes les institutions sont prêts, puisqu'on cherche à mettre en œuvre le plan de gestion patrimonial avec du succès au fil du temps, la première action à mettre en place fait partie de l'axe concernant à la sensibilisation et l'appropriation entre les habitants de la communauté. Cette première action s'agit d'une stratégie de communication, à travers laquelle on informe à la population le plan pour récupérer les gares. L'objectif de cette action c'est de commencer à réveiller le sentiment d'appartenance entre les habitantes qui ont expérimenté l'usage des gares, et de le développer entre ceux qui ne l'ont pas. Ce pas est d'une importance majeure, car il s'agit d'une opportunité pour initier à sensibiliser le grand public de la valeur des gares. Il y a plusieurs moyens pour entreprendre cette stratégie : la plus institutionnelle, c'est que le directeur de l'ITC et quelques chroniqueurs présentent le plan dans certaines émissions de la chaîne de télévision de l'État. Une autre stratégie plus horizontale et innovatrice peut être la création de petits courts métrages qui présentent le projet et les gares ; ces matériaux peuvent être diffusés sur internet dans les réseaux sociaux institutionnelles des organes de l'État qui s'occupent des affaires de la culture, et par les chroniqueurs à travers de ses comptes digitaux aussi. Un avantage de cette tactique c'est que les réseaux sociaux permettent que le public interagisse avec ce contenu, et dans le contexte actuel, cela peut favoriser la diffusion du projet et ultimement le début d'un changement de perception vers les gares. Le but c'est de faire comprendre à la population que les gares et ses alentours ne sont pas seulement des bâtiments anciens ou des espaces en ruines, mais qu'elles sont une partie fondamentale de l'histoire nationale et du patrimoine de l'État et du pays.

2.- Au même temps que la stratégie de communication est développée, il faudra démarrer les actions sur le terrain. Idéalement, toutes les gares devraient être restaurées dès le début. Néanmoins, ces opérations semblent difficiles à être mises en œuvre au moins en principe, à cause de coûts. Par exemple, au moment de rédiger ces lignes,³⁰² il y a des plans financés par l'INAH pour restaurer certaines gares qui ont été affectés par le tremblement de terre qui a eu lieu en septembre 2017. Les gares bénéficiées sont celles de Santa Ana Chiautempan, de Calpulalpan et d'Huamantla ; les

³⁰² 28 août 2020.

budgets assignés à chacune sont de 1,650,000.00 pesos pour la première, 600,000.00 pour la deuxième, et 2,700,000.00 pour la troisième.³⁰³ Comme il est possible de constater, restaurer toutes les gares dès le début de la mise en œuvre du plan c'est une opération qui demanderait littéralement des millions et une période du temps considérable. Néanmoins, de toute façon des travaux relatifs à l'axe de réaménagement et de la restauration devront être réalisés. Il faudra que des experts de l'INAH évaluent de leur côté l'état de conservation des biens, et que cet Institut établisse quelles sont les gares qui ont besoin des travaux mineurs et puissent être réhabilitées et ouvertes au publique après une période de temps courte, et quelles sont celles qui devront passer par un processus de réaménagement et restauration plus profond. Il faut rappeler que chaque gare se trouve dans un état de conservation différente. Dans le contexte de cette réalité, il y a certaines gares dans lesquelles les suivants pas du plan pourront être mises en place avec moins de contretemps : par exemple, il y a une grande possibilité que les gares de Santa Ana Chiautempan et Santa Cruz puissent être ouvertes au publique plus tôt que celles de Tlaloc ou Sanz, lesquelles demandent plus des ressources pour les travaux de réaménagement et de restauration à cause de sa condition actuelle.

Deuxième phase

1.- Au même temps que les travaux d'évaluation sont entreprises par les experts de l'INAH, une autre partie des experts en combinaison avec les chroniqueurs membres de l'association *Patrimonio Industrial del Estado de Tlaxcala, Asociación Civil*, devront raffiner les détails des stratégies de réutilisation et de reconversion qui seront mises en place. Puisque l'objectif c'est que les gares puissent dialoguer de manière active aux différents niveaux avec les communautés où elles se trouvent, trois usages sont proposés pour les gares : en priorisant la question de la sauvegarde et de la mise en valeur, toutes les gares devront consacrer un espace pour la muséalisation. Parce que le projet de gestion patrimonial doit être pensé en principe pour les populations locales, les gares doivent compter avec des espaces qui puissent servir comme des sites pour la promotion des activités éducatives et culturelles et dans le même sens, avec d'autres qui encouragent la convivialité entre les habitants. Un troisième usage proposé pour certaines gares c'est le

³⁰³ Victor Hugo Varela Loyola, « Aplicará gobierno federal más de 15 MDP para reconstrucción de 19 inmuebles en Tlaxcala ». Consulté le 28 juillet 2020 en <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/tlaxcala/aplicara-gobierno-federal-mas-de-15-mdp-para-reconstruccion-de-19-inmuebles-en-tlaxcala/>

commercial. Le but c'est que dans le meilleur des cas, c'est trois usages puissent être combinés dans la plupart des gares que possible.

A continuation seront expliqués les stratégies de réutilisation et de reconversion qui ont été conçues pour la mise en place de ces usages. Premièrement, en ce qui concerne l'axe de la muséification, puisque l'objectif c'est de créer un ensemble d'itinéraires qui puissent englober toutes les gares, la proposition cherche à instituer une muséographie à travers laquelle chaque gare puisse être interprétée par soit même, et qu'au même temps puisse apporter à la compréhension de l'itinéraire duquel elle fait partie, et de tout l'ensemble des gares en général.

Pour achever cette vision, des thématiques ont été créées pour chaque gare et pour chaque itinéraire. Il faut remarquer que la plupart des gares font partie d'un itinéraire, mais que ne pas toutes d'entre elles comptent avec une thématique en particulière. A continuation sont présentées les gares qui comptent avec une thématique, et les itinéraires créés ; il faut remarquer que dans les deux cas, les thématiques ont été allouées par rapport au contexte géographique et historique où les gares sont placées, et qu'elles présentent toujours des sujets qui ont une relation avec le monde du chemin de fer. Il y a trois itinéraires spécialisés et un itinéraire général. Aussi, il y a quatre gares lesquelles à cause de son emplacement n'ont pas pu être intégrées à ces routes ; de toute façon il y a quelques propositions pour elles aussi.

Les thématiques liées à chaque gare :

- 1 – Gare d'Apizaco – le chemin de fer et le monde ferroviaire.
- 2 - Gare de Calpulalpan – le chemin de fer et le tourisme religieux au XIX siècle.
- 3 - Gare de Cerón – le chemin de fer et les voyageurs illustres qui ont traversé l'État de Tlaxcala.
- 4 - Gare de Guadalupe – le chemin de fer, la production et la commercialisation du bétail.
- 5 – Gare d'Huamantla – le chemins de fer et le commerce.
- 6 - Gare d'Iturbe – le chemin de fer comme insigne du progrès.
- 7 – Gare de La Trascquila – le chemin de fer et les métiers de la gare.
- 8 - Gare de Mazapa – le chemin de fer et la production du pulque.
- 9 - Gare de Muñoz – le chemin de fer en tant que facilitateur des échanges entre régions.
- 10 – Gare de Nanacamilpa - le chemin de fer et ses métiers.

11 - Gare de Panzacola – le chemin de fer et le processus d’industrialisation aux dernières décennies du XIX siècle.

12 - Gare de Santa Ana Chiautempan – le chemin de fer et les conflits suscités à cause de son arrivée.

13 - Gare de Santa Cruz – le chemin de fer et la mobilité sociale au XIX siècle.

14 - Gare de San Manuel - le chemin de fer et l’industrie textile.

15 - Gare de Soltepec – Le chemin de fer comme promoteur de la consommation du pulque au sein des grands centres urbains

16 - Gare de Zacatelco – le chemin de fer et la Révolution Mexicaine.

Les itinéraires proposés et les gares qui les composent :

La route de l’essor du Pulque

L’objectif de cette route c’est de mettre en valeur les caractéristiques de la civilisation et de la culture qui s’est développée à l’ouest et au nord-ouest de l’État de Tlaxcala au long de la deuxième partie du XIX siècle autour de la production du pulque. Le but c’est de montrer comment les chemins de fer ont transformé les dynamiques productives, économiques, sociales et culturelles de cette région dans cette période en particulier, et le rôle des gares au sein de ce processus.

Gares impliquées :

1 - Gare de Calpulalpan

2 - Gare de Mazapa

3 - Gare de Nanacamilpa

La route de la Révolution Industrielle

L’objectif de cette route c’est de mettre en valeur les éléments qui témoignent l’essor que l’industrie textile et la culture industrielle ont expérimenté au centre et au sud de l’État de Tlaxcala au long de la deuxième partie du XIX siècle. Le but c’est de montrer comment les chemins de fer ont favorisé

l'expansion du processus d'industrialisation, en rendant possible l'arrivée d'autres industries aux sites éloignés des centres urbains traditionnels, et le rôle des gares au sein de ce processus.

Gares impliquées :

- 1 - Gare de San Manuel
- 2 - Gare de Santa Ana Chiautempan
- 3 - Gare de Santa Cruz
- 4 - Gare de Panzacola

La route du cyclisme

L'objectif de cette route c'est de proposer le premier parcours officiel de ce type dans l'État pour les amateurs du cyclisme, à travers lequel ils pourront profiter de la nature et découvrir des nouveaux points culturels tout au long du nord de Tlaxcala. Cette route n'a pas été conçue pour offrir une thématique en particulière, néanmoins, plusieurs des gares qui la composent ont été réaménagées et muséalisées pour illustrer des phénomènes ou des processus historiques particulières qui ont eu lieu au sein de cette région, et qui ont été liés aux chemins de fer. Puisqu'il s'agit d'un itinéraire consacré principalement aux cyclistes, les gares devront être équipées avec des éléments nécessaires pour fournir de l'aide et du confort aux sportifs.

Gares impliquées :

- 1 - Gare d'Acocotla
- 3 - Gare de Cerón
- 4 - Gare de Guadalupe
- 5 - Gare d'Iturbe
- 6 - Gare de La Tráquila
- 7 - Gare de Mazarráza
- 8 - Gare de Muñoz
- 9 - Gare de Sanz
- 10 - Gare de Soltepec
- 11 - Gare de Tecoaac

La route générale du patrimoine ferroviaire

L'objectif de cette route c'est de proposer un itinéraire diverse, illustratif et le plus accessible que possible, qui puisse être suivi par toute personne qui s'intéresse à connaître le patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala à partir de diverses perspectives. L'ensemble des gares qui composent ce parcours se trouvent très proches ou au milieu des destinations qui sont les plus populaires de l'État. Les thématiques proposées au sein de cette route garantissent qu'à travers d'une visite à cet ensemble des gares il soit possible de comprendre l'importance que les chemins de fer et les gares ont eu pour la vie des tlaxcaltèques à partir de son arrivée au XIX siècle.

Gares impliquées :

- 1 - Gare d'Apizaco
- 2 - Gare de Calpulalpan
- 3 - Gare d'Huamantla
- 4 - Gare de San Manuel
- 5 - Gare de Santa Ana Chiautempan
- 6 - Gare de Santa Cruz

Gares qui n'ont pu pas être intégrées aux itinéraires

- 1 - Gare de Contadero – Puisque cette gare se trouve dans une petite communauté, elle pourrait être utilisée comme centre de culture.
- 2 - Gare de Contla – Puisque cette gare se trouve au milieu d'un village dont ancienne production artisanale est liée aux textiles, elle pourrait être utilisée comme centre d'interprétation de ce sujet.
- 3 - Gare de Tlaloc – Puisque cette gare se trouve au milieu d'une zone qui a été affectée par la Révolution Mexicaine, et ultérieurement bénéficiée par la répartition des terres agricoles, elle pourrait être utilisée et conditionnée comme le mémorial de Domingo Arenas, qui a été le principal *caudillo* qui a défendu les intérêts des paysans dans cette zone face aux intérêts des *hacendados*, qui étaient les propriétaires des plantations.

4 - Gare de Xicotencatl – Puisque cette gare se trouve au milieu d'une nouvelle cité industrielle appelée *Ciudad Industrial Xicotencatl*, cette gare pourrait être réhabilitée et réaménagée pour raconter la brève histoire de ce parc industriel.

Le plan c'est que à chaque gare il soit possible de trouver des renseignements généraux qui fassent référence au rôle des chemins de fer dans l'État de Tlaxcala, et que aussi, la plupart des gares puissent apporter des renseignements différents et variés. L'objectif c'est qu'à travers de certains dispositifs tels que des plaques signalétiques, des reconstructions des environnements, et que même en colloquant diverses statues en bronze qui recréent les passagers, les vendeurs et des anciens métiers des travailleurs des chemins de fer ou de la gare, ceux qu'interagissent avec ces bâtiments soient capables de connaître, de comprendre et de reconstruire l'ancien monde qui est né et qui s'est développé autour des gares au long de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et les premières décennies du XX^{ème}. Pour la reconstruction des environnements, il est prévu de faire l'appel à la participation de la communauté, afin que les habitants, surtout ceux qu'y ont vécu pendant plus long temps, puissent participer à la reconstruction de la mémoire collective, en apportant ses récits, des photographies et des objets anciens qui ont pu avoir une relation avec les gares et les chemins de fer. Tous ses éléments peuvent enrichir la proposition de la mise en valeur. Grâce à ces dispositifs, le but c'est que le public puisse découvrir aussi le nom de la gare, dans quelle période elle a été bâtie, quelles sont les matériaux et les techniques constructives employées pour son édification, quelles sont ses caractéristiques architecturales les plus remarquables, quelle a été son rôle dans la communauté ou le milieu où elle a été installée, et comment sa présence a contribué à transformer les relations sociales et le paysage. La finalité de cette stratégie de muséalisation est de consolider l'engagement de la population qui l'a déjà, et aussi de le créer en ceux qu'en manquent ; au moyen et au long terme, l'engagement des habitants est clé pour que la conservation et la sauvegarde réussissent.

En outre, en ce qui concerne l'axe relatif à la sensibilisation et l'appropriation entre les habitants de la communauté, pour réussir avec l'objectif de rendre les gares des sites qui encouragent la promotion des activités éducatives et culturelles, et qui suscitent la convivialité entre les habitants, la stratégie principale à suivre c'est d'aménager les espaces intérieurs, les quais, les plateformes et les alentours de ces biens d'une manière qui favorise l'accueil des gens. Pour ces actions, il faudra l'intervention des experts de l'INAH, mais aussi il faudra faire l'appel

aux architectes et aux architectes paysagistes. Le but c'est d'affecter et d'aménager certaines chambres de quelques gares pour qu'elles puissent être utilisés comme des espaces où plusieurs activités puissent avoir lieu. Ainsi, par exemple, des ateliers de peinture, de théâtre, de chant, de création littéraire, et de couture et de tissage peuvent être organisés au sein de ces espaces. D'autres activités comme la projection des films et des documentaires, l'organisation des exposés artistiques, des concerts, ou des conférences peuvent aussi se dérouler à l'intérieur des gares ou sur les quais et les plateformes. En suivant la logique de cette initiative, le plan envisage réaménager les alentours des gares afin de les rendre en espaces verts. Ce point est particulièrement important, car dans la plupart des villes et des villages de l'État de Tlaxcala il y a un manque des parcs et des jardins. Dans ce cadre, les gares pourraient devenir une alternative aussi dans ce domaine.

Pour amplifier l'impact du projet, la proposition c'est que d'autres espaces intérieurs puissent être aménagés pour les consacrer à l'usage commercial. Le plan c'est que dans plusieurs gares, surtout en celles qui plus susceptibles à être visitées, l'*association* administratrice puisse commercialiser à travers des boutiques des souvenirs et de la marchandise liée au monde du chemin de fer, en proposant par exemple des porte-clés, des cartes postales, de la bijouterie, des accessoires, des vêtements, et même des produits artisanaux locaux. Dans la même logique, certains de ces espaces pourraient être loués en faveur de l'industrie de la restauration, avec le raisonnement de continuer la vision qui encourage la réappropriation de l'espace, et que les gares puissent devenir des sites qui encouragent le dynamisme de l'économie locale.

Troisième phase

1.- Une fois que les détails de ces dernières stratégies proposées pour la réutilisation et la reconversion aient été discutés et raffinés par les chroniqueurs membres de l'*association* et les experts de l'INAH, c'est le temps de commencer à mettre en place les travaux d'aménagement des gares. Il est fondamental que les experts puissent se mettre en accord avec les autorités de chaque village ou de chaque ville, afin de déterminer une bufferzone qui garanti l'intégrité aussi des alentours des gares.³⁰⁴ Tous les travaux devront chercher de préserver l'essence de chaque gare, et de ne pas effectuer des actions qui puissent les dénaturer.

³⁰⁴ Malheureusement, cet aspect ne pas compris dans la loi locale actuel. L'enjeu est expliqué sur le point trois de cette même phase.

2.- Car les gares sont potentiellement des bien susceptibles de devenir des attractions touristiques, afin de promouvoir ce côté, l'*association* pourra établir des conversations avec l'intention de que le Ministère de Tourisme de l'État les promeuve comme une partie relevant du patrimoine et de l'histoire de l'État. Le but c'est que cette branche du gouvernement puisse mettre en œuvre toutes les stratégies nécessaires avec lesquelles elle compte, pour intégrer les gares à l'offre et à la dynamique touristique de l'État. Sur ce même point et du côté de l'*association*, une série de labels pourront être créés et promues pour souligner l'importance des gares aux locaux et aux visiteurs. Avec une attitude visionnaire, la création de la label *Red de Patrimonio Industrial de Tlaxcala* avec les sous-catégories de *Patrimoine des Chemins de Fer*, *Patrimoine de l'Industrie Textile*, *Patrimoine de l'Industrie Métallurgique*, *Patrimoine de l'Agro-industrie* et *Patrimoine des Métiers Industriels* serait un outil pertinent à partir duquel établir des stratégies de ciblées vers la distinction, la caractérisation et la promotion de ce type de patrimoine à l'État de Tlaxcala. Dans la même logique de promotion, il est fortement recommandé que l'*association* fasse tout ce qu'il soit possible pour visibiliser les gares sur internet : des actions simples mais d'une importance majeure comme les enregistrer sur google maps et toutes les réseaux sociaux, peuvent signifier qu'un visiteur les trouve ou non pas, où que plus de visiteurs arrivent s'il est possible de les géolocaliser sur des photos ou des vidéos. Idéalement, un site web accessible à partir des codes QR qui apporte plus des renseignements, même avec du matériel multimedia, devrait être mis en place. Il faut comprendre que ces outils informatiques sont devenus des vrais points de promotion touristique au XXI siècle.

3.- Puisqu'une grand problématique au Mexique et à l'État de Tlaxcala en ce qui concerne la protection et la sauvegarde des biens qui font partie du patrimoine industriel, c'est le manque d'un cadre juridique qui définisse ce concept au niveau théorique et temporel, et qui assure sa préservation, son étude et sa promotion, il est proposé au sein de la troisième phase du plan de mise en valeur de reformer la *loi de protection et conservation des monuments et édifices de l'État de Tlaxcala*.³⁰⁵ Cette loi a été promulguée en 1956, mais malheureusement elle protège seulement les biens qui ont été créés au long de la période coloniale, c'est-à-dire, la loi ne protège pas les biens

³⁰⁵ *Ley de protección y conservación de monumentos y edificios del Estado de Tlaxcala*. Consulté 1^{er} août 2020 : <http://secoduvi.tlaxcala.gob.mx/images/MN/LEY%20DE%20PROTECCION%20Y%20CONSERVACION%20DE%20MONUMENTOS%20Y%20EDIFICIOS%20DEL%20ESTADO%20DE%20TLAXCALA.pdf>

qui datent du XIX^{ème} siècle et non plus ceux du XX^{ème} ; comme résultat une gamme importante des biens sont laissés sans protection officiel. Le cas est similaire en ce qui concerne la *loi fédérale sur monuments et zones archéologiques, artistiques et historiques*,³⁰⁶ laquelle, malgré les nombreuses modifications qui l'ont rendue plus précise au long des années, ne protège pas encore le patrimoine industriel. On considère que cette action est important, puisqu'un cadre juridique approprié est un outil qui fournit un soutien essentiel aux institutions et aux intéressés qui s'occupent de la protection du patrimoine, et qui souvent doivent faire face aux autres intérêts assez puissants. Même si l'idéal serait-il changer la loi fédérale, on propose en principe promouvoir la modification de la loi de l'État, afin de créer une loi qui puisse protéger le patrimoine sous des nouvelles considérations, d'une manière plus large, plus profonde, et plus précise. Une proposition bien structurée pourrait aussi inclure toutes les autres expressions culturelles qui n'ont pas été incluses en 1956. En bref, la façon de mettre en place cette proposition c'est d'exposer les défis qui pose la protection du patrimoine aux certains députés du congrès local, notamment à ceux qui sont en charge de la commission d'éducation, culture, science et technologie. Cette commission, dont sa fonction est *d'étudier, d'analyser la réalité sociale avec la finalité d'approuver, de reformer ou de supprimer des lois ou des décrets liés au développement éducatif, culturel et scientifique de la société*,³⁰⁷ est la structure la plus approprié pour promouvoir les réformes nécessaires à la loi existante.

Quatrième phase

1.- Aussitôt que les gares soient prêtes après les processus d'aménagement et de muséalisation, les divers membres de l'association avec l'aide du reste des chroniqueurs, et des techniciens de la culture de l'INAH et de l'ITC, commenceront à mettre en place les activités éducatives et culturelles prévues.

³⁰⁶ *Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticos e históricos*. Consulté 1^{er} août 2020: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/131_160218.pdf

³⁰⁷ Congreso del Estado de Tlaxcala LXIII Legislatura, *Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología*. Consulté 1^{er} août 2020: <https://congresodetlaxcala.gob.mx/comision-educacion-cultura-ciencia-tecnologia/>

2.- Il est impératif que les membres de l'association surveillent et évaluent le développement tant que de la proposition de mise en valeur, comme le plan de gestion patrimonial en général. Pour réussir en ce but, il faudra organiser des dispositifs pour pister la dynamique et l'avancement du projet. Tous les points devront être surveillés et actualisés si nécessaire : dès l'état de conservation et la muséographie, jusqu'à sa promotion et sa protection juridique.

Cinquième phase

1.- Au moyen (après deux ans du début de l'ouverture des gares au public) et au long terme (après cinq ans), et une fois que le savoir-faire acquis dans la gestion du patrimoine puisse commencer à être systématisé, les membres de l'association pourront organiser un ensemble des événements pour susciter de la discussion en relation à ce type de patrimoine industrielle avec d'autres entités chargées de sa gestion.

2.- Les membres de l'association surveilleront, évalueront et actualiseront le projet afin de maintenir en bonne marche, les objectifs clé de ce plan de gestion patrimonial, qui sont l'étude, la valorisation, la sauvegarde et la gestion du patrimoine ferroviaire existant à l'État de Tlaxcala.

Malgré la brièveté de ce plan, il a été tenté de présenter une proposition qui restait attachée aux lignes directrices qu'un projet de ce nature doit avoir. Dans ce cadre, les phases les plus pertinentes par lesquelles un dossier de ce type doit être composé ont été développées au long de ces lignes. Ainsi, premièrement on a retracé des processus qui ont déjà été faits au fil des premiers chapitres de la thèse, tels que le besoin d'une recherche historique, la documentation de l'état de conservation des biens, et son enregistrement et catalogage. Après, et avec beaucoup plus de détail, au sein de ce chapitre il été expliqué comment des points tels que l'attribution de la garde des biens, la création d'une entité gestionnaire, et le plan de gestion en soit même peuvent être instrumentalisés et mises en place. Par rapport à ces trois dernières parties, il a été nécessaire de faire de la recherche pour collecter des idées qui pourraient contribuer à la création d'une proposition qui pourrait être en accord avec le contexte particulier de l'État de Tlaxcala. Dans ce cadre, plusieurs articles qui parlent de certaines expériences d'identification, de réaménagement, et de mis en place des

stratégies de revalorisation ou patrimonialisation qui ont eu lieu au Mexique dans le passé ont été consultés.

D'abord, les deux expériences de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine ferroviaire contenues dans l'œuvre *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*,³⁰⁸ ont été révisées : « Ferrocarril y estación del golfo : perspectivas museográficas » de José Antonio Olvera Sandoval,³⁰⁹ et « La estación y el ferrocarril de La Villa » de Teresa Márquez Martínez et Jorge Ramón Gómez Pérez.³¹⁰ Dans le même sens, les travaux contenus dans l'ouvrage *Memoria : Segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial*³¹¹ qui touchent la même thématique ont été consultés : « Propuesta para la preservación de la infraestructura ferroviaria de Rioverde, San Luis Potosí, al inicio de su segundo centenario » de Luz Carregha Lamadrid,³¹² « La conservación del patrimonio edificado de los ferrocarriles mexicanos, experiencias y propuestas » de Lucina Rangel Vargas,³¹³ et « Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México : Las estaciones como zonas de conservación » de María Eugenia Castillo de Curry.³¹⁴ Des autres articles qui ne

³⁰⁸ Sergio Niccolai et Humberto Morales Moreno (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003.

³⁰⁹ Olvera Sandoval, José Antonio, « Ferrocarril y estación del golfo : perspectivas museográficas », dans NICCOLAI, Sergio et MORALES MORENO, Humberto (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, p. 109 – 120.

³¹⁰ Márquez Martínez, Teresa et Gómez Pérez, Jorge Ramón, « La estación y el ferrocarril de La Villa » de Teresa Márquez Martínez et Jorge Ramón Gómez Pérez dans NICCOLAI, Sergio et MORALES MORENO, Humberto (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, p. 121 – 130.

³¹¹ *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002.

³¹² Carregha Lamadrid, Luz, « Propuesta para la preservación de la infraestructura ferroviaria de Rioverde, San Luis Potosí, al inicio de su segundo centenario » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 181- 190.

³¹³ Rangel Vargas, Lucina, « La conservación del patrimonio edificado de los ferrocarriles mexicanos, experiencias y propuestas » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 447- 454.

³¹⁴ Castillo de Curry, María Eugenia, « Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México : Las estaciones como zonas de conservación » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia*

touchaient pas la thématique des chemins de fer, mais qui apportaient des renseignements concernant la sauvegarde et la mise en valeur des sites industriels à l'État de Tlaxcala et ses alentours ont été aussi lus, par exemple « La adaptación de una hacienda en museo interactivo » de Javier González Corona,³¹⁵ « Ex fábrica La Trinidad : Algunas reflexiones sobre la ambientación museográfica del inmueble » de Nicolás Raúl Castro Meza,³¹⁶ « Recuperación de los espacios de la industria textil : La constancia Mexicana » de María Teresa Ventura Rodríguez et Máximo Sánchez Aranda,³¹⁷ et « San Manuel : Una recuperación de los espacios estructurales » de Blanca Esthela Santibáñez Tijerina.³¹⁸

Avec le même esprit de se nourrir des autres expériences qui ont eu lieu dans ce domaine, on a examiné des projets qui ont été développés au long de la dernière décennie au sein de différents États mexicains. L'article « Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad » de Ana Paulina Sotomayor Mora³¹⁹ a été très utile pour connaître les grands efforts qui ont été mis en place pour réaménager et revaloriser les anciens ateliers du *Ferrocarril Central Mexicano*, lesquels ont été établis à l'État d'Aguascalientes à la fin du XIX^{ème} siècle. En outre, grâce aux publications comme « Conservación del patrimonio ferrocarrilero :

Latinoamericana, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 417- 436.

³¹⁵ González Corona, Javier, « La adaptación de una hacienda en museo interactivo » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 90 -102.

³¹⁶ Castro Meza, Nicolás Raúl, « Ex fábrica La Trinidad : Algunas reflexiones sobre la ambientación museográfica del inmueble » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 117 – 130.

³¹⁷ Ventura Rodríguez, María Teresa, et Sánchez Aranda, Máximo, « Recuperación de los espacios de la industria textil : La constancia Mexicana », dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 169- 180.

³¹⁸ Santibáñez Tijerina, Blanca Esthela, « San Manuel : Una recuperación de los espacios estructurales », dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 215 - 225.

³¹⁹ Sotomayor Mora, Ana Paulina, « Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad », *Gremium*, Vol. 4, N° 7, p. 81-97.

propiedad, custodia y futuro el caso de la estación del ferrocarril de Cuernavaca, Morelos »³²⁰ et « Patrimonio ferrocarrilero : la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca. Patrimonio en riesgo »³²¹ de Sofia Riojas Paz, on a eu la possibilité de constater l'état de dégradation dans lequel la gare de Cuernavaca, qui appartenait aussi au réseau du *Ferrocarril Interoceánico* se trouvait encore en 2015. Heureusement, et après des années d'être pillée, vandalisée et même après d'un grand incendie, elle a été récemment restauré d'une manière exceptionnelle par l'INAH.³²² Cette action a contribué à protéger une des plus importants biens du patrimoine ferroviaire à l'État de Morelos. Un autre cas de patrimonialisation qui a été analysé est celui du *Museo del Ferrocarril en Otumba*, lequel s'agit d'une proposition assez intéressante, surtout au niveau de sa gestion, qui a été établie pour sauvegarder et mettre en valeur la gare du *Ferrocarril Mexicano* qui a été établie au ville d'Otumba, à l'État de México.³²³

L'analyse et la réflexion autour de ces expériences a permis de créer et de proposer pour le patrimoine ferroviaire de l'État de Tlaxcala, un plan de gestion patrimoniale dont ses stratégies ont pris en compte ce qui avait déjà été essayé avec du succès aux autres scénarios dans le passé, en tentant au même temps de pallier ou de couvrir les points faibles des antérieures initiatives. Ainsi, avec cet état d'esprit innovateur, il a été un exercice enrichissant le fait de développer des diverses propositions pour aborder les enjeux liés à l'attribution de la garde des biens, à la création d'une entité gestionnaire, et au plan de gestion. Décider sur quel modèle les gares devraient être gérés, a demandé de faire face à un nombre des questions qui souvent n'avaient pas une réponse facile.

Dans ce cadre en particulier, dès très tôt, on a dû affronter certaines carences au niveau institutionnel lesquelles pratiquement tous les chercheurs et gestionnaires des biens culturels ont dénoncé depuis presque vingt-ans : le manque d'un cadre juridique approprié qui protège le

³²⁰ Riojas Paz, Sofia, « Conservación del patrimonio ferrocarrilero : propiedad, custodia y futuro el caso de la estación del ferrocarril de Cuernavaca, Morelos », *IX foro Académico de ciencia, creación y restauración*, Escuela de Conservación y Restauración de Occidente, Guadalajara, Jalisco, México, 31 octubre, 1 et 2 novembre 2012. Consulté le 5 août 2020 : http://www.ecro.edu.mx/pdf/pdf_memorias/sofia_riojas.pdf

³²¹ Riojas Paz, Sofia, « Patrimonio ferrocarrilero : la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca. Patrimonio en riesgo », *Estudios sobre conservación, restauración y museología*, Vol. 2, p. 182 – 191.

³²² Quelques photographies que montrent la gare après de la restauration, non pas officielles de l'INAH, peuvent être consultés ici : <https://www.admagazine.com/cultura/segunda-vida-para-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-cuernavaca-20171026-2096-galerias-43000-imagen.html>

³²³ Le musée compte avec deux points de contact, son site sur Facebook, et un blog sur la plateforme Blogger. Les deux ont été consultés le 5 août 2020 : a) Facebook, Museo del Ferrocarril en Otumba <https://www.facebook.com/museoferrocarril.mex/> b) Blogger, Museo del Ferrocarril en Otumba <http://afoac.blogspot.com/>

patrimoine industriel au Mexique et aux États, et l'ambiguïté en relation à qui est l'entité chargée de prendre soin ou de s'occuper de la protection des gares. En relation au premier point, il est primordial que ceux qui s'occupent de l'étude du patrimoine industriel, en tant que les individus les mieux informés par rapport à cette thématique, s'approchent aux preneurs des décisions afin de les sensibiliser sur ce sujet. Pour ce motif, vu l'importance d'un cadre juridique, on a proposé comme premier groupe cible, les députés locaux qui ont entre leurs mains la commission d'éducation, culture, science et technologie, car sont eux ceux qui ont la possibilité de proposer des modifications à la loi locale qui traite ce domaine. Également, on devrait toujours aspirer à modifier la loi fédérale. Idéalement, le travail de pédagogie devrait s'étendre à tous les niveaux.

En outre, la solution proposée pour la gérance des gares, même si elle peut sembler controversée, a été créée en prenant en compte la connaissance de la société tlaxcaltèque et de sa mentalité, et les nuances dans la façon de faire politique et d'administrer les institutions dans cet État, tout en essayant au même temps de constituer une gérance qui pouvait être composée par des intégrants de la société qui comptent avec de la connaissance dans le domaine de l'histoire et la gestion de la culture, et qui soient partie d'un réseau déjà établi et reconnu. Pour arriver à cette résolution, il a été notamment enrichissant d'étudier le cas du *Museo del Ferrocarril en Otumba*, lequel a été établi dans une gare très similaire à celles de Guadalupe, Santa Cruz ou Zacatelco, et est géré par une association civile qui s'appelle *Amigos del Ferrocarril en Otumba, A.C.*

En ce qui concerne la mise en valeur, à travers de la proposition faite on a tenté que malgré son emplacement hétérogène, toutes les gares pouvaient faire partie du plan d'une manière ou d'une autre. Pour achever cet objectif, on a proposé un système par lequel chaque établissement pouvait être représentatif et unique par soit même, mais qu'à la fin pouvait faire partie d'un réseau. Dans ce cadre, le défi a été de créer un discours en général, qui pouvait être composé par plusieurs discours plus spécifiques. Par rapport à la réutilisation des gares, on a tenté de toucher avec cette proposition différents types de publiques : on a pensé de consacrer des espaces utiles pour la communauté, mais aussi d'autres dédiés à satisfaire et promouvoir l'activité touristique et le loisir.

En général, même si les propositions ne sont pas parfaites, ou si on n'a pas réussi à tout expliquer avec du plus grand détail, on a essayé d'inclure la plupart des stratégies qu'on a appris au sein du TPTI, notamment ce qu'on a vu sur le terrain ; en reprenant cet esprit, on a tenté de créer une proposition composée par des stratégies et des idées qui pourraient être soutenables au long terme. D'une manière plus large, l'objectif est aussi d'intervenir dans le reste du patrimoine

industriel qui se trouve dans l'État : voilà le nom qu'on a proposé par l'association, lequel ne touche pas seulement le patrimoine ferroviaire, mais tout l'ensemble des biens qui tombent sur cette catégorie. On est conscient que mettre en place ce type de projets ne pas du tout facile et rapide dans la majorité du temps, car il faut faire face à la bureaucratie dans tous les niveaux, à la vision étreinée des autorités, du publique et même des collègues, et en général à l'esprit conservateur qui n'envisage pas du changement bien qu'il soit pour améliorer. Peut-être certaines de nos propositions semblent pas du tout réalisables, mais de toute façon on est convaincus qu'il faut toujours pointer le plus haut que possible : si jamais ne nous réussissons à mettre en place seulement la moitié, cela sera déjà quelque chose d'importance.

Conclusions

Bien que l'État de Tlaxcala est reconnu pour son patrimoine préhispanique et coloniale, on a pu constater qu'il compte aussi avec un patrimoine industriel remarquable, notamment en ce qui concerne le patrimoine ferroviaire. Grâce à sa position géographique stratégique, deux des premières lignes de chemin de fer qui ont été installées au Mexique ont traversé son territoire : le *Ferrocarril Mexicano* et le *Ferrocarril Interoceánico*. L'histoire accidenté et complexe de ces deux projets montre la complexité du XIX^{ème} siècle mexicain, mais aussi l'enthousiasme et l'ambition de certains entrepreneurs qui ont dû faire face à toute sorte des difficultés afin de réaliser ses objectifs. Ainsi par exemple, à cause des guerres, du manque de capital et des capacités techniques, trente-six ans sont passés entre le moment où la première concession pour établir un chemin de fer a été octroyée en 1837, et l'inauguration du premier réseau dans la république en 1873.

D'autre part, il a été stimulant de réfléchir comment l'arrivée des chemins de fer a touché les paysages, surtout dans le cas de l'État de Tlaxcala, dont son territoire avait été un espace essentiellement consacré aux activités agricoles. Dans ce cadre, l'établissement des équipements nécessaires pour le fonctionnement de cette industrie a transformé d'une manière profonde certaines régions, comme la zone où les ateliers du *Ferrocarril Mexicano* ont été établis, laquelle rapidement est devenue la ville qu'on connaît actuellement comme Apizaco. De la même façon, le chemin de fer a transformé la production agricole, a encouragé l'installation d'autres industries à Tlaxcala et a facilité le commerce et la circulation des personnes.

Un endroit clé au milieu des interactions entre le système ferroviaire et le territoire sont les gares, car elles sont les points d'accès à travers lesquels les biens et les personnes transitent. Cette condition a fait que dès très tôt, les gares deviennent des sites importants pour les endroits où elles ont été établies, en raison de son rôle de médiatrices entre le monde régional et le reste du pays. Comme conséquence de cette position, souvent certaines gares sont devenues aussi des sites autour lesquels d'autres activités économiques étaient développées. Par exemple, on connaît le cas de la gare de Muñoz, dont dans ses alentours une usine dédiée à la fabrication des transverses a été établie. Dans le même sens, il faut penser aux gares non pas seulement en tant que des endroits inexpressifs et monotones au service seulement de leur fonction, mais tout au contraire, il vaut mieux les conceptualiser comme des sites dynamiques où fréquemment une partie importante de la vie quotidienne des communautés avait lieu.

À côté de ces rôles, les gares sont aussi importantes à cause des matériaux, des techniques constructives et des modèles architecturaux qui ont été employés dans sa construction. En tant que des édifices qui ont été bâtis à la fin du XIX^{ème} siècle et aux premières décennies du XX^{ème}, de la brique, du fer, du zinc, et du verre ont été incorporés à la fabrication de ses structures. Dans le même sens, une des innovations plus significatives mise en place à l'époque a été le système qui combinait des poutrelles en fer et des briques pour construire les toits de certaines gares.

Néanmoins ces circonstances et ses caractéristiques, il a été possible de constater que les gares se trouvent actuellement dans un état de conservation pénible. Normalement elles recevaient déjà très peu du service d'aménagement, mais cette situation s'est aggravée à partir de la privatisation qui a eu lieu aux années 90's du XX^{ème} siècle de la compagnie parapublique *Ferrocarriles Nacionales de México*, qui était sa propriétaire. Les nouvelles compagnies qui ont acquis des concessions pour exploiter le réseau ferroviaire mexicain, n'ont jamais pris soin de ces immeubles. Dans ce contexte, puisque malgré les efforts de plusieurs institutions les gares continuent en train de se dégrader, il a été précise de proposer un plan pour les sauvegarder et revaloriser.

Pour la conceptualisation et la création du plan de gestion patrimonial proposé, ce projet s'est nourri d'autres expériences qui ont déjà été mises en place en Europe et notamment au Mexique. Certainement, l'antécédent de la *Route Européenne du Patrimoine Industrielle*, et du *Bassin minier du Nord-Pas de Calais* ont contribué à la conception d'itinéraire par lequel la plupart des gares pouvaient être connectées à travers le même discours et les la même gérance. Les expériences d'aménagement et de mise en valeur qui ont été appliquées aux autres gares et aux autres complexes ferroviaires au sein d'autres États mexicains, ont encouragé la décision de doter à chaque gare d'une personnalité particulière à travers laquelle les habitants pouvaient s'identifier et les visiteurs s'engager.

Au long de la réalisation de cette recherche, il a été nécessaire de faire face aux plusieurs défis. Le premier d'entre eux a été de s'approcher à l'histoire du *Ferrocarril Mexicano* et du *Ferrocarril Interoceánico* à partir d'une perspective qui cherchait à favoriser la *Business History* et l'Histoire des Techniques. Normalement cela n'a rien de particulier, mais dans ce contexte l'histoire de ces deux compagnies a été raconté la plupart du temps depuis un point de vue qui a privilégié l'histoire politique, et seulement récemment son histoire a été abordée depuis la perspective de l'histoire économique. Ainsi, uniquement certaines publications ont abordé comme

thématique centrale aux entrepreneurs et aux ingénieurs qui ont travaillé dans les chemins de fer au Mexique, et le même peut être dit par rapport aux ouvrages consacrées à parler de la technologie et du monde technique impliqué dans le développement cette industrie dans ce pays. Dans la même logique, il y a déjà au moins trois ouvres qui parlent seulement du réseau du *Ferrocarril Mexicano* avec une vision globale en tant que sujet principal, mais encore aucune qui touche avec ce regard l'histoire du *Ferrocarril Interoceanico*. Ces points restent comme des zones fertiles lesquelles ont besoin encore de la recherche pour mieux connaître le profil de cette industrie, surtout dans la région autour de Tlaxcala.

Dans le même esprit, la discussion sur les paysages doit être continué. Au-delà de la capitale, la ville de México, ce sujet est très peu traité, et souvent reste confiné dans l'agenda des géographes et des architectes. L'méconnaissance et la marginalisation de ce sujet ont emmené à une très mauvaise gérance de cet actif. Les résultats ont des conséquences esthétiques mais aussi environnementales. Également, de la recherche doit poursuivre en relation à l'analyse de l'architecture mise en place dans les bâtiments consacrés aux activités industriels au Mexique. Surtout, on trouve impératif de dialoguer afin de trouver des noms pour identifier les styles architecturaux conçus à l'époque, lesquels employaient des nouveaux matériaux et des nouvelles techniques constructives.

Cependant, peut-être les deux champs sur lesquels il faut promouvoir plus des actions sont le juridique et le pédagogique. On a montré comment le patrimoine industriel et par conséquence le patrimoine ferroviaire à l'État de Tlaxcala ne compte pas avec aucune loi ou décret qui les protège, car la loi locale ne protège que des biens de la période coloniale, et la loi fédéral n'spécifié pas ce type d'héritage. Des changements pour améliorer ces instruments doivent être mises en place. Dans le même sens, il est catégoriquement nécessaire qu'à Tlaxcala on commence à parler plus de ce type de patrimoine, car dans la mesure qu'on l'étude et qu'on remarque son importance en le rendant visible, la population le reconnaîtra comme quelque chose d'importance et s'engagera dans sa sauvegarde. Ces sont les domaines d'opportunité qu'il faut encore cultiver, et sur lesquels il est nécessaire toujours d'agir dans l'avenir.

Sources et bibliographie

Dans cette partie se trouvent les références de tous les matériaux utilisés pour documenter ce travail.

Archives Historiques

Archivo Histórico del Estado de Tlaxcala (AHET) – Tlaxcala, México

- a) Cahuantzi, Próspero, *Memoria de la administración pública del Estado de Tlaxcala*, Tlaxcala, Imprenta del Gobierno, 1893.
- b) Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906

Cartothèques

David Rumsey Map Collection

- a) No.29A : Relief map of Tlaxcala

Mediateca INAH (cartothèque et photothèque)

- a) Carta del Ferrocarril de Atlamaxac. Serie Zonas Regionales N°. 47/58
- b) *Apizaco-La Estación*

Mapoteca Manuel Orozco y Berra

- a) *Carta del Ferrocarril de Santa Ana a Tlaxcala.*
- b) *Carta del Ferrocarril Industrial de Puebla.*

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF) – Puebla, México

- a) *Cartas N°3238 / Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones. Empresa Delfin Sánchez y Compañía Constructora 1889.*
- b) *FC Mex N°8239 / Plano del Ferro-Carril Agrícola de Tlaxco*
- c) *FC Mex N°5516 / Carta del Estado de Tlaxcala mandada a formar por su actual Gobernador el Sr. D. Mariano Grajales y delineada por P. Almazán*
- d) *FC Mex N°6317 / F.C. Mexicano. Estación de Guadalupe*
- e) *FC Mex N°2620 / Mexican Railway*
- f) *FCI N°686 / Estación Mazapa*
- g) *FCI N°380 / Estación Pavon*

Bibliothèques & Hémérothèques

Biblioteca Nacional Digital de México - México

Bustamante, Anastasio, *Proyecto del primer camino de hierro de la república, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, imprimé par Ignacio Cumplido, 1837.

Bibliothèque Royale de Belgique – Belgique

Journal de Charleroi, 17 août 1855.

Hemeroteca Nacional Digital de México – México

El Monitor Republicano, 17 septembre 1869

El Tiempo, 25 août 1889

El Universal : periódico independiente / periódico político y literario, 5 mai 1849.

El Universal : periódico independiente / periódico político y literario, 14 octobre 1849

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 15 mars 1853.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 16 mai 1854.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 17 mai 1854.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 22 août 1854.

El Universal : periódico independiente / periódico político y literario, 6 janvier 1855.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 5 mars 1855.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 8 mars 1855.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario 17 mai 1855.

El Universal: periódico independiente / periódico político y literario, 23 mai 1855.

La Revista Universal, 10 octobre 1870

Le Trait d'Union, 24 juin 1869

Library of Congress – United States of América

« Latest from Mexico ». *The banner* (Abbeville, S.C.), 1er juillet 1846.

« Tacubaya, August 27, 1847 ». *Edgefield advertiser*, 22 septembre 1847.

Bibliographie

Imprimée

Álvarez Nieves, Roxana, « La presencia cántabra en instituciones financieras de Ciudad de México, 1881-1930 » dans DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael, et CERUTTI PIGNAT, Mario (dir.), *De la colonia a la globalización. Empresarios Cántabros en México*, España, Universidad de Cantabria, 2006, p.47-74.

Arias Gómez, María Eugenia, « De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana : Felicitas Juárez Maza de Sánchez (1847-1905) », *La Palabra y el Hombre*, No.116, 2000, p. 31-56.

Báez Macías, Eduardo, *Guía del Archivo de la Antigua Academia de San Carlos, 1781-1910*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003.

Becher, Henry Corry Rowley, *A trip to Mexico*, Toronto, Willing and Williamson, 1880.

Bonilla Galindo, Isabel, « Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez », *Mirada Ferroviaria*, N°7, 2009, p. 30-40.

Bühler, Dirk, « La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería », *Boletín de Monumentos Históricos*, No. 18, 2010, p. 78-95.

- Carregha Lamadrid, Luz, « Propuesta para la preservación de la infraestructura ferroviaria de Rioverde, San Luis Potosí, al inicio de su segundo centenario » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 181-190.
- Castillo de Curry, María Eugenia, « Adecuación del marco legal para la protección del patrimonio ferroviario en México : Las estaciones como zonas de conservación » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 417-436.
- Castro Meza, Nicolás Raúl, « Ex fábrica La Trinidad : Algunas reflexiones sobre la ambientación museográfica del inmueble » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 117 – 130.
- Chapman, John Gresham, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, D.F., SEP Setentas, 1973.
- Corichi Barceinas, Juan Antonio et Avendaño Ramos, Nazim, *El ferrocarril. Patrimonio Cultural de Tlaxcala*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala et Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, 2017.
- Cuadros Trujillo, Francisco, *Arquitectura y ferrocarril. Tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía*, España, Universidad de Jaén, 2019.
- De la Paz Ramos, María et Rodríguez Benítez, Rigoberto, *Formación de ingenieros en el México del siglo XIX*, México, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) / Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) / Universidad Autónoma de Sinaloa, 2007.
- De las estaciones*, México, Secretaría de Comunicaciones/Ferrocarriles Nacionales de México/ Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995.
- Del Valle Pavón, Guillermina, « Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI », *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 14, N°.1, 2007, p. 7-48.

- Departamento de la Estadística Nacional, Estados Unidos Mexicanos, « Censo General de Habitantes », 30 novembre 1921, p.74.
- Fernández-Christlieb, Federico, et Ramírez-Ruiz, Marcelo, « El concepto de paisaje en lengua castellana : una hipótesis geográfica de sus equivalencias en la Nueva España de los siglos XVI y XVII », *Journal of Latin American Geography*, Vol. 15, N° 2, 2016, p. 79-99.
- Gamboa Ojeda, Leticia et Santibáñez Tijerina, Blanca Esthela, « Tropiezos y logros de la metalurgia en el siglo XIX. La fundición de Panzacola, Tlaxcala », *Tzintzun : Revista de Estudios Históricos*, N° 19, 1994, p. 5-28.
- Garavaglia, Juan Carlos et Grosso, Juan Carlos, « La región de Puebla/Tlaxcala y la economía novohispana (1670-1821) », *Historia Mexicana*, Vol. 35, N°. 4, 1986, p. 549-600.
- García Cubas, Antonio, *Cuadro Geográfico, Estadístico, Descriptivo e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- García Cook, Ángel, *Tlaxcala a la llegada de los españoles según las evidencias arqueológicas*, México, D.F, Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 2014.
- García de León, Antonio, « Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz : comercio libre y mercado interno a fines del siglo XVIII (1778-1795) » dans HAUSBERGER, Bernd et IBARRA, Antonio (dir.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid/Frankfurt am Main, Iberoamericana / Vervuert, 2003, p.131-143.
- González Corona, Javier, « La adaptación de una hacienda en museo interactivo » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 90 -102.
- González Jácome, Alba, « Evolución de la industria textil en Tlaxcala. Siglo XIX y primera mitad del XX », dans *Historia y sociedad en Tlaxcala, Memorias del 2º Simposio Internacional de Investigaciones Socio-históricas sobre Tlaxcala*, octubre de 1986, Tlaxcala, Gobierno del Estado de Tlaxcala, Instituto Tlaxcalteca de Cultura, Universidad Autónoma de Tlaxcala et Universidad Iberoamericana, 1989, p. 86-107.
- _____, « De las manos tejedoras a las Fábricas Textiles : el nacimiento de una industria en Tlaxcala », *Tlahcuilo. Boletín del Archivo Histórico de Tlaxcala*, Vol. 2, n°4, 2008, p. 9-24.
- Illades, Carlos. *Guerrero. Historia Breve*, México, Fondo de Cultura Económica, 2011.

- López Ortiz, Heriberto, « Ferrocarriles Mexicanos : del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero », dans ÁLVAREZ ARREDONDO, Ricardo (dir.), *La reforma del Estado en blanco y negro. Agenda para la reforma del Estado*, México, Grupo Parlamentario del PRD en la LX Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, 2007, p. 489-502.
- Maderuelo, Javier, *Nuevas visiones de lo pintoresco. El paisaje como arte*, dans LARRUCEA GARRITZ, Amaya, « La arquitectura de paisaje en los 100 años de la UNAM. El reto de diseñar el paisaje mexicano », *Bitácora Arquitectura*, N° 21, 2010, p. 62-75.
- Márquez Martínez, Teresa et Gómez Pérez, Jorge Ramón, « La estación y el ferrocarril de La Villa » de Teresa Márquez Martínez et Jorge Ramón Gómez Pérez dans NICCOLAI, Sergio et MORALES MORENO, Humberto (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, p. 121 – 130.
- Márquez Martínez, Teresa, « Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México », *América Latina en la Historia Económica*, N° 23, 2005, p. 119-130.
- Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002.
- Molotla Xolalpa, Pedro Tlatoani, « La arquitectura ferroviaria en México. Influencias importadas y asimilación de estilos. (1873-1937) » thèse de doctorat en Architecture, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, p. 320.
- _____, « La arquitectura ferroviaria y su contribución a la arquitectura civil en México : integración de nuevas formas y sistemas constructivos », *Gremium*, Vol. 5, N° 9, 2018, p. 81-98.
- Morante López, Rubén, « Las antiguas rutas comerciales : un camino por las sierras nahuas de Puebla y Veracruz », dans LONG TOWELL, Janet et ATTOLINI LECÓN, Amalia (dir.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) / Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 2009, p. 107-128.
- Niccolai, Sergio et Morales Moreno, Humberto (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003.
- Ochoa Paredes, Cruz María, « Evolución histórico-geográfica de las divisiones territoriales del estado de Tlaxcala (1519-1980) », *Invest. Geog*, N° 15, 1985, p. 211-253.
- O’Farril, Rómulo, *Reseña Histórica, Estadística y Comercial de México y sus Estados*, México, Imprenta Reina Regente, 1895.

- Olvera Sandoval, José Antonio, « Ferrocarril y estación del golfo : perspectivas museográficas », dans NICCOLAI, Sergio et MORALES MORENO, Humberto (dir.), *La cultura industrial mexicana : primer encuentro nacional de arqueología industrial*, México, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial et BUAP, 2003, p. 109 – 120.
- Ortega Morel, Javier, Bonilla Galindo, Isabel et Aguayo, Fernando, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, México, CONACULTA, 2013.
- Paleta Pérez, Guillermo, « Conformación histórico-territorial y productiva en la segunda mitad del siglo XIX en Nativitas », dans SALAS QUINTANAL, Hernán, et RIVERMAR PÉREZ, María Leticia (dir.), *Nativitas, Tlaxcala. La construcción en el tiempo de un territorio rural*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2015, p.59-71.
- Pérez Tamayo, Ruy, *Historia general de la ciencia en México en el siglo XX*, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.
- Pletcher, David M., « The Building of the Mexican Railway », *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 30, N°1, 1950, p. 26-62.
- Prieto Fernández del Viso, José Manuel, « Americanos y escuelas. Una aproximación al patrocinio indiano en las construcciones escolares en Asturias », *Magister : Revista miscelánea de investigación*, N° 23, 2010, p. 35-57.
- Ramírez Rancaño, Mario, *El Rey del Pulque. Ignacio Torres Adalid y la industria pulquera*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012.
- Ramírez Rodríguez, Rodolfo, « La Importancia de la carga de pulque en los Ferrocarriles Nacionales de México, 1890-1930 », *Revista Mirada Ferroviaria*, México, N° 35, 2019, p. 4-16.
- Rangel Vargas, Lucina, « La conservación del patrimonio edificado de los ferrocarriles mexicanos, experiencias y propuestas » dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 447- 454.
- Rendón Garcini, Ricardo, *El Prosperato, El juego de equilibrios de un gobierno estatal (Tlaxcala de 1885 a 1911)*, México, D.F., Siglo XXI Editores / Universidad Iberoamericana, 1993.
- Riojas Paz, Sofía, « Patrimonio ferrocarrilero : la Estación del Ferrocarril de Cuernavaca. Patrimonio en riesgo », *Estudios sobre conservación, restauración y museología*, Vol. 2, p. 182 – 191.

Rodríguez Prampolini, Ida, *La crítica de arte en México en el siglo XIX: Estudios y documentos, 1810-1858*, Tome II, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

Romano Garrido, Ricardo, *La vida en rieles*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2010.

Salazar Garrido, Lucía, « Aspectos económicos y sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910) » thèse de master en Histoire, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1997, p. 235.

Salmerón Castro, Alicia, « Proyectos heredados y nuevos retos. El ministro José Yves Limantour (1893-1911) », dans LUDLOW, Leonor (dir.), *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2002, p.175-210.

Santibáñez Tijerina, Blanca Esthela, « San Manuel: Una recuperación de los espacios estructurales », dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 215 - 225.

_____, *Industria y trabajadores textiles en Tlaxcala, Convergencias y divergencias en los movimientos sociales, 1906-1918*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), 2013.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, « Album de los ferrocarriles correspondiente al año 1891 : comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873 », Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, rapport réalisé en 1893, p. 434.

Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México A.C., « Carta Mexicana del Paisaje », consulté 31 mai 2020. URL : <https://www.sapm.com.mx/noticias/cartas-del-paisaje/>

Sotomayor Mora, Ana Paulina, « Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad », *Gremium*, Vol. 4, N° 7, p. 81-97.

Souto Mantecón, Matilde, « Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España », *Revista Complutense de Historia de América*, N° 32, 2007, p. 19-39. URL: <https://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/article/view/RCHA0606110019A>

Starr, Frederick, *Notes upon the ethnography of southern Mexico*, Iowa, Putnam Memorial Publication Fund, 1900.

Téllez Pizarro, Mariano, *Proyecto para la construcción por cuenta del Gobierno Federal de siete ramales de vía férrea por tracción de sangres confluyentes al Ferrocarril Mexicano*.

Presentado al Ministerio de Fomento en 27 de Noviembre de 1877, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1877.

Tirado Villegas, Gloria, « El ferrocarril de Santa Ana Tlaxcala: un lindo tranvía de mulitas », *VIII Simposio Internacional de Investigaciones Sociohistóricas sobre Tlaxcala*, Universidad Autónoma de Tlaxcala (UAT) / Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1994.

_____, *Los efectos sociales del ferrocarril interoceánico: Puebla en el porfiriato*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), 2007.

Troin, Jean-François, « Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux », *Annales de Géographie*, Tome 106, N° 593-594, 1997, p. 34-50.

Velasco, Alfonso Luis, *Geografía y Estadística del Estado de Tlaxcala*, México, D.F., Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1998.

Ventura Rodríguez, María Teresa, et Sánchez Aranda, Máximo, « Recuperación de los espacios de la industria textil : La constancia Mexicana », dans *Memoria : segundo encuentro nacional para la conservación del patrimonio industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guadalajara, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, CONACULTA, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos et Gobierno del Estado de Aguascalientes, 2002, p. 169- 180.

Villalobos Nájera, Hugo, *El pan y los panaderos de San Juan Huactzinco*, México, Tlaxcallan, Ediciones del Gobierno del Estado, 1998.

_____, *La vida sobre rieles: una historia del ferrocarril en Tlaxcala*, México, Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2012.

Electronique

« Antonio Escandón », Ferropedia, consulté le 5 mai 2020. URL: http://www.ferropedia.es/wiki/Antonio_Escand%C3%B3n

« Arrillaga, Francisco de », *Guía de memorias de Hacienda de México (1822-1910)*, consulté le 28 avril 2020. URL: https://memoriasdehacienda.colmex.mx/mhwp/?page_id=7533

« Biografía de Manuel Robles Pezuela », *Corta y resumida*, consulté le 2 mai 2020. URL: <https://cortayresumida.com/biografia-de-manuel-robles-pezuela/>

« Comment réalisée une voie ferrée ? », consulté le 22 mai 2020. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=FGDJtKA4M7s>

- Congreso del Estado de Tlaxcala LXIII Legislatura. *Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología*, consulté 1^{er} août 2020. URL: <https://congresodelaxcala.gob.mx/comision-educacion-cultura-ciencia-tecnologia/>
- Convention Européenne du Paysage, « Traité N°176 », consulté 31 mai 2020. URL: <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/176>
- « Couillet », *Ferropedia*, consulté le 4 mai 2020. URL : <http://www.ferropedia.es/mediawiki/index.php/Couillet>
- « Edward Wilthew Jackson », *Grace's Guide to British Industrial History*, consulté le 7 mai 2020. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Edward_Wilthew_Jackson.
- EFAITH, « What includes railway heritage » Consulté le 9 août 2020. URL: http://industrialheritage.eu/2021/European-Year-Rail/rail_heritage/EN
- « Ferrocarril de Atlamaxac », *Ferropedia*, consulté le 17 mai 2020. URL: http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Ferrocarril_de_Atlamaxac
- Ferromex, « ¿A dónde lo movemos? », consulté le 5 août 2020. URL: <http://www.ferromex.com.mx/ferromex-lo-mueve/sistema-ferromex.jsp>
- « George Baden Crawley », *Grace's Guide to British Industrial History*, consulté le 7 mai 2020. URL: https://www.gracesguide.co.uk/George_Baden_Crawley
- ICOMOS, *Charte Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel*, juillet 2003, p.1., consulté le 9/08/2020. URL: <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>
- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, « 80 aniversario de la nacionalización del sistema ferroviario mexicano ». Mis en ligne 23 juin 2017, consulté le 11 juin 2020. URL: <https://www.gob.mx/inafed/articulos/80-aniversario-de-la-nacionalizacion-del-sistema-ferroviario-mexicano>
- International Federation of Landscape Architects Americas, « Carta del Paisaje de las Américas », consulté le 31 mai 2020. URL : https://www.ufpe.br/documents/39726/0/08.Carta+de+las+Americas_final_12.pdf/1c7926b7-4667-4bee-ae7b-fce008af9f9b
- Kansas City Southern, « Our network », consulté le 5 août 2020. URL: <https://www.kcsouthern.com/en-us/why-choose-kcs/our-network/network-map>
- Kautzor, Thomas, « Preserved narrow gauge steam in Mexico 2012, Part 2 », consulté le 17 mai 2020. URL: <http://www.internationalsteam.co.uk/trains/mexico06.htm>
- « La Iniciativa Latinoamericana del Paisaje », consulté le 31 mai 2020. URL : http://www.lali-iniciativa.com/wp-content/uploads/2019/03/lali_esp_reducida.pdf.

- Ley de protección y conservación de monumentos y edificios del Estado de Tlaxcala*, consulté le 1^{er} août 2020. URL: <http://secoduvi.tlaxcala.gob.mx/images/MN/LEY%20DE%20PROTECCION%20Y%20CONSERVACION%20DE%20MONUMENTOS%20Y%20EDIFICIOS%20DEL%20ESTADO%20DE%20TLAXCALA.pdf>
- Ley del Instituto Tlaxcalteca de la Cultura*, consulté le 27 juillet 2020. URL: http://www.culturatlaxcala.com.mx/controlinterno/ley_ITC.pdf
- Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricas*, consulté le 27 juillet 2020. URL: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/131_160218.pdf
- « Manuel Robles Pezuela », *Busca Biografías*, consulté le 1^{er} mai 2020. URL: <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/10083/Manuel%20Robles%20Pezuela>
- Museo del Ferrocarril en Otumba, sites consultés le 5 août 2020. URL: Facebook, <https://www.facebook.com/museoferrocarril.mex/> et Blogger, <http://afoac.blogspot.com/>
- Núñez, Clemente, « José María Velasco : el pintor que mostró México al mundo », consulté le 31 mai 2020. URL: <https://noticieros.televisa.com/especiales/jose-maria-velasco-el-pintor-que-mostro-mexico-al-mundo/>
- Olvera, Dulce, « Y con Zedillo, los ferrocarriles y miles de millones fueron para Peñoles, Grupo México y Tribasa », *Sin embargo*, consulté le 11 juin 2020. URL: <https://www.sinembargo.mx/28-02-2019/3542485>
- « Pablo Escandón Cavandi », *Geneanet*, consulté le 4 mai 2020. URL: <https://gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&n=escandon+cavandi&oc=0&p=pablo>
- « Patrimoine », *Larousse, langue française*, consulté le 8 juin 2020. URL: <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patrimoine/58700#definition>
- « Patrimonio », *Real Academia Española*, consulté le 8 juin 2020. URL: <https://dle.rae.es/patrimonio>
- « Patrimony », *Cambridge Dictionary*, consulté le 8 juin 2020. URL: <https://dictionary.cambridge.org/es-LA/dictionary/english/patrimony>
- Ramírez, Fausto, *José María Velasco, pintor de paisajes*, dans NUÑEZ, Clemente, « José María Velasco : el pintor que mostró México al mundo », consulté le 31 mai 2020. URL: <https://noticieros.televisa.com/especiales/jose-maria-velasco-el-pintor-que-mostro-mexico-al-mundo/>
- Riojas Paz, Sofía, « Conservación del patrimonio ferrocarrilero : propiedad, custodia y futuro el caso de la estación del ferrocarril de Cuernavaca, Morelos », *IX foro Académico de ciencia, creación y restauración*, Escuela de Conservación y Restauración de Occidente,

- Guadalajara, Jalisco, México, 31 octobre, 1 et 2 novembre 2012, consulté le 5 août 2020. URL: http://www.ecro.edu.mx/pdf/pdf_memorias/sofia_riojas.pdf
- Ruiz de Gordejuela Urkijo, Jesús, « Arrillaga, Francisco », *Auñamendi Eusko Entziklopedia*, consulté le 28 avril 2020. URL: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/arrillaga-francisco/ar-23055/>.
- Secretaría de Cultura, « Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero », consulté le 9 août 2020. URL: <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero#:~:text=El%20patrimonio%20cultural%20ferrocarrilero%20est%C3%A1,a%20casas%20de%20m%C3%A1quinas%20y>
- Sistema de Información Cultural (SIC México), *Patrimonio ferrocarrilero de Tlaxcala*, consulté le 11 juin 2020. URL : http://sic.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=29
- Sistema de Información Cultural (SIC México), « Muñoz », *Patrimonio ferrocarrilero*, consulté le 17 mai 2020. URL: https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=347
- Sistema de Información Cultural (SIC México), « Sanz », *Patrimonio ferrocarrilero*, consulté le 18 mai 2020. URL: https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=416
- « Smith, Knight and Co », *Grace's Guide to British Industrial History*, consulté le 7 mai 2020. URL : https://www.gracesguide.co.uk/Smith,_Knight_and_Co
- TICCIH – ICOMOS, *Carta de Monterrey : conservación patrimonio industrial*, 2006, pp. 133-134. consulté le 9 août 2020. URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/52364/46704>
- UNESCO, « Convention Concernant la Protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel », consulté le 8 juin 2020. URL : <http://whc.unesco.org/archive/convention-fr.pdf>
- UNESCO, « Indicateurs UNESCO de la culture pour le développement. Manuel méthodologique », consulté le 8 juin 2020. URL : <https://fr.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Dimension%20Patrimoine.pdf>
- Varela Loyola, Victor Hugo, « Aplicará gobierno federal más de 15 MDP para reconstrucción de 19 inmuebles en Tlaxcala », consulté le 28 juillet 2020. URL: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/tlaxcala/aplicara-gobierno-federal-mas-de-15-mdp-para-reconstruccion-de-19-inmuebles-en-tlaxcala/>
- « William Cross Buchanan », *The University of Glasgow Story*, consulté le 7 mai 2020. URL: <https://www.universitystory.gla.ac.uk/biography/?id=WH26325&type=P>
- « William Lloyd », *Grace's Guide to British Industrial History*, consulté le 7 mai 2020. URL: https://www.gracesguide.co.uk/William_Lloyd

World Heritage Convention / UNESCO, « Paysages culturels », consulté 31 mai 2020. URL: <https://whc.unesco.org/fr/PaysagesCulturels/>

Young, Jeffery, « Chemins de fer, rails et cours de triage », *L'encyclopédie canadienne*, consulté le 20 mai 2020. URL: <https://thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/chemins-de-fer-rails-et-cours-de-triage-de>

Figures

Figure 1 - **Carte des États-Unis Mexicains et le territoire de l'État de Tlaxcala**. Titre original : *Tlaxcala in Mexico*. Original obtenu de : Wikipedia et modifié par l'auteur. Consulté le 26-04-2020 en [https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Tlaxcala_in_Mexico_\(zoom\).svg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Tlaxcala_in_Mexico_(zoom).svg)

Figure 2 - **Relief de l'État de Tlaxcala**. Titre original : *No. 29A : Relief map of Tlaxcala*. Original obtenu de : David Rumsey Map Collection. Consulté le 26-04-2020 en https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~254312~5519176:No--29A--Relief-map-of-Tlaxcala?sort=Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No#

Figure 3 – **Ensemble de quelques personnages qui ont participé au long du temps dans le projet du Ferrocarril Mexicano**. Titre original : *Ingenieros y concesionarios del Ferrocarril Mexicano*. Original obtenu de : Gustavo Adolfo Baz et Eduardo L. Gallo. *Historia del ferrocarril Mexicano: riqueza de México en la zona del Golfo a la mesa central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial: estudios científicos, históricos y estadísticos*. Éditorial Gallo y Compañía Editores, 1874, et modifié par l'auteur. Consulté le 24-06-2020 en http://catalogo.iib.unam.mx/F/?func=find-b&find_code=WRD&request=gustavo+adolfo+baz+gallo&local_base=BNDM&go=Buscar

Figure 4 - **Plan orographique qui montre la route suivie par le Ferrocarril Mexicano**. Titre original : *Plano orográfico de la zona recorrida por el ferro-carril mexicano de Veracruz a México formado por Antonio García Cubas. Publicado en el Establecimiento Litográfico de Victor Debray y Compañía. México, 1877*. Original obtenu de : Casimiro Castro. Album del ferrocarril mexicano : colección de vistas pintadas del natural. Album of the mexican railway : a collection of views taken from nature. México : Victor Debray y Compañía Editores, 1877, et modifié par l'auteur. Consulté le 7-05-2020 en <https://cd.dgb.uanl.mx/handle/201504211/8491>

Figure 5 – **Carte qui montre les principaux arrêts du Ferrocarril Mexicano en 1877**. Titre original : *Mapa del Ferro Carril Mexicano y ramales de Puebla y Jalapa, 1877*. Original obtenu de : Henry Corry Rowley Becher. *A trip to Mexico, being notes of a journey from lake Erie to lake Tezcucó and back, with an appendix, containing and being a paper about the ancient nations and races who inhabited before and at the time of the spanish conquest, and the ancient stone and other structures and ruins of ancient cities found here*. Toronto :

Willing and Williamson Éditeurs, 1880. Consulté le 7-05-2020 en <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc2.ark:/13960/t3416z509&view=1up&seq=9>

Figure 6 – **Carte qui montre le réseau du Ferrocarril Interoceánico en 1889.** Titre original : *Cartas N°3238 / Carta general de las lineas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones. Empresa Delfin Sánchez y Compañía Constructora 1889.* Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.

Figure 7 – **Détail de la carte du Ferrocarril Interoceánico.** Titre original : *Cartas N°3238 / Carta general de las lineas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones. Empresa Delfin Sánchez y Compañía Constructora 1889,* et modifié par l’auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.

Figure 8 – **Plan du tracé du Ferrocarril Agrícola de Tlaxco.** Titre original : *FC Mex N°8239 / Plano del Ferro-Carril Agrícola de Tlaxco.* Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.

Figure 9 – **Détail du tracé du Ferrocarril Agrícola de Tlaxco.** Titre original : *FC Mex N°8239 / Plano del Ferro-Carril Agrícola de Tlaxco,* et modifié par l’auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.

Figure 10 – **Gare du Ferrocarril Agrícola de Tlaxco.** Titre original : *Estación del Ferro-Carril Agrícola de Tlaxco.* Original obtenu de : Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p. 59. Consulté août 2019.

Figure 11 – **Détail du plan qui montre le tracé du Ferrocarril de Atlamaxac.** Titre original : *Carta del Ferrocarril de Atlamaxac,* et modifié par l’auteur. Original obtenu de : Mediateca INAH. Consulté le 24-06-2020 en https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/mapa:361

Figure 12 – **Carte du Tranvía de Santa Ana Chiautempan-Tlaxcala.** Titre original : *Carta del Ferrocarril de Santa Ana a Tlaxcala.* Original obtenu de : Mapoteca Orozco y Berra. Consulté le 24-06-2020 en <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/2309-OYB-7248-A.jpg>

Figure 13 – **Tranvía de Santa Ana Chiautempan - Tlaxcala.** Titre original : *Ferro-carril Tlaxcala.* Original obtenu de : Charles Burlingame Waite, *Old Mexico*, 1896, p. 47. University of Southern California. Consulté le 24-06-2020 en <http://digitallibrary.usc.edu/cdm/compoundobject/collection/p15799coll58/id/27497/rec/3>

- Figure 14 – **La ligne du Ferrocarril Industrial de Puebla.** Titre original : *Carta del Ferrocarril Industrial de Puebla*. Original obtenu de : Mapoteca Orozco y Berra. Consulté le 24-06-2020 en <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/9772-CGE-7247-A.jpg>
- Figure 15 – **Le système Decauville utilisé à l'hacienda de Santa Águeda.** Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p. 43. Consulté août 2019.
- Figure 16 – **Carte de l'État de Tlaxcala qu'illustre l'état des chemins de fer en 1881.** Titre original : *FC Mex N°5516 / Carta del Estado de Tlaxcala mandada a formar por su actual Gobernador el Sr. D. Mariano Grajales y delineada por P. Almazán*. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 17 – **Pont placé à la communauté de Santa Cruz Tlaxcala.** Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Isabel Bonilla Galindo, Fernando Aguayo et Javier Ortega Morel. *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. Éditeur CONACULTA : ville de México, 2013. p. 49. Consulté mai 2020.
- Figure 18 – **Vue de la ville de Tlaxcala par le peintre José María Velasco en 1874.** Titre original : *Vista de la ciudad de Tlaxcala*. Original obtenu de : Wikiart. Visual Art Encyclopedia. Consulté le 24-06-2020 en <https://www.wikiart.org/en/jose-maria-velasco/vista-de-la-ciudad-de-tlaxcala-1874>
- Figure 19 – **Le pont à Santa Cruz Tlaxcala.** Titre original : *Puente de Santa Cruz, Tlaxcala*. Original obtenu de : Mediateca INAH. Consulté le 24-06-2020 en https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A366906
- Figure 20 – **Le système de plaque tournante aux ateliers de la gare.** Titre original : *Apizaco-La Estación*. Original obtenu de : Mediateca INAH. Consulté le 24-06-2020 en https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A366883
- Figure 21 – **Une des places principales de Santa Ana Chiautempan qui se trouve près de la gare.** Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 24-06-2020 en <https://www.facebook.com/592805587509588/photos/a.621749164615230/1116084655181676/?type=3&theater>
- Figure 22 – **L'usine de Santa Elena.** Titre original : *Fabrica « La Elena » Propiedad de los Sres. Quintin Gómez Conde y Hnos*. Original obtenu de : Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p. 67. Consulté août 2019.
- Figure 23 – **L'usine La Trinidad.** Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Revue *La Antigua República*, 29 juillet 1906, p. 66. Consulté août 2019.

- Figure 24 – **Paysage pulquier aux *Llanos de Apan***. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Ramírez Rancaño, Mario, *El Rey del Pulque. Ignacio Torres Adalid y la industria pulquera*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012, section des images sans pagination. Consulté juin 2020.
- Figure 25 – **L'hacienda d'Acocotla**. Titre original : *Mexico, hacienda next to train tracks near Apizaco in state of Tlaxcala*. Original obtenu de : University of Wisconsin-Milwaukee. Consulté le 24-06-2020 en <https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agsnorth/id/6046/rec/4>
- Figure 26 – **Les gares du Ferrocarril Mexicano et du Ferrocarril Interoceánico à l'État de Tlaxcala**. Titre original : *FC Mex N°5516 / Carta del Estado de Tlaxcala mandada a formar por su actual Gobernador el Sr. D. Mariano Grajales y delineada por P. Almazán*, et modifié par l'auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 27 – **Plan technique de la gare de Guadalupe**. Titre original : *FC Mex N°6317 / F.C. Mexicano. Estación de Guadalupe*, et modifié par l'auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 28 – **Plan technique de la gare de Soltepec**. Titre original : *FC Mex N°2620 / Mexican Railway. Soltepec Station*, et modifié par l'auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 29 – **Plan technique de la gare et de l'hacienda de Mazapa**. Titre original : *FCI N°686 / Estación Mazapa*, et modifié par l'auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 30 – **Plan technique de la gare de Xicotencatl ou Pavón**. Titre original : *FCI N°380 / Estación Pavon*, et modifié par l'auteur. Original obtenu de : Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CEDIF), Calle 11 Norte, 1005, San Miguelito, ciudad de Puebla, Estado de Puebla, México. CP : 72 000. Consulté août 2019.
- Figure 31 – **Gare d'Apizaco**. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 20-08-2020 en <https://www.facebook.com/592805587509588/photos/a.619487014841445/856841857772625/?type=3&theater>
- Figure 32 – **Gare de Calpulalpan**. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 20-08-2020 en

<https://www.facebook.com/592805587509588/photos/a.756419884481490/2946251282164995/?type=3&theater>

Figure 33 – **Gare de Contadero**. Photographie de l’archive personnelle de Rafael García Sánchez.

Figure 34 – **Train à la gare de Guadalupe**. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 20-08-2020 en <https://www.facebook.com/592805587509588/photos/a.1411630805627058/1411630952293710/?type=3&theater>

Figure 35 – **Gare d’Huamantla**. Photographie de l’archive personnelle de Rafael García Sánchez.

Figure 36 – **Gare de Panzacola I**. Photographie de l’archive personnelle de Rafael García Sánchez.

Figure 37 – **Gare de Panzacola II**. Titre original : *Hombres vestidos de traje en las vías del ferrocarril en la estación de Panzacola, retrato de grupo*, et modifié par l’auteur. Original obtenu de : Mediateca INAH. Consulté le 20-08-2020 en https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A51044

Figure 38 – **Train quittant la gare de Panzacola**. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 20-08-2020 en <https://www.facebook.com/592805587509588/photos/a.1137521403038001/1137521449704663/?type=3&theater>

Figure 39 – **Réseau du Ferrocarril Mexicano en face de l’usine textile de San Manuel, avant de la construction de la gare**. Photographie de l’archive personnelle de Rafael García Sánchez. L’image originale a été publiée dans la revue *La Antigua República* du 29 juillet 1906.

Figure 40 – **Gare de Santa Ana Chiautempan**. Titre original : *Sans titre spécifique*. Original obtenu de : Tlaxcala Antigua, Groupe de Facebook. Consulté le 20-08-2020 en <https://www.facebook.com/592805587509588/photos/p.2542128795910581/2542128795910581/?type=1&theater>

Figure 41 – **Gare de Santa Cruz**. Photographie de l’archive personnelle de Rafael García Sánchez.

Figure 42 – **Système employé pour bâtir les toits des certaines gares**. Photographie de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 43 – **La structure d’un hangar**. Photographie de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 44 – **Comparation de l’allure des gares**. Photographies de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 45 – **Des rails employés comme des piliers**. Photographie de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 46 – **Typologie d’une gare du Ferrocarril Interoceánico**. Photographie de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 47 – **Des éléments architecturaux présentes dans la gare La Trasquila.** Photographie de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 48 – **Des éléments remarquables des gares tlaxcaltèques.** Photographies de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 49 – **Des éléments décoratifs aux marquises et aux avant-toits.** Photographies de Nazim Avendaño Ramos.

Figure 50 – **Des encadrements des fenêtres et des portes des gares.** Photographies de Nazim Avendaño Ramos.

Annexes

Les anciennes gares
bâties à l'État de
Tlaxcala

1 – Acocotla

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté gauche de la gare.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

2 - Apizaco

Photographies du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero
Consulté le 24 août 2020. URL : https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=348



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai.

3 - Calpulalpan

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai.

4 – Cerón

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté droit de la façade de la gare.



Vue panoramique du côté gauche de la gare.

5 – Contadero

Photographies du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero

Consulté le 24 août 2020. URL : http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=447



Vue du côté droit de la façade de la gare.



Détail de la partie postérieure gauche de la gare.

6 - Contla

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté gauche de la façade de la gare.



Vue frontale de la façade de la gare.

7 – Guadalupe

Première photographie de Nazim Avendaño Ramos, utilisée avec son autorisation. Prise dans la période comprise entre juin et novembre 2017.

Deuxième photographie du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero
Consulté le 24 août 2020. URL : https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=346



Vue panoramique du côté droit de la gare.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai.

8 - Huamantla

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue frontale de la façade de la gare.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

9 – Iturbe

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai. Il est possible de remarquer l'hangar.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

10 – La Trasquila

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare et du quai. Il est possible de remarquer l'hangar.

11 – Mazapa

Photographies de Radio Calpulalpan

Consulté le 24 août 2020. URL : http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=418



Vue frontale de la façade de la gare.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare et du quai.

12 – Mazarraza

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue frontale de la façade de la gare et du quai.

13 – Muñoz

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare.



Vue du côté gauche de la façade de la gare.

14 – Nanacamilpa

Première photographie du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero

Consulté le 24 août 2020. URL : https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=446

Deuxième photographie de Jorge Barbosa Benítez / e. visuales, utilisée avec son autorisation.

Prise le 30 avril 2017. Consulté le 24 août 2020. URL :
<https://www.flickr.com/photos/elementosvisuales/38193050046>



Avant la reconversion en musée. Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Après de la reconversion. Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

15 – Panzacola

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare et du quai.

16 – San Manuel de Morcom

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai. Au fond, l'entrée de l'usine textile de San Manuel.



Vue frontale de la façade de la gare et du quai. Au fond, la cheminée de l'usine textile.

17 – Santa Ana Chiautempan

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté gauche de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai.

18 – Santa Cruz

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue du côté droit de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

19 – Sanz

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue frontale panoramique de la façade de la gare.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

20 – Soltepec

Photographies du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero

Consulté le 24 août 2020. URL : https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=345



Vue frontale de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

21 – Tecoaac

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare et du quai.



Vue du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

22 – Tlaloc

Photographies du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero

Consulté le 24 août 2020. URL : https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=448



Vue frontale de la façade de la gare et du quai.



Vue posterieure de la gare.

23 – Xicotencatl

Photographies du SIC México / Patrimonio ferrocarrilero
Consulté le 24 août 2020. URL : http://sic.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=418



Vue frontale de la façade de la gare.



Close-up de la vue frontale de la façade de la gare et du quai.

24 - Zacatelco

Photographies de Nazim Avendaño Ramos, utilisées avec son autorisation. Prises dans la période comprise entre juin et novembre 2017.



Vue panoramique du côté droit de la façade de la gare et du quai.



Vue panoramique du côté gauche de la façade de la gare et du quai.

Projet tutoré

COMPANY TOWNS

Études de cas : Noisiel, Dalmine et São
Domingos

Introduction

Dans le cadre du Master TPTI, à côté des cours habituels et de la recherche effectuée pour développer la thèse, une des activités à réaliser s'agit de développer ce qu'on connaît comme *projet tutoré*. Brièvement décrit, le *projet tutoré* est une opportunité à travers laquelle les élèves ont la possibilité de faire de la recherche sur un sujet en particulier, lequel est lié aux thématiques traités au sein du programme d'études. En plus, étant le Master TPTI une formation qui accueille des étudiants d'une gamme de nationalités diverses, le *projet tutoré* cherche aussi à être un espace autour lequel les élèves puissent s'intégrer, partager ses connaissances, ses avis, et ses approches sur un sujet spécifique, sur lequel ils doivent faire des propositions après. Dans ce contexte, le sujet à traiter au fil des lignes suivantes c'est les *company towns*.

Pour la réalisation du projet, une fois que le sujet a été assigné, une équipe a été conformé pour s'en occuper, composée par Adrianna Giroletti (Brésil), Mactar Sidy Mbaye (Sénégal), Pardis Zamannejad (Iran), Francisco Corona Flores (Mexique) et Georgi Mandazhiev (Bulgarie). Puisque le sujet à traiter est vaste, la stratégie mise en place pour l'aborder a été de le traiter à partir d'une perspective interdisciplinaire, à travers laquelle chaque membre de l'équipe pouvait aborder un aspect de la thématique depuis sa discipline. Ainsi, Adriana en tant qu'avocate s'occuperait de traiter le thème en abordant la vie politique au sein des *company towns*, c'est-à-dire, comment était-t-elle la dynamique au milieu ouvrier par rapport à la prise de décisions dans ce milieu. Mactar, de son côté, en tant que spécialiste aux affaires culturelles, prendrait charge de la vie sociale et culturelle dans les cités ouvrières. Pardis, en tant qu'architecte, allait s'occuper d'analyser les paysages industriels qui ont été créés à partir du développement industriel. Francisco, en tant qu'historien, allait rechercher sur l'histoire et la gestion privée et publique qui a été mise en place autour ses unités. Georgi, architecte de sa part aussi, touchera le côté architectural, en cherchant à analyser les typologies architecturales présentes dans ses ensembles.

Après que les axes du travail ont été établis, et toujours en cherchant de cibler le plus que possible la thématique, trois cas d'étude ont été choisis pour être analysés. Ainsi, chacun des sites industriels choisis correspond aux pays dans lesquels la formation du Master TPTI a eu lieu : les usines de Noisiel et de Dalmine, en France et en Italie, et la mine de São Domingos en Portugal. Avec ces directrices, l'équipe a démarré les travaux de recherche au début de la formation en automne 2018. Au long de tout le processus, on a été encadrés par Anna Karla de Almeida Santos, qui a été notre tutrice.

Chapitre 1 – Présentation du projet

Pour réussir dans la gérance de l'équipe, et du traitement d'une quantité d'information ample, le projet tutoré *company towns* a établi une méthode de travail spécifique. Cette méthode a été comprise par deux axes de travail, l'axe interne et l'axe externe. Le premier a été composé par les réunions régulières, dans lesquelles l'équipe profitait pour faire des échanges par rapport aux idées et concepts traités, pour discuter, et pour prendre des décisions concernant les pas à suivre dans la gérance de l'équipe et du contenu. Le deuxième s'est développé dans l'échelle personnelle, et était compris par la recherche que chaque membre de l'équipe devait entreprendre par soit même par rapport à son sujet particulier, ainsi que par les travaux de rédaction. Par rapport à l'axe externe, il s'agissait des visites de terrain, pour lesquelles les intégrants de l'équipe ont pris le compromis d'être les plus réactifs que possible, et faire d'attention à tous les éléments qui pouvaient être d'utilité pour la réalisation de ce projet. Ainsi, lorsque les visites de terrain ont eu lieu, notamment celles aux sites industriels de notre intérêt, tous les membres se sont engagés dans l'observation méticuleuse, dans le dialogue avec les responsables des endroits, et à la prise de notes, et des photographies. L'objectif de cette méthode a été que toutes les activités pouvaient dialoguer entre elles, et ainsi enrichir le processus d'apprentissage et de recherche autour des *company towns*.

En ce qui concerne la bibliographie, au fil des semestres l'équipe a été capable de collecter une bibliographie de base. Plusieurs de ces ouvrages ont été acquises grâce à notre tutrice, Anna Karla Almeida de Almeida Santos. Ainsi, pour s'approcher au concept de *company towns*, il a été très utile l'ouvrage classique éditée par John S. Garner en déjà en 1992, *The company town. Architecture and society in the early industrial age*, dans laquelle plusieurs idées fondamentales et des exemples sont présentés. Dans la même logique, l'article « The Nature of the Company Town » de J. D. Porteous a été consulté. En ce qui concerne le cas de Noisiel, plusieurs articles ont été utiles pour le comprendre : « Le fait municipal dans les politiques spatiales et sociales du patronat : les Menier

et Noisiel entre 1871 et 1914 » de Marc Valentin et Richard Michel » ; « Émile-Justin Menier (1826-1881), de l'industriel philanthrope à l'économiste républicain. Langages et pratiques de la justification de soi et de la République » et « Émile-Justin Menier, un chocolatier en République. Les controverses sur la légitimité de la compétence politique d'un industriel dans la France des années 1870 » de Nicolas Delalande ; « Moulin de la chocolaterie Menier. 1871-1872, Noisiel » de Jules Saulnier. En plus, lors de la visite à ce complexe industriel, les autorités de la mairie de Noisiel ont donné à l'équipe un ensemble des brochures sur l'histoire et les caractéristiques de la ville, lesquelles ont été vraiment utiles. Par rapport à Dalmine, le tome III de la collection *Quaderni della Fondazione Dalmine*, publié en 2003 a été indispensable à consulter, car quelques des articles y contenus ont aidé l'équipe à comprendre le processus de développement de ce site industriel : « Dar casa agli operai. Logiche d'impresa e ingegneria sociale nell'industrializzazione moderna » de Giovanni Luigi Fontana ; « La città produttiva. Giovanni Greppi e la costruzione di Dalmine : efficiente prototipo urbano o modello di un'utopia autarchica » de Attilio Pizzigoni, et « Dallmine : nascita e sviluppo della città » de Lucia Caroli. Pour le cas de São Domingos, il a été très utile le travail d'Ana Catarina Gomes Ferreira, « A Mina de São Domingos. Pasado Industrial, Futuro Turístico », ainsi que toute l'information publiée par la Fundação Serrão Martins.

Avec ses sources et cette organisation, on a développé le projet au long de la durée du Master, chaque membre consacré à sa partie, mais tous en travaillant toujours d'une manière coordonnée. La justification de ce travail était en principe de comprendre qu'est-ce c'est un company town. Après, on a pensé qu'on était capables d'apporter des nouvelles réflexions sur le sujet, même s'ils s'agissaient de quelques-unes modestes. Une dernière, a été la conviction de que traiter ce sujet pourrait être positive pour nous, dans la mesure que les connaissances acquis, pourraient dans l'avenir être d'une grande utilité dans nos vies professionnelles, particulièrement dans le cadre d'un manque de recherche sur ce sujet dans nos pays d'origine.

Chapitre 2 – Company towns : les enjeux

Il faut dire en principe, qu'à différence du reste de mes collègues, le sujet des company towns n'était pas du tout inconnu pour moi au début de la recherche en 2018. En raison de mon sujet de recherche pour la thèse de licence, j'ai eu l'opportunité d'étudier les usines textiles de l'État de Tlaxcala, au centre-sud du Mexique. À ce moment-là, même s'il s'agissait d'une recherche dont son but était de comprendre comment une guerre –la révolution mexicaine qui a eu lieu dans sa phase armée entre 1910 et 1920- avait affecté la production textile, j'ai dû analyser aussi plusieurs aspects des usines, parmi lesquels l'organisation des travailleurs aux espaces industriels. Comme conséquence, j'ai touché brièvement l'architecture et la planification urbaine de ces sites. En raison de cette expérience, pour comprendre le sujet, j'ai pu partager un peu de mes connaissances au début de notre recherche avec mes collègues.

En suivant cette logique, et basé sur ma petite expérience et ma formation, l'équipe –moi compris- a décidé que je m'occuperai de traiter le côté historique des cas choisis. Dans ce contexte, puisque la partie historique est aussi vaste, il fallait d'établir une méthode et des paramètres à travers lesquels cibler la recherche. Ainsi, les paramètres ont été choisis à partir de l'élection des divers thématiques considérés pour encadrer la recherche. Dans l'amplitude des faits et des relations qui ont configuré l'histoire des company towns, les guides choisies ont été les suivantes : il fallait d'établir la temporalité dans laquelle les industries ont été établies et ont démarré ses opérations ; il était nécessaire d'identifier le profil des entrepreneurs et des travailleurs ; il était précise de comprendre comment étaient les relations entre les travailleurs et les patrons, et entres les autorités (municipales, régionales et nationales) et les entreprises. La méthode suivie a été d'identifier les informations qui concernaient les paramètres, pour à la fin reconnaître les similitudes et les différences existantes entre les processus historiques des trois sites industriels. L'objectifs étaient qu'à la fin, une analyse pouvait être développé à travers de la comparaison de

ces renseignements, pouvoir ainsi déterminer s'il y a eu un patron de développement partagé par ces trois company towns, comment était-t-il dans le cas qu'il ait existé, et aussi de noter quelles ont été les différences majeures dans l'évolution historique entre Noisiel, Dalmine et São Domingos dans ces domaines. Avec cette vision, la recherche a démarré au début de novembre 2018.

Semestre 1, Paris

Au premier semestre, j'ai fait la révision des sources bibliographiques que notre tutrice nous envoyé, et cela a été utile non pas seulement pour me renseigner plus à propos du sujet d'une façon théorique, mais aussi pour mieux réfléchir sur la conceptualisation des autres parties du projet sur lesquelles je devais travailler. À titre personnel, au niveau conceptuel, il a été assez enrichissant de s'approcher à la connaissance plus profonde de la définition et des exemples de plusieurs company town. De la même manière, il a été intéressant d'explorer les diverses nuances de cette notion aux autres langues (ville ouvrière, cité ouvrière, caserío de obreros, pueblo obrero, viviendas de los trabajadores), ainsi que les discussions qui ont lieu autour de la taille nécessaire pour qu'un company town soit considéré comme tel. Par rapport au travail d'équipe, je me suis occupé de la conceptualisation du site web et du MOOC (Massive Open Online Course). Pour cette démarche j'ai fait et proposé une première approche au sujet à travers d'un schéma, où j'ai conçu les éléments qui pourraient composer la page d'accueil du site web, ainsi que les différentes sections qui pourraient faire partie du MOOC.

Une autre activité remarquable a été la visite à l'ancienne usine chocolatière Menier. Depuis la fin de novembre 2018, nous avons planifié partir dans la ville de Noisiel (à l'est de Paris) pour connaître un company town près de la capitale française, et ainsi commencer à nous renseigner sur le terrain à propos les caractéristiques de ces endroits. Finalement, le 18 janvier 2019, l'équipe a été reçu par madame Anne Barbara, qui à l'époque était la responsable du service patrimoine et tourisme de la ville de Noisiel. Grâce à son aide, il a été possible de bien connaître l'histoire de l'ancien centre-ville et l'histoire de ses monuments et bâtiments. Au même temps, à titre personnelle, la visite m'a apporté des connaissances qui m'ont permis d'établir des comparaisons et de remarquer des différences entre les company towns que j'ai connaissais déjà au Mexique, et celui en que nous avons visité en France. Dans cette visite, je me suis occupé de faire la documentation graphique, c'est-à-dire, j'ai pris des photos des bâtiments qui composaient

l'ensemble architectural du company town : les bâtiments de l'école, de la boucherie, d'un magasin, les maisons des ouvriers, et aussi, quelques photos de l'extérieur de l'usine.



Figure 1 – La place principale de Noisiel. Au fond se trouve l'ancien bâtiment de l'école, actuelle mairie. Photo prise le 18 janvier 2019.



Figure 2 – Bâtiment de l'ancienne boucherie bâtie aussi par la compagnie, reconverti. Photo prise le 18 janvier 2019.



Figure 3 – Les maisons du *company town*. Photo prise le 18 janvier 2019.



Figure 4 – Maison du *company town*. Originellement, chaque maison était habitée par deux familles, chacune habitant un côté. Il est possible de remarquer les différents aménagements de chaque partie. Photo prise le 18 janvier 2019.



Figure 5 – D'autres maisons qui se trouvent dans une des rues principales. Photo prise le 18 janvier 2019.

Semestre 2, Padoue

Au long du deuxième semestre, de manière personnelle j'ai continué à faire des lectures et des réflexions autour le concept des company towns. Pour la création du site web, Georgi et moi, on a essayé de créer plusieurs vidéos pour expliquer à notre publique potentiel ce quoi un company town. Malheureusement ces tentatives n'ont pas abouti. Par contre, grâce aux nombreuses visites qu'on a effectuée au fil de notre séjour en Italie, nous avons eu la chance de connaître deux sites uniques en ce qui concerne ce sujet : Crespi d'Adda et Dalmine. Au niveau personnel, il a été enrichissant le fait d'avoir pu visiter deux company towns qui ont évolué d'une manière différente.



Figure 6 – Entrée de la Fondation Dalmine. Photo prise le 27 mars 2019.



Figure 7 – Le palace de la direction de la Société Dalmine. Photo prise le 27 mars 2019.



Figure 8 – Une des avenues à Dalmine. Viale A. Locatelli. Photo prise le 27 mars 2019.

Semestre 3, Évora

Le troisième semestre a signifié une rupture dans l'équipe, dans l'organisation du travail et même au niveau moral, car Georgi a quitté le Master et par conséquent, le projet tutoré. Dans ce cadre, certains membres de l'équipe ont dû reprendre le travail de Georgi. À titre personnel, j'ai fini les lectures que j'avais prévu au long de ce semestre, et j'ai repris le processus de rédaction. Pendant ce semestre, il a été avantageux pour l'équipe le fait qu'on a eu l'opportunité de visiter aussi la Mine de São Domingos, laquelle fait partie de notre analyse.



Figure 9 – Bâtiment à São Domingos. Photo prise le 29 novembre 2019.



Figure 10 – Plan d'eau dégradé par l'activité minière. Photo prise le 29 novembre 2019.



Figure 11 – Entrée du *company town* à São Domingos. Photo prise le 29 novembre 2019.



Figure 12 – Architecture typique des maisons. Photo prise le 29 novembre 2019.



Figure 13 – Rue typique à São Domingos. Au fond, la tour d'une des églises. Photo prise le 29 novembre 2019.



Figure 14 – Église de São Domingos. Photo prise le 29 novembre 2019.

Semestre 4, Évora

Ce semestre a été plutôt un temps pour rédiger ce qu'il fallait, et au milieu de la rédaction de la thèse, reprendre les conversations avec les collègues en ce qui concerne la création du site web.

Chapitre 3 – Company towns : l’histoire et la gestion

Au long du XIX siècle certaines régions du monde ont expérimenté des processus d’industrialisation qui ont commencé à s’accélérer surtout pendant la deuxième moitié de la centurie. Dans ce contexte, et en cherchant toujours d’augmenter l’efficacité, les structures et les modèles productifs se sont transformés en raison des nouvelles nécessités auxquelles les capitaines d’industrie ont dû faire face. Un des résultats de ces processus a été l’apparition de ce qu’on appelle maintenant *company towns*. Qu’est-ce que c’est un company town ? John S. Garner propose un aperçu :

A company town is a settlement built and operated by a single business enterprise. Most company towns appeared between 1830 and 1930 during the early industrial age, an age that Lewis Mumford called the « paleotechnic era »... The towns flourished in countries that embraced capitalism and open market trading and belonged to industrialist whose early businesses contributed to the « take-off » phase of the Industrial Revolution...Some company towns were planned, but many were not... In a company town, virtually everything associated with the settlement, including the houses, store, school, and even the chapel, was subordinate to the business enterprise. Factories or mines, « the works » to which the British refer, dominated the site, and there was a sameness to the houses and other ancillary buildings...The towns described herein derived from iron smelting, mining, lumber milling and the manufacture of staples such as textiles and foodstuffs. Because they were dependent on resource sites, either for materials or for water power to operate their mills, their architecture and environmental setting exhibited a special character. Most towns were quite small, with populations rarely exceeding a few thousand. The workers who lived in company towns, who conformed to the circumstances imposed on them, created

subcultures of their own. Social order derived from labour routine, isolation, and company-imposed rules or policies. Unlike that of the industrial city or corporation town containing more than one enterprise, even when devoted to the same industry, most property in company towns was owned by an individual, family or partnership. In some towns the workers themselves shared in the ownership, but these were rare exceptions. Mining camps, lumber camps, or mill villages could develop into company towns if in time a single enterprise prevailed. A model company town was one in which the paternalism of the owner extended beyond the bare-bones architectural requirements of factories or mines. Well-designed houses, parks, schools, libraries and meeting halls, all set within an attractive landscape, represented an unusual degree of interest by the developer. But equally exceptional were the social programs that extended to the families of employees. Some resident industrialist took a genuine interest in the welfare of their work forces, and attempted to provide a model environment. Although their interest in local affairs could also be meddlesome or oppressive, more than a few industrialists undertook paternalistic measures to recruit or retain skilled labour as well as to maintain their financial investment in building and grounds.¹

Comme il est possible de remarquer, un *company town* est alors une partie d'un ensemble industriel créé pour héberger la force de travail d'un centre productif. Ses attributs plus notables étaient le fait que ce site appartenait à une seule entité, laquelle exerçait son pouvoir et son autorité sur les ouvriers à travers d'une direction souvent de caractère paternaliste. La mise en place de ce modèle a demandé aussi la création d'un modèle urbanistique et architectural particulier, basé surtout dans la deuxième moitié du XIX siècle sur les principes du positivisme, de l'hygiénisme, et influencé aussi par l'idée de la cité-jardin. Les zones d'habitation des usines de Noisiel, de Dalmine et de la mine de São Domingos, s'encadrent dans ce contexte. Ainsi, au long des lignes suivantes, on a abordé l'histoire de ces complexes, en tentant d'identifier le profil des entrepreneurs et des travailleurs, de comprendre les relations établies entre ces deux groupes, de même que les liens créés entre les entreprises et les autorités.

¹ John S. Garner, *The Company Town. Architecture and Society in the Early Industrial Age*, pp. 3-4.

Noisiel

Noisiel, commune française située à l'est de Paris, à environ 28 km de la capitale, est souvent associé avec le nom de la famille Menier, mais malgré le fait que plusieurs fois les noms Noisiel et Menier sont utilisés comme des synonymes, ils font référence à deux choses différents : Noisiel c'est un endroit, et Menier c'est le nom de la famille qu'y a établi une industrie, laquelle a été nommée de la même manière. En ce qui concerne ce travail, les company towns, il faut préciser que les premières opérations mises en place à Noisiel ont été faits dans la première moitié du XIX siècle par Jean Antoine Brutus Menier, et ils se sont développés autour de la production des poudres pharmaceutiques : grâce à son oncle et parrain Antoine Menier, chirurgien réputé, c'est que Jean Antoine a pris son goût par la pharmacie.² Ainsi, en 1825 Jean Antoine s'est installé à Noisiel. Son arrivée a signifié la transformation totale de l'endroit :

Au début du XIXème siècle, le temps des seigneurs de Noisiel est révolu. Le château de Noisiel existe encore, propriété de la famille ducale de Levis, celui du Lizard a disparu. Dans le nord du village apparaissent les premiers commerces : épicerie, tabac et restaurants. L'arrivée de la famille Menier va bouleverser la vie quotidienne de la petite commune rurale. Jean Antoine Brutus Menier installe sa fabrique en 1825, et dès 1853, son fils Émile transforme la petite entreprise familiale en un véritable empire du chocolat.³

² Généalogie Histoire de Familles, « Le bon chocolat Menier ». Consulté le 19 août 2020: <http://genealogiehistoiredefamilles.over-blog.com/2017/07/le-bon-chocolat-menier.html>

³ Villes et Pays d'art et d'histoire, « Laissez-vous conter Noisiel », p. 4.



Figure 15 – Jean Antoine Brutus Menier, à gauche. Émile Justin Menier, à droite, connu aussi comme le baron du cacao

Comme il est indiqué, lors de sa mort, c'est son fils Émile-Justin Menier celui qui prend charge de l'entreprise en 1853 et commence une transformation radicale.⁴ La fabrication du chocolat, qui est resté longtemps une activité secondaire pendant la première moitié du XIX siècle, est devenue la production presque exclusive de l'entreprise à partir de la prise en charge de Émile-Justin. Pour soutenir son empire chocolatier, Émile-Justin avait acheté des terrains à Nicaragua pour y développer ses propres plantations de cacao.⁵ À Noisiel, il démarre une révolution dans le site :

Ingénieurs, architectes et chemises les plus innovants se succèdent sur le site pour en faire une usine d'une grande modernité et de somptueux bâtiments sont construits pour arbitrer les ateliers. L'industriel, épris d'idées progressistes et sociales, entreprend la construction d'une cité ouvrière modèle qui sera achevée par ses fils. Elle comporte des logements ouvriers, des écoles, des magasins, d'approvisionnement, un réfectoire, des hôtels-

⁴ Nicolas Delalande, « Émile-Justin Menier (1826-1881), de l'industriel philanthrope à l'économiste républicain », pp. 117-118.

⁵ Idem.

restaurants et une mairie. Avec l'édification de la cité, la population passe de 165 à 1254 habitants en moins de cinquante ans. Avec l'achat de la ferme du Buisson, du par cet du château, les Menier deviennent propriétaires de l'ensemble des terres de la commune. La vie de Noisiel s'organise alors autour de l'usine, sous le regard paternel des industriels chocolatiers.⁶

Il est alors durant cette période que le company town de l'usine Menier est né :

Le petit village a progressivement disparu, faisant place à des bâtiments industriels et un premier programme de logements ouvrières. En 1874 naît la cité ouvrière : coquettes maisons de briques et équipements collectifs sortent de terre à l'est de l'ancien village. Achevée au début du XXème siècle, elle est organisée en trois longues rues parallèles et occupe une vingtaine d'hectares sur les pentes du plateau de la Brie. De l'ancien village il ne subsiste alors plus que l'église. Le parc devient la propriété de la famille Menier en 1870... Dans la partie sud de la commune, la ferme du Buisson est intégrée dans un domaine agricole de près de 1500 hectares, appartenant aux Menier.

Il est pertinent de se demander, quel-était-t-il le profil des ouvrières qui ont travaillé à l'usine Menier ? Malheureusement, on ne connaît pas que leur profil encore à l'ère de Brutus, toujours au début des années cinquante : Célibataires venus de Savoie, d'Auvergne ou de Normandie, les employés de Jean Antoine Brutus Menier, dont la plupart logent à l'usine, constituent un groupe encore minoritaire au sein d'une communauté villageoise où prédominent les familles des manouvriers.⁷ Dans l'avenir, lorsque la taille de l'usine et les besoins ont augmenté et ont changé, c'est hautement probable que les patrons aient cherché de la main d'œuvre plus spécialisé. La transformation des établissements et des opérations a été si radicale, que la main d'œuvre est passé d'une vingtaine d'ouvrières aux années cinquante⁸ à huit cent aux années soixante.⁹

⁶ Villes et Pays d'art et d'histoire, « Laissez-vous conter Noisiel », p. 4.

⁷ Marc Valentin et Richard Michel, « Le fait municipal dans les politiques spatiales et sociales du patronat : les Menier et Noisiel entre 1871 et 1914 », p. 76.

⁸ *Idem.*

⁹ Nicolas Delalande, « Émile-Justin Menier (1826-1881), de l'industriel philanthrope à l'économiste républicain », p. 118.

En ce qui concerne les relations entre les patrons et les ouvrières, elles ont été réglées par des politiques sociales d'inspiration paternaliste. Alain Dewerpe suggère à penser à ce type des relations comme des « stratégies patronales, des systèmes ordonnés d'intentions et d'actions, qui impliquent en projet ou en réalité, une relation sociale offrant un échange symbolique efficace par des signes de reconnaissance (symétriques ?) visant à construire une cause commune au travail et débouchant sur la légitimation et l'accord dans l'entreprise industrielle ». Pour les Menier, cela a été traduit dans la construction des écoles primaires pour les enfants des ouvrières, une caisse d'épargne, une coopérative de consommation et bien évidemment, la construction du company town. Ainsi, la vie des employés a été entièrement prise en charge dans la ville de Noisiel, marquée matériellement et symboliquement par la présence de la famille Menier. Bien qu'en principe le but des Meniers était de produire un effet d'harmonie sociale et consensus entre le patron et ses ouvriers, il faut aussi tenir en compte que son objectif était de stabiliser la main d'œuvre.¹⁰ Les relations entre les Menier et le gouvernement peuvent être jugés comme excellents. Au niveau national, Émile-Justin a bien profité du soutien que le régime impériale a donné à l'industrialisation pour développer son industrie ; néanmoins, cela n'a pas empêché qu'après la chute de Napoléon III, il s'est déclaré un vrai républicain et défenseur des valeurs de ce nouveau gouvernement. À l'échelle locale, des membres de la famille Menier ont été des maires de Noisiel au long des plus de cinquante ans : Émile Justin Menier, de 1871 à 1881 ; Henri Menier de 1881 à 1913 ; Gaston Menier de 1913 à 1934 ; Jacques Menier de 1934 à 1938, et Antoine Menier de cette dernière date jusqu'à 1959. Les opérations productives ont fini en 1965.

¹⁰ Ibidem, pp. 119-120.



Figure 16 – Les ouvrières de Noisiel



Figure 17 – Vue aérienne du *company town*



Figure 18 – Rue à Noisiel

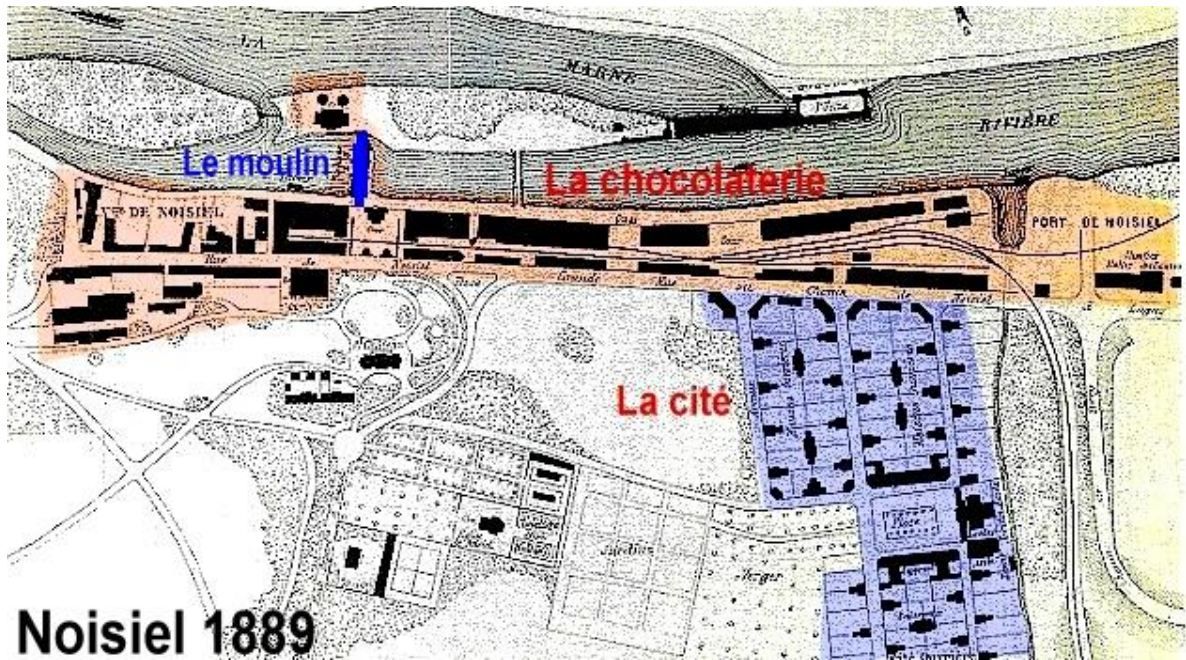


Figure 19 – Plan de l'usine et du *company town*

Dalmine

L'ensemble industriel de Dalmine a été développée à la province de Bergamo, au nord-ouest de l'Italie. L'histoire de cet ensemble industriel démarre en 1907, lorsque la première pierre de l'établissement a été mise en place, et les opérations de construction ont commencé en 1908. La société qui était en charge de la construction a été le groupe allemand Mannesmann, qui s'est occupé des travaux et de la gérance jusqu'à 1916. À cette année-là, il a été la Banca Commerciale Italiana la société qui a pris charge des opérations. Tout suite, Dalmine a été géré pendant trois ans par Franchi-Gregorini, en retournant aux mains de la Banca après, avec le nom de Stabilimenti di Dalmine.¹¹



Figure 20 – *Company town* de Dalmine. Au fond, l'usine

Parmi les premiers équipements qui ont été bâtis se trouvent l'infrastructure pour accueillir les salariés, ainsi que les services qui étaient strictement nécessaires pour faire possible la vie privée

¹¹ Lucia Caroli, « Dalmine: nascita e sviluppo della città », p. 225.

et collective de la communauté. Ces travaux ont causé un grand impact dans la communauté, car l'administration locale n'était pas capable de les mettre en place.¹²

Dès très tôt, les actions de cette entreprise ont commencé à largement transformer le territoire, sur tout avec la mise en place des équipements de grande échelle comme le chemin de fer, avec lequel la compagnie a pu se connecter au reste du réseau régional à travers de la gare de Verdello, situé sur la ligne Bergamo-Milano. En 1909, en se mettant en accord avec la commune de Sabbio Bergamasco, qui se trouve juste à côté de l'emplacement de l'usine, la compagnie aide avec l'ampliation de l'école primaire déjà existante, avec la construction d'une pharmacie et une caserne per la police.¹³



Figure 21 - Le palace de la direction de la Société Dalmine

¹² *Ibidem*, p. 226.

¹³ *Ídem*.

Les premiers logements construits accueillent les opérateurs allemands, et tout suite, l'administration se rend compte du fait qu'il faut construire plus d'habitations. Avec ce but, dans une phase constructive suivante, des nouvelles habitations sont bâties juste à côté de la zone de production. Il faut préciser que la zone résidentielle, le company town, n'a pas suivi strictement d'autres villes-ensembles industriels de la région, comme celui de Crespi d'Adda ; la différence a été que à Dalmine, le critère d'utilitarisme a été surtout privilégié, en laissant au deuxième terme les soins par rapport au bruit, à la fumée ou à l'ambiance du paysage. Une autre phase constructive à travers laquelle plus des logements ont été créés a eu lieu entre 1916 et 1920.¹⁴

Au fil des années vingt, avec l'idée de donner à l'ensemble industriel un aspect plus organique, certains travaux sont planifiés avec l'objectif de fournir avec des nouveaux services à la communauté. Un des promoteurs de ces idées a été l'ingénieur Mario Garbagni, qui à l'époque était président de la société. Ainsi, il a fait l'appel à l'architecte de Milano Giovanni Greppi, qui a pris charge de la création de plusieurs bâtiments, comme le pavillon utilisé pour l'exposition des produits, inauguré en 1929, le palace des bureaux de l'exercice, et le palace de la direction, édifié en 1938.¹⁵

Certains auteurs comme Attilio Pizzigoni, proposent que Dalmine est entré à partir des années vingt dans une phase d'utopie sociale, en argumentant le fait que Dalmine a représenté pour le fascisme la matérialisation de son modèle d'utopie sociale du travail : une ville productive, une ville consacrée aux activités industrielles, un endroit où la plus moderne technologie industrielle était en contact avec la qualité et le bien-être de la vie sociale, tout en garantissant aux citoyens-opérateurs au niveau de vie plus que convenable et un système de santé plus efficace que dans le reste du pays.¹⁶

D'autres, comme Giovanni Luigi Fontana affirment que Dalmine est un cas exemplaire non pas pour cet aspect, mais car l'ensemble industriel intègre le dernier étage du paternalisme industriel, pour son emplacement, pour la manière comment le site a dialogué avec la culture locale, avec les structures sociales, culturelles et mentales du monde quotidien.¹⁷

¹⁴ Ibidem, p.228.

¹⁵ Ibidem, pp. 236-237.

¹⁶ Attilio Pizzigoni, « La città produttiva. Giovanni Greppi e la costruzione di Dalmine: efficiente prototipo urbano o modello di un'utopia autarchica », p. 131.

¹⁷ Giovanni Luigi Fontana, « Dar casa agli operai: Logiche d'impresa e ingegneria sociale nell'industrializzazione moderna », p. 61.



Figure 22 – Une des écoles à Dalmine

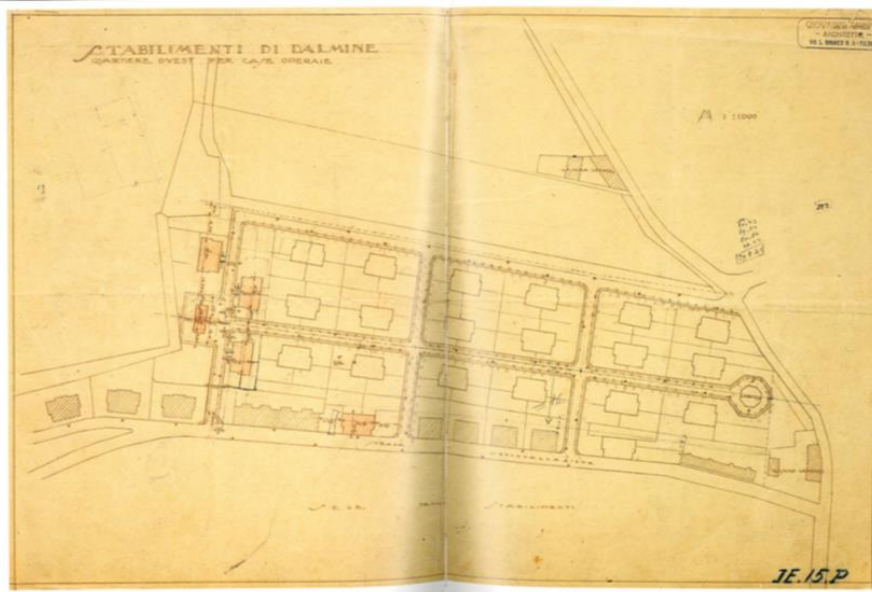


Figure 23 – Plan du *company town* aux années vingt. En bas se trouve l'usine, mais elle n'est pas marquée.

São Domingos

Les premières exploitations du site connu aujourd'hui comme São Domingos ont eu lieu depuis l'époque romaine, environ entre le 12 a.C. et le 297 d.C : pendant quatre siècles, de cette mine de l'or, de l'argent et du cuivre ont été extraits.¹⁸ Néanmoins, l'exploitation qui nous intéresse a été développée au XIX siècle. Dans ce contexte et avec le précédent romain en tête, plusieurs explorateurs se sont lancés à la recherche des nouveaux gisements. Deux événements sont clés pour comprendre le début de l'exploitation minière à São Domingos au sein du XIX siècle. Premièrement, en 1850 un article publié dans une revue spécialisée en exploitation minière qui parlait de la nouvelle évidence des gisements a causé de l'enthousiasme parmi les entrepreneurs de la province d'Huelva. Deux ans plus tard, en 1852 un décret du *Gouvernement de Regeneração* a fini avec le monopole royale, et a promu la liberté minière avec l'objectif d'attirer des capitaux à la région.¹⁹

De cette manière, le 16 juin 1854, Nicolau Biava a fait le registre de la mine de São Domingos à la chambre municipale de Mértola pour être reconnu comme son découvreur légal. Cette même année a été ouverte le première *poço* d'exploitation.²⁰ Avec ces perspectives, l'année suivante Ernest Deligny, à côté de Louis Armanieu et Eugène Duclerc ont constitué à Sevilla, une compagnie appelée *La Sabina Mining Company*, laquelle a détente les droits d'exploitation de la mine dans le future. Un des premiers directeurs de la compagnie a été James Mason, qui était un ingénieur formé à l'École des Mines de Paris ; tout suite, deux *poços* ont été ouverts sur le site. Il a été jusqu'à 1857 quand le registre de la mine a été publié dans le *Diário do Governo*, le 7 juillet. Simultanément, les *poços* quatre et cinq ont été ouverts.²¹

¹⁸ Fundação Serrão Martins, « Cronologia de eventos relativos à Mina de São Domingos », p.1.

¹⁹ Idem, et Ana Catarina Gomes Ferreira, « A Mina de São Domingos. Pasado Industrial, Futuro Turístico », p. 63.

²⁰ Ana Catarina Gomes Ferreira, « A Mina de São Domingos. Pasado Industrial, Futuro Turístico », p. 64.

²¹ Idem.



Figure 24 - *Company town* de la mine de São Domingos

Une année marquant dans l’histoire de cette mine a été 1859. Après des négociations avec *La Sabina*, l’exploitation minière est passée aux mains de l’entreprise anglaise *Mason & Berry*, laquelle était formée par l’ingénieur James Mason et le capitaliste Francis Barry. Cette entreprise avait son siège à Londres.²² Le savoir-faire de ces deux hommes a fait de São Domingos un projet unique par ses caractéristiques. Une des particularités de cette mine c’est le fait qu’elle a été équipée avec un système qui a permis l’exportation du minérale malgré son emplacement à l’intérieur du pays. Pour surmonter ce défi, les anglais ont installé un port fluvial vers le sud de la mine, à Pomarão, à partir duquel ils pouvaient embarquer le minéral. En plus, pour lier la mine et le port, en 1860 a été sollicitée une autorisation au gouvernement pour installer un chemin de fer entre ces deux pôles. Ce chemin de fer a fonctionné dans un seul sens, et au début il a marché en utilisant de la traction animale ; plus tard, les animaux ont été changés par des locomotives. Cette ligne, de 17 km, a été inauguré en 1862. Entre São Domingos et Pomarão il y avait trois gares : *Achada do Gamo, Telheiro / Santana de Cambas e Salgueiros*. On remarque sur l’importance de ce chemin de fer, car la plupart des infrastructures qui ont été bâties, ont été placées en suivant sa tracée.²³

²² *Ibidem*, p. 66.

²³ *Ibidem*, p. 67.

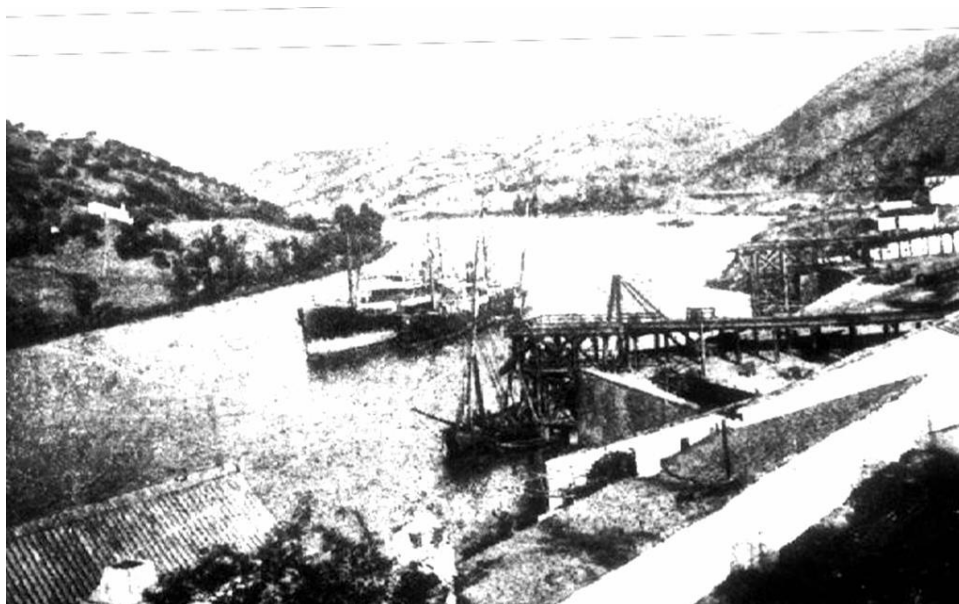


Figure 25 – Le port de Pomarão

On sait qu'en 1863 la construction de l'église a été finie. Cette même année, il y avait déjà soit en exploitation ou en construction vingt-sept *poços* verticaux, une galerie de drainage, et deux tunnels pour l'extraction. En 1864, 564 navires ont chargé du minéral dans le port de Pomarão. Quelques années plus tard, en 1867, une école a été inaugurée et dans la mine l'exploitation à ciel ouvert a démarré ; quelques années plus tard, entre 1869 et 1873, en raison de l'expansion des opérations au ciel ouvert, une partie des premiers équipements bâtis a été démoli, y compris un ancien palais, le palais de l'ingénieur directeur, le bureau de section administrative, le théâtre, et plusieurs maisons du company town.²⁴

En ce qui concerne les travailleurs, il faut savoir qu'ils étaient surexploités et par ses actions, il n'est pas difficile d'inférer qu'ils n'aimaient pas ses patrons et cette industrie. Par exemple, déjà en 1863 des attentats ont fait au fonctionnement du chemin de fer ; le 3 mai 1865, une grève a été lancée pour exiger le paiement pour les travaux qui avaient déjà été faits. En revanche, il peut être inféré aussi que la relation entre les entrepreneurs et le gouvernement était plus que cordiale : en 1866 James Mason a reçu du gouvernement, comme remerciement à la performance de la mine, le titre de Baron I de Pomarão ; deux ans plus tard, il a reçu le titre de Vicomte de São Domingos.²⁵

²⁴ Fundação Serrão Martins, « Cronologia de eventos relativos à Mina de São Domingos », pp. 3-4.

²⁵ Ídem.

Entretemps, la production a augmenté : en 1867, 100,000 tonnes ont été extraites ; en 1870, 182,000, et en 1912 jusqu'à 440,000. Pour la mine, le reste du XX siècle a été marqué par une chaîne d'hauts et bas : des grèves, des licenciements, des conquêtes ouvrières. En 1965 l'exploitation minière s'est arrêtée, et en 1968 la compagnie *Mason & Barry* a perdu la concession ; l'entreprise *La Sabina* a récupéré la titularité des droits d'exploitation. Finalement, en 1984 par un décret, cette dernière concession a été révoquée.²⁶



Figure 26 – Des locomotives à côté des hangars



Figure 27 – Ligne São Domingos - Pomarão

²⁶ *Ibidem*, pp. 5-59.

Conclusions

Ces trois exemples qu'on a eu l'opportunité d'aborder ont nous permis de comprendre l'histoire des différents types d'industries qu'ont été développées, et comment la vision des patrons a eu un impact par rapport aux ouvrières et la question du logement. Au long de ces lignes, on s'est approché à deux industries de transformation et une d'extraction. Par rapport à la temporalité, la mine de São Domingos et l'usine Menier peuvent être considérées comme des contemporains, car les deux industries ont commencé à expérimenter une croissance justement au début des années soixante du XIXème siècle. Néanmoins cette similarité dans la temporalité, l'état d'esprit de ceux qui ont géré ces deux *business* a été totalement différent : si Émile-Justin Menier a fait ce qu'il a pu pour améliorer les conditions de vie de ses ouvrières, en bâtissant un *company town* dont sa construction a suivi les principes du positivisme et de l'hygiénisme (même avec un très fort accent paternaliste), la *Mason & Berry* qui a exploité la mine n'a pas s'occupé d'améliorer les conditions ni de vie ni de travail pour les ouvriers. Dans ce domaine, on se trouve dans deux côté opposés de la façon d'exercer la gérance. De sa part, le modèle de Dalmine et sa gérance sont plus proches à Noisiel qu'à São Domingos.

Les divers facteurs comme les types d'industrie, de production, de gérance, etc., ont influencé la configuration des *company towns*. On trouve à Noisiel une planification urbanistique bien organisé et solide, avec des maisons simples mais équipées avec tout ce qui était nécessaire pour une habitation confortable, tout en essayant d'émuler ceux déjà existant en Angleterre. Aussi, on peut apprécier ce désir moderniste de Menier même dans le matériel employé pour la plupart des maisons et d'autres équipements qu'il est possible de trouver dans la ville : la brique, le métal et le verre. De ce point de vu, Noisiel est un très bon exemple des idées d'avant-garde de son temps. Le *company town* de São Domingos, par contre, fonctionnait même sur une autre logique : il faut rappeler que les premières maisons et équipements bâtis ont été détruits à cause de l'expansion de

l'exploitation minière. Si à Noisiel on sait que chaque famille avait une demi maison pour elle, à São Domingos on connaît que les conditions étaient plus précaires : par exemple, ce *company town* souvent a dû faire face au surpeuplement. Dans ce domaine, Dalmine a suivi aussi la ligne de Noisiel : là, chaque famille a pu aussi profiter d'une maison et de plusieurs services, et grâce à l'expansion de l'entreprise, on sait que des nouvelles sectionnes de logements ont été bâtis en suivant le même modèle au long de la première moitié du XX siècle.

Malgré qu'on ne connaît pas avec précision le profil des ouvrières, il est intéressant d'analyser comment chaque type d'industrie a demandé une main d'œuvre distinct : plus spécialisée à Dalminet et à Noisiel, et moins à São Domingos. En revanche, en ce qui concerne le profil des administrateurs il semble aussi que São Domingos avec Mason en recevant des titres de noblesse, se trouve aussi d'un côté opposé à Dalmine, où la gérance était déjà en train de perdre ses airs paternalistes : aux années cinquante du XXème siècle, ces deux établissements se sont éloignés chaque fois de plus en plus. Il a été intéressant comment Dalmine, même si elle administrativement trop changé au long d'un siècle, c'est la seule qui continue à marcher aujourd'hui.

En outre, du point de vue personnelle, ce travail a été enrichissant car m'a permis d'approfondir sur la connaissance des *company towns* au différents niveaux : avec une perspective transnationale, avec une approche qui touche les XIX et XX siècles, et dans trois types d'industries diverses. Un des enjeux plus difficiles a été le fait de trouver de la bibliographie ou des études pour s'approcher aux études de cas avec la même profondeur et assiduité : tandis que le cas de Noisiel a été largement travaillé à partir de tout type des perspectives par des nombreux chercheurs et amateurs, les autres deux cas pâlisent à son côté. On trouve que la grande majorité de la recherche effectuée par rapport à Dalmine, a été faite par la Fondation Dalmine, et se focalisée surtout sur ce qu'on connaît comme *Business History* et sur l'histoire urbanistique et architecturale de l'ensemble. En revanche, il y a une manque d'histoire sociale, politique, et même économique. Un cas similaire est celui de São Domingos, où il y a de l'information et des photographies, mais il y un manque d'études formelles qui abordent le sujet depuis diverses perspectives.

En relation au sujet que j'ai développé dans ma mémoire, les gares et les chemins de fer, ce travail m'a permis de réaffirmer les connaissances que j'avais déjà par rapport à comment ont fonctionné la plupart du temps les ensembles industriels, où souvent, un centre productif était placé dans une zone isolée, et il fallait alors construire un chemin de fer pour connecter les centres

productifs aux marchés et aux villes. Cela a été le cas de Noisiel, de Dalmine et São Domingos. Souvent aussi, ce système de transport est devenu si important qu'il a été considéré comme la colonne vertébrale de l'entreprise. Je n'ai pas pu approfondir plus sur le sujet, mais il serait intéressant d'analyser comment a été le rôle que les gares ont joué dans ces ensembles industriels dont on a parlé. Toujours au niveau personnel, de mon côté, cette mémoire et ce projet tutoré m'encouragent à poursuivre avec l'étude et l'analyse de deux sites industriels qui se trouvent à l'État de Tlaxcala et à l'État de Puebla, au Mexique. Là, existent les usines textiles de San Manuel et de Metepec, lesquelles comptent avec des *company towns*, mais, qui ne sont pas ni étudiées ni valorisées comme tels, et lesquelles au XIXème siècle ont été aussi fortement liés aux chemins de fer. Mon but c'est de reprendre ces réflexions et de les appliquer sur ces cas dans l'avenir.

Bibliographie et sources

- Caroli, Lucia, « Dalmine: nascita e sviluppo della città », dans LUSSANA, Carolina (dir.), *Dalmine dall'impresa alla città. Committenza industriale e architettura*, Dalmine, Fondazione Dalmine, 2003, p. 225 - 251.
- Delalande, Nicolas, « Émile-Justin Menier (1826-1881), de l'industriel philanthrope à l'économiste républicain », *Hypothèses*, Vol. 11, No. 1, 2008, p. 117-125.
- Fontana, Giovanni Luigi, « Dar casa agli operai: Logiche d'impresa e ingegneria sociale nell'industrializzazione moderna », dans LUSSANA, Carolina (dir.), *Dalmine dall'impresa alla città. Committenza industriale e architettura*, Dalmine, Fondazione Dalmine, 2003, p. 13 - 63.
- Fundação Serrão Martins, « Cronologia de eventos relativos à Mina de São Domingos ». Consulté le 20 août 2020 : <https://fundacaoserraomartins.pt/data/uploads/cronologia-mina.pdf>
- Garner, John S. (ed.), *The company town. Architecture and society in the early industrial age*, New York, Oxford University Press, 1992.
- Généalogie Histoire de Familles, « Le bon chocolat Menier ». Consulté le 19 août 2020: <http://genealogiehistoiredefamilles.over-blog.com/2017/07/le-bon-chocolat-menier.html>
- Gomes Ferreira, Ana Catarina, « A Mina de São Domingos. Pasado Industrial, Futuro Turístico », thèse de Master en Tourisme, spécialisé dans la gestion stratégique de destins touristiques, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, 2012, p. 121.
- Pizzigoni, Attilio, « La città produttiva. Giovanni Greppi e la costruzione di Dalmine: efficiente prototipo urbano o modelo di un'utopia autarchica », dans LUSSANA, Carolina (dir.), *Dalmine dall'impresa alla città. Committenza industriale e architettura*, Dalmine, Fondazione Dalmine, 2003, p. 129-151.
- Valentin, Marc et Michel, Richard, « Le fait municipal dans les politiques spatiales et sociales du patronat : les Menier et Noisiel entre 1871 et 1914 », *Révolutions et mutations au XIXe siècle*, No. 4, 1988, p. 75-94.

Villes et Pays d'art et d'histoire, « Laissez-vous conter Noisiel », Noisiel, Mairie de Noisiel, 2013.

Figures

- Figure 1 – **La place principale de Noisiel.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 2 – **Bâtiment de l'ancienne boucherie bâtie aussi par la compagnie, reconverti.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 3 – **Les maisons du *company town*.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 4 – **Maison du *company town*.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 5 – **D'autres maisons qui se trouvent dans une des rues principales.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 6 – **Entrée de la Fondation Dalmine.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 7 - **Le palace de la direction de la Société Dalmine.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 8 – **Une des avenues à Dalmine.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 9 – **Bâtiment à São Domingos.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 10 – **Plan d'eau dégradé par l'activité minière.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 11 – **Entrée du *company town* à São Domingos.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 12 – **Architecture typique des maisons.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 13 – **Rue Typique à São Domingos.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 14 – **Église de São Domingos.** Photo prise par Francisco Corona Flores.
- Figure 15 – **Jean Antoine Brutus Menier à gauche. Émile Justin Menier, à droite, connu aussi comme le baron du cacao.** Les deux images, récupérées du site *Généalogie Histoire de Familles*, consulté le 20 août 2020 : <http://genealogiehistoiredefamilles.over-blog.com/2017/07/le-bon-chocolat-menier.html>
- Figure 16 – **Les ouvrières de Noisiel.** Image récupérée du site *La Saga Menier*, consulté le 20 août 2020 : <https://la-saga-menier.pagesperso-orange.fr/le%20syndicat%20de%20noisiel.htm>
- Figure 17 – **Vue aérienne du *company town*.** Image récupérée du site *La philosophie de l'histoire*, consulté le 20 août 2020 : <http://jacques.vouillot.free.fr/histoire/histoire7-8.htm>

Figure 18 – **Rue à Noisiel**. Image récupérée du site *La philosophie de l'histoire*, consulté le 20 août 2020 : <http://jacques.vouillot.free.fr/histoire/histoire7-8.htm>

Figure 19 – **Plan de l'usine et du *company town***. Image récupérée du site *La Saga Menier*, consulté le 20 août 2020 : <https://la-saga-menier.pagesperso-orange.fr/no1889.JPG>

Figure 20 – ***Company town* de Dalmine**. Image récupérée du site *Archeologia Industriale*, consulté le 20 août 2020 : <https://archeologiaindustriale.net/tag/fondazione-dalmine/?print=print-search>

Figure 21 – **Le palace de la direction de la Société Dalmine**. Image récupérée du site *Archeologia Industriale*, consulté le 20 août 2020 : <https://archeologiaindustriale.net/tag/fondazione-dalmine/?print=print-search>

Figure 22 – **Une des écoles à Dalmine**. Image récupérée du site *Archeologia Industriale*, consulté le 20 août 2020 : <https://archeologiaindustriale.net/tag/fondazione-dalmine/?print=print-search>

Figure 23 – **Plan du *company town* aux années vingt**. Image récupérée dans Caroli, Lucia, « Dalmine : nascita e sviluppo della città », pp. 246-247, dans LUSSANA, Carolina (dir.), *Dalmine dall'impresa alla città. Committenza industriale e architettura*, Dalmine, Fondazione Dalmine, 2003.

Figure 24 – ***Company town* de la mine de São Domingos**. Image récupérée du site *Centro de Estudos da Mina de São Domingos*, consulté le 20 août 2020 : http://www.cemsd.pt/tfotos?sort_by=field_data_value&sort_order=ASC&items_per_page=192

Figure 25 – **Le port de Pomarão**. Image récupérée du site *Centro de Estudos da Mina de São Domingos*, consulté le 20 août 2020 : http://www.cemsd.pt/tfotos?sort_by=field_data_value&sort_order=ASC&items_per_page=192

Figure 26 – **Des locomotives à côté des hangars**. Image récupérée du site *Centro de Estudos da Mina de São Domingos*, consulté le 20 août 2020 : http://www.cemsd.pt/tfotos?sort_by=field_data_value&sort_order=ASC&items_per_page=192

Figure 27 – **Ligne São Domingos – Pomarão**. Image récupérée du site *Wikimedia*, consulté le 20 août 2020 : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/Comboio_na_Linha_de_S._Domingos_-_Ilustracao_Portuguesa_85_1907.jpg