



VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA

FERROCARRILES, HISTORIA Y PATRIMONIO INDUSTRIAL

MÓNICA FERRARI / LUIS BRUNA / MARIANA VILLAVICENCIO
COMPILADORES



VI CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA FERROVIARIA.
Ferrocarriles, historia y patrimonio
industrial.



The International Committee for the
Conservation for the Industrial Heritage-
Argentina

TICCIH Argentina

<http://www.ticcihargentina.com.ar/>
ticcihargentina@gmail.com

Los artículos responden a las opiniones particulares de los
respectivos autores.

Se permite la reproducción con previa autorización del
autor o autores y mención de la fuente

El uso de las ilustraciones y/o la autenticidad de los textos
es responsabilidad de los respectivos autores



DATOS CATALOGRÁFICOS

VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria :
ferrocarriles, historia y patrimonio industrial /
Eduardo Romero de Oliveira ... [et al.] ; compilado
por Mónica Ferrari ; Luis Alberto Bruna ; Mariana
Villavicencio ; ilustrado por Bernabé Benaglio. - 1a
ed. - Yerba Buena : Mónica Rossana Ferrari,
2017.

CD-ROM, PDF

ISBN 978-987-42-6647-7

Historia. 2. Ferrocarriles. 3. Patrimonio. I. Oliveira,
Eduardo Romero de II. Ferrari, Mónica, comp. III.
Bruna, Luis Alberto, comp. IV. Villavicencio,
Mariana, comp. V. Benaglio, Bernabé, ilus.

CDD 385.09

© 2017

Queda hecho el depósito de marca la ley
11.723

Prohibida la reproducción total o parcial de
este libro, salvo expresa autorización de sus
autores

Primera edición: Yerba Buena, Tucumán, 2017

Tirada: 150

ISBN 978-987-42-6647-7

Diciembre de 2017

Compiladores

Mónica Ferrari
Luis Bruna
Mariana Villavicencio

Ilustración de tapa

Bernabé Benaglio
Foto tapa y contratapa: Estación Zanjón
Amarillo, Mendoza. Fuente: Archivo General
de la Provincia de Mendoza

Comité Organizador del evento

Mónica Ferrari
Graciela Moretti
Gabriela Santibañez
Gracia Dorel
Luis Bruna

Comité Científico

Adriana Collado (Argentina)
Antonio Soukef (Brasil)
Beatriz Kuhl (Brasil)
Domingo Cuéllar (España)
Eduardo Romero de Oliveira (Brasil)
Gracia Dorel Ferré (Francia)
Graciela Moretti (Argentina)
Graciela Viñuales (Argentina)
Ian Thomson (Chile)
Jorge Martín (Argentina)
Jorge Tartarini (Argentina)
Liliana Girini (Argentina)
Luis Bruna (Argentina)
Manoela Rufinoni (Brasil)
Mónica Ferrari (Argentina)
Mónica Martínez (Argentina)
Olga Paterlini (Argentina)
Paulo Simó Queiroz (Brasil)

Comité Asesor

Eduardo Romero de Oliveira
Roger White
Pauline Empereur

Patrocinantes

CONICET
AGENCIA
Universidad de Congreso

Auspiciantes

TICCIH Argentina
Universidad Nacional de Tucumán
Asociación Internacional de Historia
Ferroviaria

TICCHI ARGENTINA

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - Argentina (Comité Nacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) forma parte de la Asociación no gubernamental creada en 1972 en el Reino Unido, presente en más de 50 países del mundo. Tal Entidad colabora con ICOMOS, ICOM y UNESCO; y es objetivo del TICCIH Argentina seguir este camino.



TICCIH - Argentina promueve la preservación, conservación, investigación, documentación, recuperación e interpretación de patrimonio industrial de todo tipo, tales como sitios, edificios, plantas industriales, maquinarias y equipamiento, así como conjuntos habitacionales y viviendas relacionadas con los sitios industriales.

El Comité Argentino se formó en 2005 eligiéndose entre sus miembros a Graciela M. Viñuales como presidenta. En 2007 el Comité organizó en Buenos Aires el Vº Coloquio Latinoamericano recibiendo a los TICCIH de la región. En 2009 fue elegida Laura Amarilla como presidenta quien falleciera en el cargo. Fue sucedida por Mónica Ferrari que preside el Comité en la actualidad. Se realizaron encuentros científicos en Buenos Aires (V Coloquio Latinoamericano e Internacional sobre Rescate y preservación del Patrimonio Industrial. Buenos Aires, 18 al 20 de setiembre de 2007), Mendoza (I Seminario de Patrimonio Agroindustrial Paisajes Culturales del Vino, Pan, Azúcar y Café, 13 al 15 de Mayo de 2008), Córdoba (II Encuentro Internacional de Patrimonio Industrial Agroalimentario, 4 al 7 de noviembre de 2009)

LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA



La Asociación Internacional de Historia Ferroviaria [AIHC – IRHA – AIHF] fue creada en 2002. Se dedica a la historia y patrimonio vinculado a las redes de transporte ferroviario y está conformada por especialistas y organismos de 18 países (historiadores, responsables de archivos, asociaciones de historia ferroviarias, universidades, centros de investigación y empresas ferroviarias). Ha participado en la organización seis congresos internacionales y publicado sus actas respectivas. 2004 Semmering, Austria (Across the Borders: Financing the World's Railways in the 19th and 20th centuries), 2006 Lisboa, Portugal (Railway modernization: the 19th and 20th centuries, an historical perspective). 2009 Bratislava, Slovakia (Railways in transition: Eastern Europe railways past, present and future in the 20th and 21st centuries), 2010 Mechelen, Belgium (Cities, users and their railways) 2011 Lviv, Ukraina (The great longing for railways. How the periphery became connected with the centers of industrialization). La asociación se propone contribuir con nuevas perspectivas al transporte ferroviario del siglo XXI y su legado patrimonial. Tiene actualmente 210 miembros titulares Véase: <http://www.aihc-irha-aihf.com/>.

Contenido

VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA	3
PRESENTACIÓN.....	9
<i>PRESENTATION</i>	9
<i>APRESENTAÇÃO</i>	10
<i>PRESENTATION</i>	10
1. HISTORIA Y MEMORIA FERROVIARIA	13
MEMÓRIA FERROVIÁRIA: ESFORÇO DE REVISÃO CRÍTICA DA MEMÓRIA HISTÓRICA SOBRE A FERROVIA E SEU VALOR PATRIMONIAL	15
<i>OLIVEIRA, Eduardo Romero de</i>	
EL SISTEMA FERROVIARIO DE PUERTO BELGRANO.....	25
<i>VIÑUALES, Graciela María</i>	
COMPLEXO FEPASA (JUNDIAÍ/SP, BRASIL): A IMPORTÂNCIA DO RECONHECIMENTO HISTÓRICO PARA A VALORAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL.....	33
<i>SILVA, Milena Meira da, SILVA, Tainá Maria, OLIVEIRA, Eduardo Romero de</i>	
ABORDAJE DEL PAISAJE DEL NORTE CORDOBÉS A PARTIR DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURADOS POR LAS REDES FERROVIARIAS.....	48
<i>PESCHIUTTA, Hugo Daniel</i>	
PRIVATIZACIÓN Y DESGUACE DEL SISTEMA FERROVIARIO ARGENTINO A FINES DEL SIGLO XX. DESENLAZADO HISTÓRICO.....	55
<i>PAGANO, Franco Alejandro</i>	
EL RAMAL FERROVIARIO GARDEY – DEFFERRARI DE LA COMPAÑIA FERROCARIL DEL SUD. ESTADO ACTUAL DEL RAMAL GARDEY- DEFFERRARI... ¿Y EL FUTURO?.....	69
<i>MÉNDEZ, María Elena</i>	
TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DO ENTRONCAMENTO (PORTUGAL): ENTRE MEMÓRIAS E PAISAGENS.....	85
<i>FIGUEIRA, Luís, BAPTISTA, Cecília, SALVADOR, Fernando</i>	
A HISTÓRIA COMO FERRAMENTA: O PROJETO MEMÓRIA FERROVIÁRIA (2009-2019) E A CONSTRUÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS DE DISCUSSÃO E CONHECIMENTO	98
<i>BOTARO, Luis Gustavo; CORRÊA, Lucas Mariani; CUÉLLAR, Domingo; NUNES, Ivanil; OLIVEIRA, Eduardo Romero de</i>	
APROXIMACIONES EN EL DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN, VALORACIÓN E INTERVENCIÓN EN EL PAISAJE INDUSTRIAL FERROVIARIO.....	118
<i>ALBA DORADO, María Isabel; ROMERO DE OLIVEIRA, Eduardo</i>	

A ORGANIZAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO NA CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA JUNDIAÍ – CAMPINAS.....	131
<i>LICO, Tamires Sacardo</i>	
EL DECLIVE DE LOS TRENES DE PASAJEROS EN SUDAMÉRICA	140
<i>THOMSON NEWMAN, Ian</i>	
LA ESTACION CAMPO LOS ANDES Y LA CREACIÓN DEL BATALLÓN DE INGENIEROS DE MONTAÑA 8 EN MENDOZA. UN CONJUNTO EN RIESGO.....	153
<i>DE HARO, Juan José; TAGARELLI, Pedro</i>	
“EL MISTERIO DE ADIÓS QUE SIEMBRA EL TREN”: UNA APROXIMACIÓN AL PATRIMONIO FERROVIARIO MATERIAL E INMATERIAL DESDE LA MÚSICA POPULAR.....	164
<i>BRUNA, Luis Alberto, SETTI, Enrique de Jesús</i>	
2. PATRIMONIO FERROVIARIO Y GESTIÓN	185
CIUDADES FERROVIARIAS: PERSPECTIVA GLOBAL Y EN EL LARGO PLAZO.....	187
<i>CUÉLLAR, Domingo</i>	
PATRIMONIO FERROVIARIO Y REUTILIZACIÓN.....	200
<i>FERRARI, Mónica</i>	
CONJUNTO FERROVIÁRIO DA ESTAÇÃO GUANABARA EM CAMPINAS (SÃO PAULO/BRASIL): DESENVOLVIMENTO, DECADÊNCIA E DIRETRIZES DE PROTEÇÃO	212
<i>SANTOS, Priscila Kamilynn Araujo; OLIVEIRA, Eduardo Romero</i>	
LOS GALPONES DE LA TERMINAL DE TRANVIAS EN MENDOZA. LA GESTION PARA SU REFUNCIONALIZACION COMO MERCADO DE PRODUCTORES.	230
<i>MORETTI, Graciela ; CASTRO, Laura y ACOSTA, Juan Manuel</i>	
INNOVACCION: ESTRATEGIAS PROYECTUALES EN LA REUTILIZACIÓN DE ESTACIONES DE FERROCARRIL.....	244
<i>ROJAS CARRILLO, Pedro Pablo</i>	
ARQUEOLOGÍA E HISTORIA: PROSPECCIONES EN LA TRAZA DEL FFCC TRASANDINO (MENDOZA, ARGENTINA).....	259
<i>BÁRCENA, J. Roberto</i>	
IMPLANTATION DE GARES FERROVIAIRES ET RECOMPOSITION SPATIALE: ÉTUDES HISTORIQUES ET MORPHOLOGIQUES SUR LES SITES DES GARES DU « GRAND PARIS».....	276
<i>BRINIS, Selma</i>	
PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL – AVANCES.....	289
<i>BROCATO, Carla Daniela, CAROD, María Dora</i>	
EL MUSEO FERROVIARIO DE ALTA GRACIA ES UN RESERVORIO HISTÓRICO,...UN ESPACIO VIVO	297
<i>MATOS, Esther Haideé</i>	

DISTINTAS CATEGORIAS PATRIMONIAIS APLICADAS A BENS INDUSTRIAIS: O CASO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE MAIRINQUE (SÃO PAULO / BRASIL).....	302
<i>SILVA, Rafaela Rogato Rondon, OLIVEIRA, Eduardo Romero de</i>	
RESEARCH ON THE MANAGEMENT AND CONSERVATION OF RAILWAY HERITAGE--- TAKE YUNNAN-VIETNAM RAILWAY AS AN EXAMPLE.....	316
<i>MEI Qing, LI Zhenyu</i>	
LES GRANDES GARES FERROVIAIRES EN ALGERIE COLONIALE (1857-1939)	328
<i>BENAISSA CHERIF, Noureddine</i>	
EL FERROCARRIL TRASANDINO Y SU IMPACTO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CULTURAL EN EL VALLE DE USPALLATA. VALORACIONES Y LINEAMIENTOS DE GESTIÓN PATRIMONIAL.	342
<i>ÁLVAREZ, María Cecilia, ROMANI, Carla</i>	
THE PRESENT SITUATION AND DEVELOPMENT STRATEGY OF BUILDING SPACE UTILIZATION IN HARBIN SECTION OF MIDDLE EAST RAILWAY	352
<i>WANG Haoyu, LI Zhenyu</i>	
CONFORMACION HISTORICO PATRIMONIAL DEL CONJUNTO DE LOS TALLERES FERROVIARIOS Y LA VILLA OBRERA DE TAFI VIEJO, TUCUMAN	364
<i>MORENO Daniela; ROIG Javier Vicente; MURILLO DASSO Florencia; LOGUSSO Juan; LOZANO Ana Isabel; BECCARI Marcelo</i>	
GESTIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DE BAHÍA BLANCA. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA Y DIRECTRICES DE ACCIÓN.....	379
<i>ZINGONI, José María; GIUSTO, Agostina María</i>	
RAILWAY WORLD HERITAGE ... AN OPPORTUNITY FOR SOUTH AMERICA.....	396
<i>MAHONEY, Paul</i>	
THE SYMBIOTIC RELATIONSHIP BETWEEN RAILWAY HERITAGE REBIRTH AND THE URBAN RENEWAL--CASE STUDY OF BAQIAO RAILWAY THEME PARK IN XI'AN, CHINA.....	416
<i>ZHANG, Chi; LI, Zhenyu.</i>	
LOS PUEBLOS FERROVIARIOS DE LA PAMPA	434
<i>MARTINEZ, Mónica</i>	
MUSEOS FERROVIARIOS BRASILEÑOS: ASPECTOS HISTÓRICOS Y GESTIÓN DE MUSEO.....	448
<i>BEMVENUTI, Alice</i>	
FERROTUR TRASANDINO, UN PROYECTO DE RECUPERACIÓN PATRIMONIAL FERROVIARIA DESDE LA SOCIEDAD CIVIL AL ESPACIO PÚBLICO: ALTERNATIVAS DE GESTIÓN PATRIMONIAL EN MEDIO DE CONFLICTOS DE INTERESES.	460
<i>ROMANI FERREYRA, Rubén Darío</i>	

3. PATRIMONIO INDUSTRIAL VINCULADO AL FERROCARRIL	477
LAS FERROVIARIAS, EN FRANCIA (PRIMERA MITAD SIGLO XX): UNA VIVIENDA DE VANGUARDIA PARA UNA ÉLITE DE LA SOCIEDAD OBRERA.....	479
<i>DOREL-FERRE Gracia</i>	
REFLECTIONS ON THE REVIVAL STRATEGY OF DORMITORIES OF THE MIDDLE EAST RAILWAY ENGINEERS.....	488
<i>ZIFENG, Sheng</i>	
DO PATERNALISMO AO MODELO CIENTÍFICO/RACIONAL DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO: AS VILAS FERROVIÁRIAS E A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO NAS DÉCADAS DE 1930 E 1940	494
<i>GRANDI, Guilherme; INOUE, Luciana Massami</i>	
EL FERROCARRIL AL SERVICIO DE LA VITIVINICULTURA. MENDOZA, 1900-1912.....	507
<i>GRILLI, Daniel Guillermo</i>	
RESEARCH ON RUINED BINZHOU RAILWAY BRIDGE ALONG THE ZHONGDONG RAILWAY IN HARBIN	519
<i>ZHANG, YIDAN ; LI, ZHENYU</i>	
EL FERROCARRIL DE TACORA, UNAVEZ EL MÁ S ALTO EN EL MUNDO, Y LA EXTINTA ACTIVIDAD MINERA QUE ATENDIÓ.....	527
<i>THOMSON NEWMAN, Ian.</i>	
ROTUNDAS FERROVIÁRIAS: ELEMENTOS DE GRANDEZA ARQUITETÔNICA E DE POUCO RECONHECIMENTO PATRIMONIAL (CASOS BRASILEIROS)	544
<i>RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André</i>	
4. CONCLUSIONES.....	557
<i>BRUNA, Luis y ROIG, Javier (Edición)</i>	
5. VISITA TÉCNICA.....	567
RESEÑA DE LA VISITA TÉCNICA POR SITIOS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO VI CIHF.....	569
<i>MORETTI, Graciela</i>	
6. MEMORIA GRÁFICA.....	573
<i>BRUNA, Luis (Edición)</i>	

PRESENTACIÓN

La Historia Ferroviaria tiene especial relevancia en el conocimiento de la identidad de los países puesto que permite comprender el impacto social, político, económico y territorial que produjo el ferrocarril en algunos casos sin precedentes. Así, el estudio de esta ciencia en torno al riel no sólo facilita entender la evolución de los hechos en sus diversos aspectos sino que constituye una herramienta fundamental en el conocimiento, valoración y preservación del patrimonio ferroviario tanto tangible como intangible.

El ferrocarril dejó un legado que significó la transformación del paisaje y un nuevo modo de ordenamiento del espacio: amplió el radio de extensión en las ciudades, generó la tecnificación de las industrias previas y la instalación de nuevos emprendimientos industriales. También favoreció el surgimiento de nuevos pueblos y la prosperidad de los pre-existentes luego de su llegada. El patrimonio heredado es indiscutible y se compone de bienes muebles (material rodante, documentos, etc.), bienes inmuebles (instalaciones, edificios de todo tipo, cuadros de estaciones, vías ferroviarias, etc.) y del legado inmaterial.

Hoy gran parte de este significativo patrimonio está en riesgo o amenazado por la falta de información o conocimiento sobre los valores de los componentes del sistema. En algunos países hay casos que se han puesto en valor o se han recuperado pero varios y valiosos conjuntos se están desaprovechando y destruyendo, incluso algunos han desaparecido debido a la falta de estrategias de preservación. Lo mismo sucede con los sitios patrimoniales vinculados al ferrocarril: ingenios azucareros, conjuntos vitivinícolas, y tantos otros espacios productivos agroindustriales, donde se advierte el abandono o la falta de criterios para su recuperación. Se suman fábricas, barrios ferroviarios y villas obreras que dieron vida a cada estación.

El VI Congreso de Historia ferroviaria tuvo

PRESENTATION

Railway history has a special relevance in the formation of the identity of the countries involved exploring as it does the social, politic, economic and territorial impact – in some sites without precedent – that the railways produced. Thus, the study of railway history and technology not only aids our understanding of the impact of railways, but also constitutes a fundamental tool in establishing knowledge, valuation and preservation of railway heritage, both tangible and intangible.

The railroad left a legacy that initiated a transformation of the landscape and a new way of spatial planning: it dramatically increased the urban expansion in the cities, generated technical advancement of the existent industries and the facilitated the installation of new industrial enterprises. It also encouraged the birth of new villages and the prosperity of the pre-existing town after its arrival but equally also permitted the dereliction of other rural areas as populations moved to cities. Railway patrimony is undeniable and extensive comprising the movable goods – rolling stock, documents– as well as immovable goods (installations, different types of buildings, railway station's area, railroad, etc.) and the immaterial legacy.

Today, a great part of this significant heritage is at risk or threatened because of the lack of information and knowledge about the valuations of both components within the system and the broader systems themselves. There are some cases of railways heritage that have been recovered but many valuable assets are being wasted and destroyed or have disappeared due to the absence of strategies for preservation. The same fact happens with the heritage sites related to the railroad: ports, sugar mills, wine cellars and so many other agro-industrial productive spaces, where we can see the abandonment or lack of criteria for its recovery. Added to this, there are factories, railroads, villages or quarters' workers, in the same situation that gave life to each railway station.

como objetivos:

- 1) generar un espacio de discusión entre investigadores, docentes y especialistas sobre la historia ferroviaria así como la contribución de ésta al conocimiento y preservación del patrimonio ferroviario;
- 2) favorecer la investigación histórica y paralelamente impulsar el reconocimiento social de dicho patrimonio;
- 3) identificar proyectos y estrategias que promuevan la valoración, protección y reutilización del sistema ferroviario en forma integral;
- 4) estimular el intercambio de información y experiencias entre investigadores y docentes impulsando la creación de redes;
- 5) propiciar la formación de recursos humanos a través de la participación de estudiantes y becarios.

Los temas de discusión que se abordaron fueron:

- 1) historia y memoria ferroviaria,
- 2) patrimonio ferroviario y gestión
- 3) patrimonio industrial vinculado al ferrocarril.

La temática que aborda este trabajo se refiere a las temáticas generales de historia de los tendidos, memoria ferroviaria, patrimonio inmaterial, preservación y gestión territorio y paisaje, valoración e intervención, decadencia y declive de las infraestructuras ferroviarias, gestión patrimonial y museística, reutilización y valoración patrimonial, historia urbana, villas ferroviarias, ferrocarril e industrias, estaciones de ferrocarril, arquitectura ferroviaria, protección y renovación urbana.

Mónica Ferrari

APRESENTAÇÃO

A história ferroviária tem especial relevância no conhecimento da identidade dos países, visto que permite compreender o impacto social, político, econômico e territorial, em alguns casos sem precedentes, que foi produto da ferrovia. Assim, o estudo científico das vias férreas não apenas facilitam conhecer a evolução dos fatos em vários aspectos, mas também constitui uma

The VI International Congress of Railway History has the following objectives:

- 1) *To generate a space for discussion between investigators, teachers and specialists about railway history and its contribution to the knowledge and preservation of the heritage railway;*
- 2) *To foster historical investigation and at the same time to encourage the social recognition of the said heritage;*
- 3) *To identify projects and strategies that promote the valuation, protection and reuse of the railway system considered in an integrated fashion;*
- 4) *To motivate the interchange of information and experiences between investigators and teachers encouraging the creation of research networks;*
- 5) *To promote human resources training through the participations of students*

The main themes of discussion were:

- 1) *Railway history and railway memory;*
- 2) *Railway heritage and heritage management*
- 3) *Industrial heritage linked to the railway*

The theme addressed in this work refers to the general themes of the history of the lines, railway memory, intangible heritage, preservation and management of territory and landscape, assessment and intervention, decline of railway infrastructures, patrimonial and museum management, reuse and heritage valuation, urban history, railway villages, rail and industries, railway stations, railway architecture, protection and urban renewal.

PRESENTATION

L'histoire des chemins de fer revêt une importance particulière pour la connaissance de l'identité de chaque pays. Elle permet de comprendre l'impact social, politique, économique et territorial, parfois sans précédents, qu'a produit le chemin de fer. L'étude de cette science autour du rail facilite non seulement la connaissance de l'évolution de ce moyen de transport, mais constitue

ferramenta fundamental na preservação do patrimônio ferroviário tanto tangível quanto intangível.

A ferrovia deixou um legado que significou a transformação da paisagem e um novo modo de ordenamento do espaço: ampliou o raio de extensão das cidades, gerou a tecnificação das indústrias prévias e a instalação dos novos empreendimentos industriais. Também favoreceu o surgimento dos novos povos e a prosperidade daqueles pré-existentes quando de sua chegada. O patrimônio herdado é indiscutível e se compõe de: bens móveis (material rodante, documentos), bens imóveis (instalações, edifícios de todos os tipos, pátios ferroviários, quantidade de quilômetros de vias, etc.) e inclusive patrimônio imaterial.

Hoje, grande parte deste significativo patrimônio está em risco, ameaçado pelo desconhecimento e pela escassa valoração de seus componentes. Na Argentina, poucos são os casos de patrimônio protegido ou recuperado e por isso, ante a falta de estratégias de uso ou de re-uso, se está perdendo oportunidades e destruindo valiosos conjuntos. O mesmo sucede com sítios patrimoniais vinculados à ferrovia: portos, engenhos de açúcar, conjuntos vitivinícolas e tanto outros espaços produtivos agroindustriais, onde se observa o abandono ou falta de critérios para sua recuperação. A estes somam-se também os bairros ferroviários ou vilas operárias que deram vida à cada estação, porto ou fábrica.

O VI Congresso de História Ferroviária tem como objetivos: 1) gerar um espaço de discussão entre a história ferroviária e sua relação com a recuperação do patrimônio ferroviário com a participação de investigadores e cientistas especializados no temas; 2) favorecer a investigação histórica e paralelamente estimular o reconhecimento social deste patrimônio; 3) identificar projetos que promovam a valoração, proteção e reutilização do sistema de forma integral; 4) estimular o intercambio entre

également un outil fondamental pour la préservation du patrimoine ferroviaire tant matériel qu'immatériel.

Le chemin de fer a laissé en héritage la transformation du paysage et une nouvelle façon d'aménager l'espace. Il a favorisé l'expansion des villes, il a facilité la modernisation des industries préexistantes et l'installation de nouvelles entreprises industrielles. Il a aussi généré des villes nouvelles et a participé de la prospérité des villages qui l'ont accueilli. Le patrimoine hérité est indéniable. Il se compose de biens meubles –archives et documents, matériel roulant, immeubles – qui vont depuis les petites installations jusqu'à l'architecture monumentale, mais qui comprennent aussi les zones propres aux gares et un nombre important de kilomètres de voies. L'héritage immatériel est également conséquent.

Aujourd'hui une grande partie de cet important patrimoine est en danger ou menacé par la méconnaissance et par l'insuffisante valorisation de ses composants. Rares sont les cas de mise en valeur ou de sauvegarde et, par conséquent, en l'absence de stratégies d'utilisation ou de réutilisation, de précieux ensembles sont abandonnés ou détruits. Il en va de même pour les sites patrimoniaux liés aux chemins de fer: les ports, les moulins à sucre, les caves à vin et tant d'autres espaces productifs agro-industriels, dont on peut voir l'abandon ou le manque de critères pour leur réhabilitation. De même sont abandonnés des quartiers ferroviaires entiers, usines et maisons ouvrières comprises, qui ont donné vie à chaque gare.

Le VI Congrès International de l'Histoire des Chemins de Fer a pour objectifs de : 1) générer un espace de débat entre chercheurs, enseignants et spécialistes de l'histoire des chemins de fer ainsi que d'échanges en lien avec la connaissance et la préservation du patrimoine ferroviaire, 2) favoriser la recherche historique et encourager la reconnaissance sociale de ce patrimoine, 3) identifier les projets qui favorisent la valorisation, la protection et la réutilisation du système ferroviaire dans son ensemble, 4)

investigações

e docentes promovendo a criação de redes; 5) propiciar a formação de recursos humanos, a partir da participação de estudantes e bolsistas.

Os três temas de discussão foram os seguintes:

História e memória ferroviária: história

Patrimônio ferroviário e gestão:

Patrimônio industrial vinculado à ferrovia

O tema abordado neste trabalho refere-se aos temas gerais da história das linhas, memória ferroviária, patrimônio intangível, preservação e gestão de território e paisagem, avaliação e intervenção, declínio e declínio das infra-estruturas ferroviárias, gestão patrimonial e museológica, reutilização e valorização patrimonial, história urbana, aldeamentos ferroviários, trens e indústrias, estações ferroviárias, arquitetura ferroviária, proteção e renovação urbana

stimuler l'échange entre chercheurs et enseignants et encourager la création de réseaux, 5) encourager la formation des ressources humaines grâce à la participations des étudiants et des boursiers.

Les thèmes de débat ont été les suivants les suivants :

1. Histoire et mémoire ferroviaire

2. Patrimoine ferroviaire et gestion:

3. Patrimoine industriel lié aux chemins de fer

Le thème abordé dans ce travail se réfère aux thèmes généraux de l'histoire des lignes, mémoire ferroviaire, patrimoine immatériel, préservation et gestion du territoire et du paysage, évaluation et intervention, déclin des infrastructures ferroviaires, gestion patrimoniale et muséale, réutilisation et valorisation du patrimoine, histoire urbaine, villages ferroviaires, chemins de fer et industries, gares ferroviaires, architecture ferroviaire, protection et renouvellement urbain

LES GRANDES GARES FERROVIAIRES EN ALGERIE COLONIALE (1857-1939)

BENAISSA CHERIF, Noureddine

Paris 1- Sorbonne-Panthéon, France/ histoire.these@gmail.com

Résumé

Le chemin de fer algérien, le plus grand réseau colonial français reste à ce jour peu étudié, rares sont les travaux consacrés à ce mode de transport jadis un signe de modernité, de puissance et de prospérité d'un pays.

L'Algérie a été dotée au début de la deuxième moitié du XIX^e siècle d'une ligne ferroviaire traversant le pays au nord, de l'Est en Ouest, appelée ligne impériale du Tell, son établissement a fait l'objet de nombreuses tensions. Considérée par les militaires comme le moyen le plus efficace pour dominer ce vaste territoire difficilement traversable, elle était pour les financiers le moyen le plus efficace pour exploiter cette terre riche en ressources minières, agricoles et forestières.

Le nouveau programme gouvernemental algérien de modernisation ferroviaire prévoit l'extension du réseau actuel de 2 500 km à 13 400 km de voies et n'intègre pas la dimension historique et patrimoniale, un certain nombre de Gares était et sera détruit. Ce travail a pour objet d'étudier la gare algérienne et de préserver un patrimoine sous la menace de disparaître.

Pour cadrer cette recherche, plusieurs hypothèses sont posées ; peut-on parler d'une architecture ferroviaire spécifique à l'Algérie ? Si les grandes gares ferroviaires algériennes étaient pensées comme un élément de domination, peut-on supposer que l'état actuel de ce patrimoine illustre l'image que celle-ci reflétait ?

Le but de cette recherche consiste à enrichir les connaissances scientifiques connues autour des gares ferroviaires algériennes. Il mobilise un fonds d'archives inédit récemment ouvert au public situé à Alger au centre d'archives de la SNTF et s'appuie sur une documentation récoltée durant mes voyages passés sur le terrain. Ce travail nous permettra de mettre en valeur certaines gares et étudiera leurs impact sur les villes, il montrera leur caractéristiques et particularités dans une période chronologique allant de 1857 à 1939.

Mots-clés: Chemin de fer Algérien, Patrimoine Coloniale Ferroviaire en Algérie, Gares Ferroviaires Algériennes.

Introduction:

L'Algérie a été dotée dès le début de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle par une ligne ferroviaire traversant le pays au nord, de l'Est en Ouest, appelée la ligne Impériale du Tell, son établissement était l'objet de nombreuses tensions. Une ligne considérée par les militaires comme le moyen le plus efficace pour dominer ce vaste territoire difficilement traversable où de nombreuses tribus rebelles y sont dispersées. Quant aux financiers le chemin de fer était le moyen le plus efficace pour exploiter cette terre riche en ressources minières, agricoles et forestières.

Au début de la conquête coloniale française de l'Algérie et parallèlement aux débuts de la création des chemins de fer en France, l'idée de création du chemin de fer en Algérie commence à grandir dans le milieu des industriels et des entrepreneurs français « qui se préoccupent de l'Algérie, et pensent que le moment des grandes entreprises colonisatrices est arrivé »²¹³.

²¹³ Lavigne,P.(1854). *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaché à la côte (pp05-07)*. Saint Germain en Laye,France : Imprimerie de Beau.

L'intérêt pour les moyens de transport et le chemin de fer en Algérie a grandi suite aux déclarations des premiers résultats de l'exploration scientifique du pays :

des explorateurs de tous les ordres ont signalé au commerce, à l'industrie, à l'agriculture, d'immenses richesses à exploiter ; mais presque partout l'esprit d'entreprise a rencontré dans le manque de voies de communication praticables en toute saison, soit des obstacles insurmontables, soit des difficultés qui ne sont vaincues qu'au prix des plus grands sacrifices.²¹⁴

C'est dans le contexte du début de la révolution industrielle en Europe et à l'époque des grandes conquêtes coloniales que le chemin de fer en Algérie prend racine.

Pourquoi étudier le chemin de fer Algérien?

Le programme gouvernemental algérien de modernisation et d'investissement ferroviaire voté ces dernières années prévoyant l'extension du réseau actuel de 2500 km de voies à 13 400 Km qu'un certain nombre de Gares étaient détruites.

Ce Projet de modernisation ferroviaire répond au seul souci technique, il n'intègre pas la dimension historique et patrimoniale. Les objectifs de l'Etat de préparer des voies pour supporter des trains à grande vitesses TGV sollicitent des caractéristiques techniques particulières, donc un nouveau tracé.

Si l'argument technique justifie le nouveau tracé, nous nous questionnons profondément sur le devenir de ce patrimoine qui se retrouve

sous la menace de disparaître. Au lendemain de l'indépendance le réseau algérien comptait plus de 5400.00 Km, ayant dans l'incapacité de gérer tout ce réseau (manque du personnel qualifié) l'Algérie n'a pu exploiter que près de 2600 km et cela jusqu'au début de 21^e siècle.

La deuxième raison de mon intéressement pour ce champ d'étude est : Le rapport de la population algérienne envers cet héritage. Personne ne s'y attache un quelconque intérêt, ni à la gare ferroviaire, ni à l'infrastructure ni même aux locomotives et au matériel roulant.

Le chemin de fer algérien reste un domaine peu étudié, malgré son importance, nous comptons peu de recherche dans ce domaine. La majeure partie d'études sont faits par des ingénieurs et sont consacrés généralement à l'infrastructure ferroviaire.

Le but de cette recherche consiste à enrichir les connaissances scientifiques actuellement connu autour du réseau ferroviaire Algérien. Ce travail ne pourra être qu'une introduction à l'histoire du chemin de fer algérien, il pourra mettre en valeurs certaines gares, il montrera quelques caractéristiques et particularités dans une période chronologique allant de 1857 à 1939.

La période retenue pour cette recherche va des origines du transport commercial de voyageurs en Algérie en 1857 et suivra la création d'une ligne de chemin de fer du Nord algérien reliant la plupart des villes du Tell où demeure la

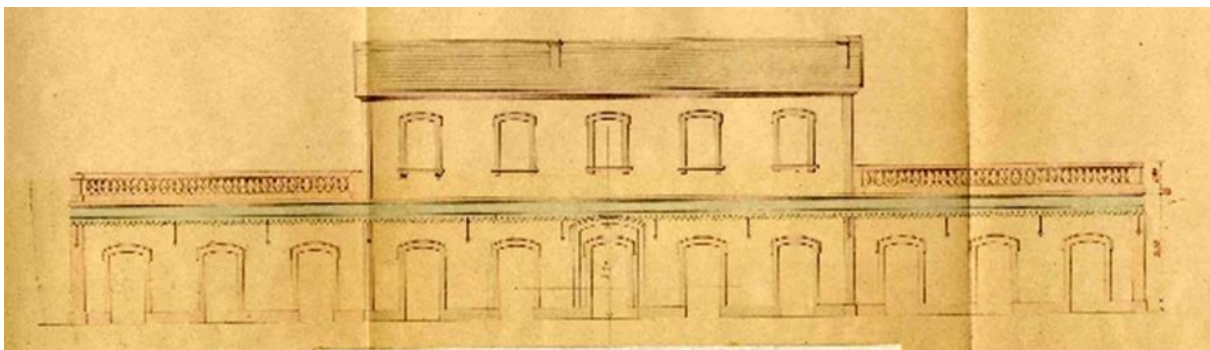


Fig 01 : Le bâtiment voyageur Maison-carrée 1910. Archive Sntf. Alger.

²¹⁴ Lavigne,P.(1854). *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaché à la côte* (pp05-07). Saint Germain en Laye,France: Imprimerie de Beau.

majorité de la richesse de ce pays et sa population, puis les lignes reliant celle-ci aux ports et la fin des lignes de pénétration vers le Sud. Cette recherche va jusqu'à la fin de la construction de cette ligne, puis la création des Chemins de Fer Algériens de l'État, CFAE.



Fig02 : Le bâtiment voyageur Maison-carrée photo avant démolition, archive Sntf.



Fig 03,04 photos montrant la démolition de la Gare d'el Harrach –Maison carrée. Algérie.



Fig 05 B-V Blida 1871. Archive Sntf. Alger.



Fig 06 B.V Orléansville 1955. Archive Sntf. Alger.



Fig 07 Le bâtiment voyageur Orléansvilles 1959. Archive Sntf. Algérie

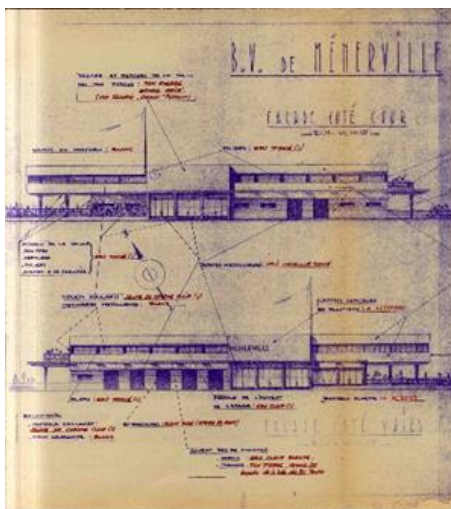


Fig 08 et fig 09 Le bâtiment voyageur Ménerville 1959. Archive Sntf. Algérie.

Naissance et développement du réseau ferroviaire algérien 1857 à 1939 Avant de parler des gares ferroviaires en Algérie coloniale, il nous était indispensable de parler du réseau ferroviaire, sa naissance, son développement et de sa composition:

De la naissance à 1870

Malgré la naissance assez tardive du réseau ferré algérien, ce dernier a su rattraper son retard initial et il est comparable en 1949 aux réseaux européens. Les trois premières lignes construites eurent naturellement comme points de départ les trois ports les plus importants du pays à savoir :

- 1- Ligne d'Alger à Blida d'une longueur de 51 km elle relie le port d'Alger à la ville de Blida ouverte dès 1862.
- 2- Ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig sur une longueur équivalente 51km elle relie à l'Ouest du pays le port d'Oran à la vallée de Sig ouverte en 1868.
- 3- Ligne de Philippeville à Constantine sur une longueur de 87 km elle relie à l'Est du pays le port de Philippeville à l'agglomération de Constantine, deuxième plus grande ville du pays et cela dès 1870.

Cette dernière ligne était à la fois plus longue et beaucoup plus accidentée que les autres, elle

avait pour but d'unir à la mer la seule grande ville de l'intérieur Constantine. Ces trois lignes, concédées en 1860 à la Compagnie des Chemins de fer algériens, furent rétrocédées peu après au Paris-Lyon-Méditerranée (P-L-M) comme prolongement, au-delà de la Méditerranée, du plus grand réseau de la France continentale qui reliait Paris à Marseille, le principal port d'embarquement pour l'Algérie²¹⁵.

Le 11 décembre 1859, en présence de Monseigneur l'évêque d'Alger, le Maréchal Randon, ministre de l'Algérie et de la Guerre et M. Chasseloup-Laubat étaient à l'honneur lors de la pose de la première pierre pour la construction de la gare de Blida. En 1862, il fut construit une ligne à voie métrique de 32 km entre le port de Bône et Ain Mokhra, par la Compagnie Mokta-el-Hadid, pour relier à la mer un important gisement de minerai de fer. Cette ligne n'était pas, à cette époque, ouverte aux voyageurs²¹⁶.

De 1870 à 1880

Le début de l'extension du réseau algérien dont la construction et l'exploitation furent confiées, comme en France, à diverses compagnies était essentiellement marqué par l'après-guerre de 1870 :

La compagnie Franco-Algérienne : Ligne à voie de 1,055 m d'Arzew, port à l'est d'Oran, à Saïda 170 km et au-delà, vers les hauts plateaux couverts d'alfa, ouverte en 1879, amorce de la future ligne du Sud-Oranais

La compagnie de l'Ouest Algérien : ligne de (Oran) - Sainte-Barbe-du-Tlélat, gare de la ligne Oran - Alger, à Sidi-Bel-Abbés avec 52 km en direction de la frontière du Maroc, ouverte en 1877 ;

La compagnie de L'Est Algérien : ligne de Constantine à Sétif (km. 156), ouverte en 1879, amorce de la liaison Constantine-Alger, avec un embranchement vers le sud (1882) d'El-Guerrah (38 km de Constantine) à Batna (119 km), amorce de la ligne de pénétration vers les riches oasis du Sud Constantinois. En 1881,

l'Est Algérien ouvrait aussi un court tronçon de 29 km, de (Alger) - Maison-Carrée (à 11 km à l'est d'Alger) à l'Alma, amorce vers l'est de la liaison Alger – Constantine.

La Société de construction des Batignolles, transformée plus tard en Compagnie du Bône Guelma : ligne de Bône à Guelma (89 km) ouverte en 1877, desservant l'arrière-pays du port de Bône. Cette ligne était prolongée, dès 1879, sur 116 km, jusqu'à Khroub, gare de la ligne Constantine-Sétif (à 16 km de Constantine), ce qui assurait, dès cette époque, une liaison par fer de Bône à Constantine, malgré la nature tourmentée du terrain traversé. Enfin, l'année suivante, le Bône-Guelma ouvrait un embranchement de 52 km, de Duvivier, gare située à 55 km de Bône, à Souk-Ahras, en direction de la frontière tunisienne.

La Compagnie P-L-M ouvrait en 1871 à l'exploitation les 320 kilomètres de voies séparant Blida de Saint-Denis-du-Sig, assurant ainsi, dès cette époque, les relations par fer la ville d'Alger à la ville d'Oran pour une longueur totale de 422 km malgré les difficultés que présentait la traversée de la région montagneuse entre El-Affroun et Affreville.

En 1880 le réseau algérien avait ainsi une longueur de 1 150 km et était exploité par six compagnies différentes.

De 1880 à 1890

Dans cette décennie, les diverses Compagnies algériennes poursuivirent la construction des lignes commencées. Une loi datant du 18 juillet 1879 prévoyait la construction de vingt lignes nouvelles couvrant plus de 1 800 km et concédées principalement aux Compagnies de l'Ouest Algérien, de Bône-Guelma et Franco-Algérienne²¹⁷.

Cette dernière devait, du reste, abandonner l'exploitation de son réseau à l'Ouest-Algérien en 1888 et déposer son bilan en 1900 : pour des raisons militaires, cette ligne a été rachetée par l'État avec la ligne du Sud-Oranais qui reliait les oasis Figuig.

²¹⁵ Lartilleux, H.(1949). *Géographie du chemin de fer, Afrique du Nord* (pp09-12). France: Chaix.

²¹⁶ Lartilleux, H.(1949). *Géographie du chemin de fer, Afrique du Nord* (pp09-12). France: Chaix.

²¹⁷ Lartilleux, H.(1949). *Géographie du chemin de fer, Afrique du Nord* (pp14). France: Chaix.

À la même époque, plusieurs lignes de pénétration et des embranchements à l'artère impériale²¹⁸ étaient déjà en exploitation :

- 1- De Tabia, gare située entre Sidi Bel Abbes et Tlemcen, à Ras-ail-Ma, au sud-ouest d'Oran, à 156 km.
- 2- D'Arzew à Ain-Sefra, sur 454 km : c'était la plus longue ligne de pénétration vers le désert, construite dès l'origine avec un l'écartement de 1,05 m.
- 3- De Mostaganem à Tiaret, au sud-est du département d'Oran, sur une longueur de 197 km, avec également une voie de 1,05 m.
- 4- De Ménerville à Tizi-Ouzou, en pleine Kabylie, sur 53 km.
- 5- De Bougie à Béni-Mansour, gare de la ligne Alger-Constantine, sur 90 km.
- 6- De Philippeville et Constantine à Biskra, porte du désert, sur 289 km.
- 7- De Bône à Souk-Ahras et Tébessa, sur 235 km, avec changement d'écartement de la voie normale à la voie métrique à Souk-Ahras.

De 1890 à 1900

Le Réseau général restait concédé à cinq entreprises : La compagnie P-L-M, à la compagnie de l'Ouest Algérien, à la compagnie de l'Est Algérien, à la Compagnie de Bône-Guelma et la Compagnie Franco-Algérienne, qui avait confié l'exploitation de ses lignes à l'Ouest Algérien.

La ligne de l'Est-Algérien, reliant Alger à Constantine, séparait les lignes du P.L.M. vers Oran et vers Philippeville. Le réseau de l'Ouest-Algérien était composé de trois lignes s'embranchant sur l'artère principale du P-L-M. Alger - Oran au départ des gares de Blida de Sainte-Barbe et de Oran.

La Compagnie Franco-Algérienne avait confié à l'Ouest-Algérien les deux lignes de pénétration partant d'Arzew et de Mostaganem : ces lignes croisent à Perrégaux et à Rélizane la grande artère Alger-Oran.

De 1900 à la Première Guerre mondiale

Des extensions nouvelles furent alors envisagées : elles firent l'objet du programme

voté par les Assemblées algériennes au cours de leur session de 1907. Ce programme fut presque entièrement réalisé, mais les dernières lignes inscrites ne purent être ouvertes qu'en 1930.

L'événement le plus marquant de cette décennie est le rachat des concessions de la Compagnie Franco-Algérienne en 1900 et de l'Est-Algérien en 1908 par l'État.

En 1914, l'État racheta les lignes que la Compagnie Bône-Guelma exploitait sur le territoire algérien, cette dernière conservant son réseau tunisien. Pendant la Première Guerre mondiale, les travaux poursuivirent, mais avec lenteur, l'achèvement des lignes en construction et, vers 1920, le réseau, qui était long de 3 315 km en 1916, ne s'était étendu que de deux prolongements des lignes de pénétration à savoir :

- 1- Jusqu'à Ain-Oussera, à 50 km plus au sud, puis Hassi-Bahbah, encore 46 km plus loin.
- 2- Dans le département de Constantine, par l'ouverture d'une ligne à voie métrique de 27 km entre Biskra et Touggourt, à travers le désert et la ligne des oasis de l'oued Rhir²¹⁹.

DE 1920 A 1939

L'année 1921 a vu de profondes modifications se porter sur l'administration des chemins de fer algériens :

- 1- Rachat par l'État du réseau de l'Ouest Algérien.
- 2- Rachat par l'État du réseau P-L-M Algérien, immédiatement suivi de l'affermage, à cette même Compagnie, des anciennes lignes de l'Ouest-Algérien et de celles de son propre réseau, à l'exclusion de l'artère isolée Philippeville - Constantine dont l'État conservait l'exploitation.
- 3- Création des Chemins de Fer Algériens de l'État (C.F.A.E.) par fusion des trois administrations séparées exploitant les lignes gérées jusqu'alors par l'État.
- 4- Incorporation au réseau des C.F.A.E. de la ligne Biskra à Touggourt, gérée jusqu'alors par les « Territoires du Sud ».

²¹⁸ L'artère impériale est le nom donné à la ligne reliant Tunis à Casablanca passant par Alger.

²¹⁹ Lartilleux, H.(1949). *Géographie du chemin de fer, Afrique du Nord (pp14)*. France: Chaix.

L'ensemble des Chemins de fer d'Algérie était donc divisé en deux grands réseaux, à savoir :

- 1- Chemins de Fer Algériens de l'État (C.F.A.E.), à l'est d'Alger ;
- 2- Compagnie P-L-M, à l'ouest d'Alger.

En 1930, à l'exception des tramways urbains et des embranchements industriels, toutes les voies ferrées algériennes étaient ainsi réparties entre deux exploitants.

La période 1920-1930 vit s'ouvrir plusieurs voies ferrées du programme de 1907 : Deux nouvelles liaisons avec la côte, d'une part entre Orléansville et Ténès sur une longueur de 56

km et d'autre part, entre Tlemcen et Béni-Saf sur une longueur de 69 km et un prolongement de la ligne de pénétration du département d'Alger entre Hassi-Bahbah et Djelja.

Dès 1930 on projetait de construire :

- 1- Une ligne directe entre Bougie et Sétif ;
- 2- Un raccordement entre Constantine et Sétif par la vallée du Rummel et par Oued- Athmenia
- 3- Un raccordement entre Philippeville et Guelma pour rapprocher Philippeville de l'Est algérien et de la Tunisie.

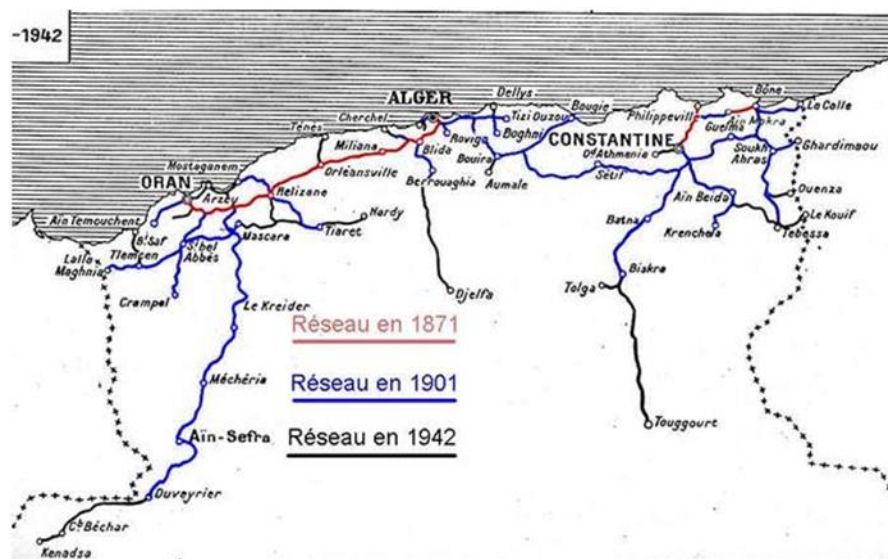


Fig10, Carte représentant l'évolution du réseau algérien à l'époque coloniale, archive snrf.

Les gares ferroviaires en Algérie coloniale 1857 à 1939:

La spécificité du réseau ferré algérien qu'il a été, dès le départ, pensé dans sa globalité, avec sa ligne principale appelée « ligne impériale », ses lignes de pénétrations, ses gares, ses stations, ses ateliers, ses ponts...contrairement au réseau ferroviaire métropolitain.

En Algérie il a été créé : deux catégories de gares,

Des gares de premier ordre: nous comptons 5 gares avec un budget de 100.000.00 fr chacune placés aux extrémités de chaque section nommées de l'Est en Ouest : Gare de Bône, Gare de Constantine, Gare d'Alger, Gare d'Amoura et le gare d'Oran.

Des gares secondaires: 11 gares en tout sur tout le réseau, d'une valeur de 50.000 fr

chacune, ces gares sont installées aux points intermédiaires importants : Orléans-villes, gare de Miliana, gare de Médéa, de Blida, gare de Boughar, gare el-Betom, gare de Aumale, gare de Sétif, gare de Guelma, et à Philippeville.

Il a aussi été question de construire des stations partout où il doit y avoir des voyageurs à recueillir et cela suivant leur importance et pour cela deux catégories de stations étaient créés :

Des stations de première classe : au total il a été créé en Algérie 18 stations de 1ère classe d'une valeur de 10 000fr chacune et réparties sur toutes les lignes ; à Tlélat, Saint-Denis de Sig, à mascara, à mina, à Djendel, à Mouzaia, à bouffarik à harmela à la madjana, à Taïa à Mokta el hadid à medjez-Ammar à bélilita à bouhamra, à jemmapes à saint charles.

Des stations de deuxième classe : il a été créée en Algérie 50 stations de 2^{ème} classe pour un montant d'une valeur de 6 000.00 fr chacune sur tout le trajet suivant les besoins des populations tant européens qu'indigènes.

Indépendamment des 16 gares et des 68 stations, il a été construit en Algérie 40 maisons de gardes d'une valeur de 3 000.00fr chacune et cela pour permettre la surveillance du réseau du transport ferroviaire et de permettre d'avoir un point de surveillance chaque 10 km. Ajouter à cela 150 guérites pour les gardes de la voie, ces petites constructions



Fig 11, Gare d'Alger, archive SNTF



Fig 12, Gare de Constantine, archive SNTF
avait coûtés chacun 140.00fr.

Ce dispositif a été renforcé de 05 ateliers pour la construction et la réparation, répartie ainsi : un à Alger, à Amoura, à Oran, à Constantine et à Bône d'une valeur de 50 000.00fr chacun et 11 ateliers de prévoyance annexes au gares secondaires d'une valeur de 10 000.00fr.

Parmi les cinq grandes gares ferroviaires algériennes de la période coloniale, nous avons décidé de travailler sur la gare d'Alger terminus de plusieurs lignes ferroviaire.



Fig 13, Gare d'Oran, archive SNTF



Fig 14, Gare de Bône, archive SNTF

La gare d'Alger:

Dans le courant de l'année 1864, la compagnie P-L-M lance le projet de la gare sur les quais du port en face de la courtine et introduit le 12 février 1864 une demande de construction d'une gare à l'intérieur d'Alger située sur les quais du port.

En raison des obligations multiples auxquelles il fallait satisfaire, l'étude de ce projet fut laborieusement menée par M. Arnaud, ingénieur des ponts et chaussées et par ailleurs ingénieur en chef de la compagnie P-L-M section de l'Algérie, où l'ensemble des aspects pouvant faire l'objet d'éventuelles réserves de l'administration fut examiné.

En date du 13 février 1865, le projet minutieusement examiné par l'État pendant une année entière est suivi d'une conférence tenue à Alger, à laquelle est convié l'ensemble des administrations concernées, civiles et militaires, à l'effet de se prononcer d'une manière concertée sur le projet.

Lors de l'examen des actes de cette conférence, consultés au niveau des archives de la SNTF à Alger, nous nous sommes

intéressés à la seule partie traitant de la gare, car y est aussi évoquée la partie relative au tronçon ferroviaire reliant Agha à la future gare, qui n'est pas notre propos ici.

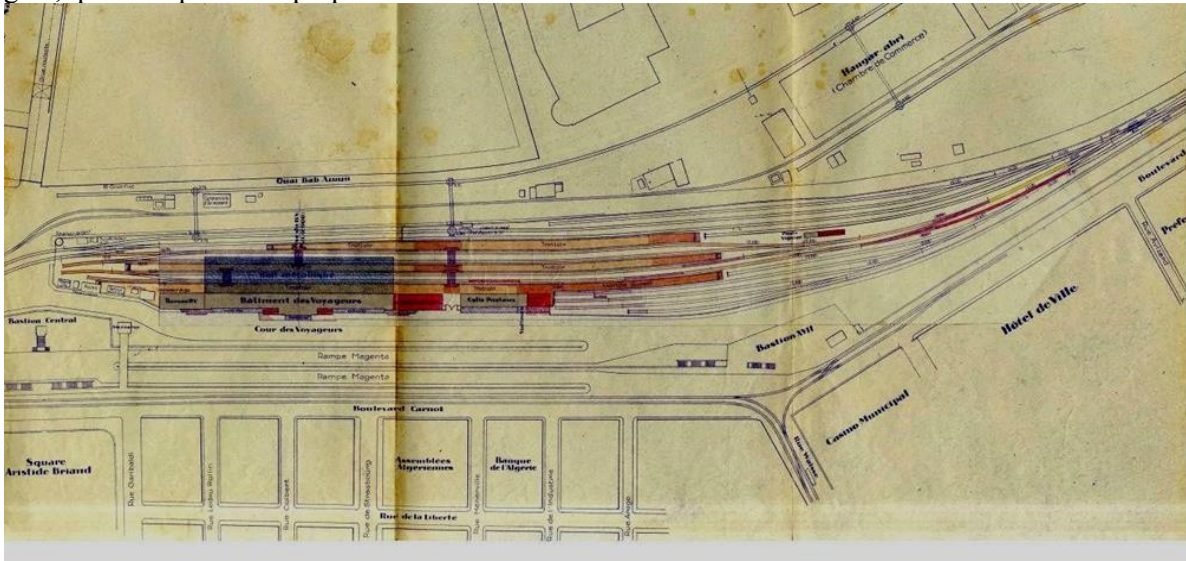


Fig 15 : Situation de la gare intérieure d'Algier, proposé en 1864, sur les quais du port et entre les bastions 17 et 18, Archives SNTF, Alger.

Descriptif du Bâtiment-Voyageurs

Hauteur des constructions : la gare d'Algier et le bâtiment voyageurs ont été construits avec une hauteur n'excédant pas les 12 m, cette hauteur étant en rapport avec le dénivelé existant entre le boulevard du front de mer (Boulevard de l'Impératrice) et la plateforme du port qui est de 17 m. Il est également prévu un espacement de 16,50 m entre les voûtes de la rampe Magenta et le bâtiment de la gare.

Matériaux employés: la gare d'Algier a été réalisée en matériaux résistants. Maçonnerie de moellons et pierres de taille pour les murs d'une épaisseur de 60 cm, faciles à détruire par canons et en mesure de résister à un incendie et de procurer un confort thermique (la gare est exposée quotidiennement au soleil). Pour les charpentes et planchers, usage de matériaux incombustibles, fer, fonte, zinc (couverture) et brique pour les cloisons.

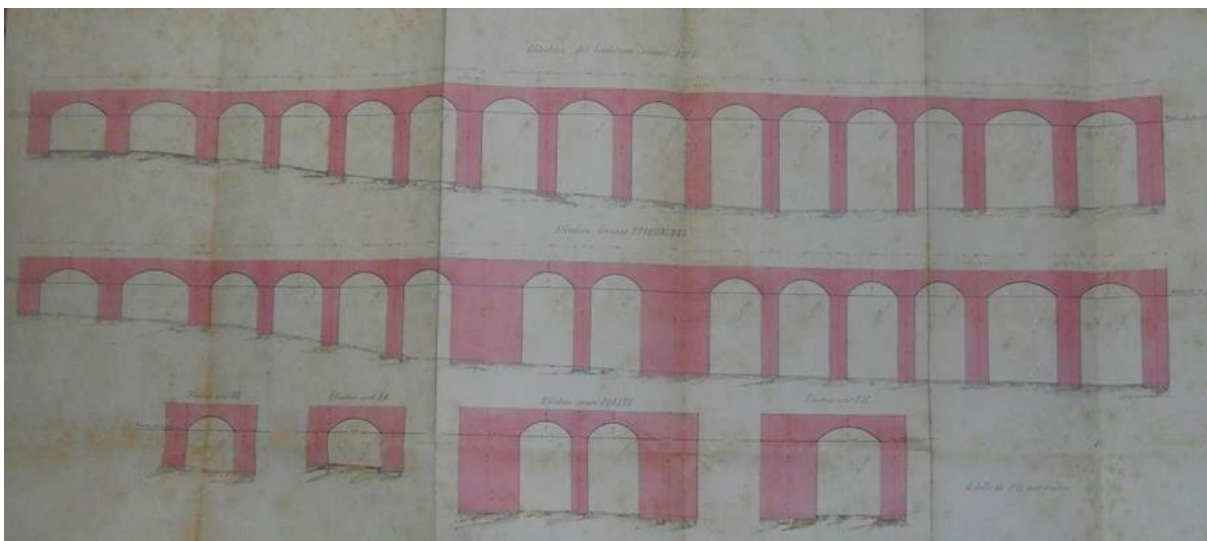


Fig 16 : Plan des fondations du bâtiment-voyageurs de la gare d'Algier, Centre des archives SNTF, Alger.

Le système constructif : comme d'usage au XIX^e siècle, le système constructif adopté consiste en une structure de murs porteurs en moellons de 60 cm d'épaisseur. Quant au plancher supérieur, il est réalisé au moyen de nervures en fer. La couverture est en charpente de fer et fonte avec tuiles rouges.

Les fondations : en raison de la proximité de la mer à cette période (à 20 m du rivage), les fondations de l'immeuble, réalisées en massif de pierres en voûtes, sont fondées à 7,50 m au-dessous du niveau de la mer qui correspond à la ligne de départ des arcs surbaissés.



Fig 17 et Fig 18: Vues perspectives sur le boulevard du front de mer et la gare, à gauche photo prise avant 1895 et à droite vers 1930. Source : www.alger-roi.fr

La disposition du bâtiment-voyageurs

Bien qu'elle soit destinée à être une gare tête de lignes (Alger-Oran et Alger-Constantine), la gare d'Alger telle que réalisée adopte une disposition latérale, c'est-à-dire que le bâtiment voyageurs est sur un seul côté de la voie (côté ville), ce qui est plutôt recommandé pour les gares de passage.

cours des voyageurs séparées pour les entrées et les sorties, la cour des arrivées faisant face au bastion 18. Cette disposition est celle qui convient le plus aux gares de tête : en ce sens, elle est adoptée par toutes les gares terminus. En l'absence d'archives et de documents pouvant nous éclairer sur les arguments qui ont conduit à l'abandon de cette disposition en « L » au profit de celle latérale, on se permet d'émettre des hypothèses, et parmi les plus vraisemblables, celle relative à la superficie très réduite du terrain et celle d'ordre sécuritaire, liée à l'existence d'une partie du bâtiment face au bastion central (n° 18).

Nous avons recherché les explications quant à l'aspect singulier de cette disposition, car toutes les gares de tête, de par le monde, adoptent une disposition en « L » ou « U ». Il s'est avéré que la disposition initiale proposée était en forme de « L » (fig. 113), avec deux

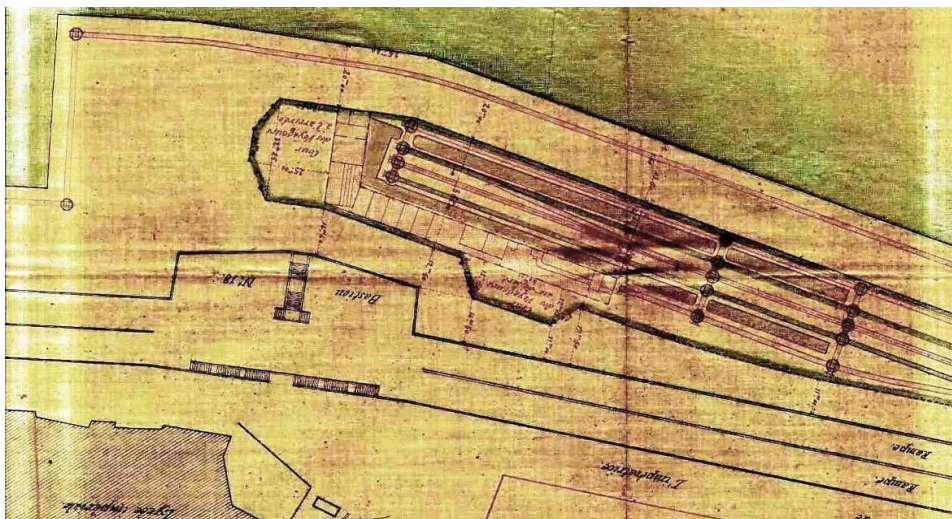


Fig 19: Plan initial de la gare d'Alger, proposition de 1864, non exécutée, disposition du bâtiment-voyageurs en forme de « L ». Centre des archives SNTF, Alger

En définitive, la disposition latérale est adoptée pour la gare d'Alger, avec une seule cour des voyageurs servant pour les arrivées et les départs, qui n'est en fait qu'une rue, ce qui

explique la longueur de 100 m du bâtiment implanté face à la rampe Magenta et désaxé par rapport au bastion central n° 18. Sur le côté des rails est disposée une halle métallique.

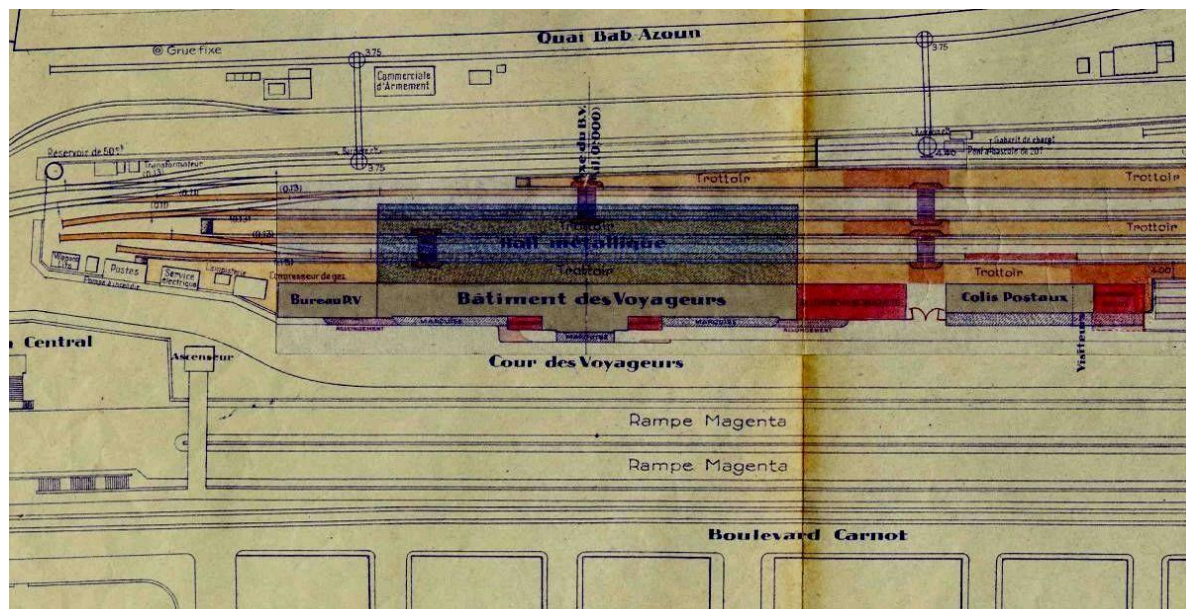


Fig 20: Disposition latérale conforme de la gare d'Alger, Centre des archives SNTF, Alger

L'aménagement de la gare :

La forme linéaire adoptée pour le bâtiment-voyageurs, avec des dimensions de 100 m de longueur et 8,75 m de largeur, est donc liée aux contraintes foncières et à la superficie réduite du terrain, qui ont été déterminantes.

L'aménagement de la gare repose sur un agencement rationnel des différents services de façon à assurer un meilleur fonctionnement de la gare. Ainsi les services des départs et des arrivées étant séparés, celui des départs occupe le pavillon central avec l'aile droite, tandis que celui des arrivées est relégué sur l'aile gauche.

Pour tenir compte de l'évolution du trafic, de l'évolution des techniques et de gestion, notamment son électrification en 1910, des réaménagements du bâtiment voyageurs sont fréquemment opérés, avec le changement du mode d'embarquement et la suppression de l'octroi. Dans le contexte de fin du XIX^e siècle, marqué par l'essor du transport ferroviaire, le bâtiment-voyageurs subira une extension de son aile gauche de 23 m, extension qui sera démolie après l'Indépendance.

Architecture de la gare d'Alger

Bien que le pouvoir militaire ait consenti à admettre la construction de la gare en matériaux résistants, une clause jointe à cette permission contraint la compagnie en cas de force majeure (siège de la ville) à engager à ses frais la destruction de cette gare. C'est ce qui peut définir, en partie, le style architectural de la gare, qu'on ne peut qualifier de monumentale et de qualité qui n'a rien à envier aux édifices publics du XIX^e siècle. Elle est plutôt réalisée avec beaucoup d'économie, tout en optant, dans ses grandes lignes, le style néo-classique.

Un agencement classique du bâtiment, dessiné avec une parfaite symétrie, de grandes ouvertures verticales et ordonnées, un parfait équilibre des pleins (murs) et des vides (ouvertures). Le besoin d'identifier l'entrée s'est traduit par un fort contraste obtenu grâce au repérage du pavillon central à deux niveaux avec arcs en plein cintre (fig 21 et 22), alors que les ailes latérales sont à un seul niveau et se terminent par deux campaniles à deux niveaux aux extrémités. Cet agencement

classique, du fait de ce jeu de volume, participe à diminuer l'impression linéaire qu'offre cet édifice long de 100 m.

L'ornementation résulte d'une organisation classique des éléments de la façade, la symétrie et l'équilibre, dont nous différencions l'utilisation de l'arc en plein cintre de mesures variées, le traitement des couronnes

horizontales, le campanile à horloge surmontant le pavillon central, la variété des figures des ouvertures : rectangle vertical, arc, cercle. L'utilisation des bas-reliefs sur les surfaces pleines constitue aussi un décor d'embellissement de la façade (fig23). Tout ce qui peut traduire une architecture classique.



Figure 21 et fig 22 : Composition des bas-reliefs et des ouvertures. Rectangle vertical surmonté d'un oculus (à gauche) et détail du campanile à horloge (à droite). Source: Photos personnelles



Fig 23 : Gare d'Alger, bâtiment voyageurs actuellement (2010)

Conclusion

La décadence ferroviaire qui a débuté à travers le monde à l'entre-deux-guerres n'a pas épargné l'Algérie : elle s'est exprimée par une contraction des réseaux et, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, par le gel des

financements qui a causé l'abandon de la réalisation de certaines lignes et de certains projets. Cette situation perdurera en Algérie jusqu'à la fin du XX^e siècle.

Le chemin de fer algérien bâti au XIX^e siècle est empreint d'originalité en Afrique et représente aujourd'hui le quatrième plus grand réseau de ce continent²²⁰. Toutefois, il est facile de constater la disproportion flagrante entre les investissements ferroviaires consentis pour l'Algérie et ceux de la métropole, qui restent largement supérieurs à ceux des protectorats de la Tunisie et du Maroc. Le réseau ferroviaire algérien, dont les objectifs de réalisation sont d'ordre économique et militaire, forme un outil de colonisation et de domination.

insalubre..., tels sont les adjectifs qui peuvent qualifier le patrimoine ferroviaire du XIX^e et XX^e siècle en Algérie. Une situation à l'inverse de la réalité des chemins de fer algériens jadis, structure somptueuse d'avant-garde et reflet de la modernité (figures suivantes), ce réseau a façonné l'armature urbaine algérienne et a fortement influencé sa géographie et sa démographie. Plusieurs villes se sont créées et d'autres se sont développées grâce au chemin de fer, qui continue d'impulser l'aménagement du territoire algérien. Un réseau qui ne peut être compris qu'à travers sa remise en contexte, celui de la révolution industrielle et de la colonisation.

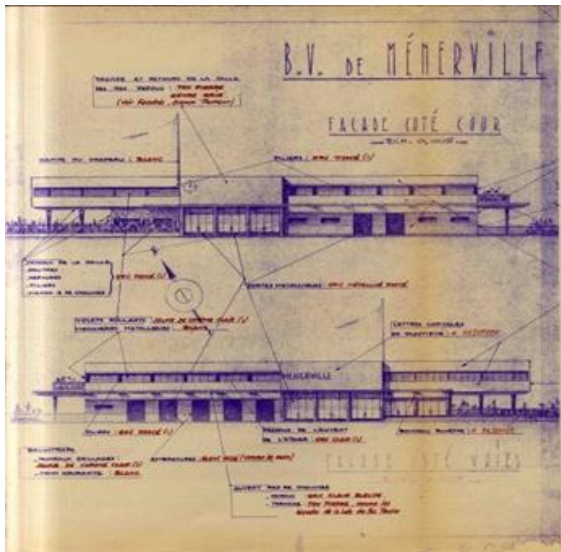


Fig 24 : La Gare de Ménerville. archives sntf



Fig 25 : La Gare d'Orléansville. Archives sntf

Antique, détérioré, ruiné, défraîchi,



Fig 26 : Le nouveau projet d'investissement ferroviaire voté en 2010

220 L'Association Techno-Science.(2002). Classement des pays par longueur du réseau. Repéré à <http://www.techno-science.net>

Il a fallu attendre le début du XXI^e siècle pour qu'en Algérie, le transport ferroviaire commence à s'imposer comme moyen de transport incontournable et outil d'aménagement du territoire à travers un grand programme d'investissement. Mais ce dernier n'est pas précédé ou accompagné d'une approche historique ou patrimoniale capable de sauvegarder ces structures ferroviaires historiques dont la situation est déjà précaire et dont la perte serait irréversible.

Les références

Safir, M.(2001,07). *Le patrimoine ferroviaire de 19ème et du 20ème siècle en Algérie*, Université de Mouloud Mamri.

Larteilleux, H.(1949). *Géographie du chemin de fer, Afrique du Nord* . France: Edition du Chaix.

Larteilleux, H.(1966). *Demain le chemin de fer*,. France: Edition du Jouve.

Gharbi, L-M.(1991). La stratégie ferroviaire française au Maghreb ou l'unité ferroviaire maghrébine 1852-1939. *Revue d'histoire des chemins de fer*, N°4, page 25-34.

EL FERROCARRIL TRASANDINO Y SU IMPACTO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CULTURAL EN EL VALLE DE USPALLATA. VALORACIONES Y LINEAMIENTOS DE GESTIÓN PATRIMONIAL.

ÁLVAREZ, María Cecilia, ROMANI, Carla.

Facultad de Ambiente, Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Congreso. Argentina.
e-mail: arq.ceciliaalvarez@gmail.com.

Resumen

A lo largo del tiempo han existido en nuestra región distintas actividades sociales, culturales, económicas, conformando redes y tramas desde la época prehispánica hasta la actualidad. A partir de mediados del siglo XIX, la llegada de los avances de la Revolución Industrial a América produjo cambios rotundos en el territorio, transformando los paisajes culturales. No sólo desde lo material, sino también desde la concepción y percepción, de dominio del espacio que tenía que ver con los avances científicos y técnicos de la modernidad. Establecer líneas de comunicación posibilitó la expansión de países industriales y la comercialización de capitales y manufacturas. En este contexto se construye el ambicioso proyecto de corredor bioceánico, conectando Argentina – Chile, a través del Ferrocarril Trasandino.

Esta ponencia surge en el marco de una investigación sobre las transformaciones del Paisaje Cultural del valle de Uspallata, en Mendoza, localidad que se encuentra en un punto de inflexión territorial; en un marco geográfico imponente donde convergen diferentes redes culturales, con sitios patrimoniales declarados en distintas escalas– como el Qhapaq Ñan – Sistema Vial Andino; con una importante actividad actual de tránsito y turística. Los restos de la estación Uspallata se encuentran en completo abandono, a pesar de significar un hito fundamental en la historia del lugar, que intensificó su población con la llegada en 1891.

En este trabajo se comunican los avances de la investigación, tomando en cuenta la infraestructura territorial y elementos arquitectónicos y urbanos de carácter patrimonial, atendiendo su estado actual y viabilidad de gestión. Los objetivos han sido identificar y comprender los bienes para su revaloración, estableciendo lineamientos para guiar transformaciones en vistas a una mejora cualitativa de los mismos y el Paisaje Cultural construido, con una mirada territorial. Como premisa también se atienden las nuevas necesidades y demandas, en vías a un desarrollo sostenible.

Palabras clave: Ferrocarril, Uspallata, Paisaje Cultural, Gestión

Introducción

Desde el campo disciplinar de la arquitectura y el urbanismo, el aporte de esta propuesta se destaca en la aplicación del concepto paisaje cultural. Esta categoría entiende al patrimonio como sistema integral contenido en el territorio, resultado de la interacción del hombre y la naturaleza en un periodo histórico, con el fin de satisfacer sus necesidades vitales. En el contexto provincial, este no es un tema menor para las cuestiones patrimoniales ya que la situación geográfica de Mendoza, con el marco de la Cordillera de los Andes, se ubica en las llamadas tierras secas de la Argentina, debido a la aridez de su clima y escasas precipitaciones. Estas características han

condicionado fuertemente tanto la ocupación territorial como la construcción de sus paisajes. Por estas condicionantes la forma del uso de sus recursos naturales – suelos, agua, vegetación, entre otros-, son parte fundamental de la cultura local que alcanza escalas continentales.

A lo largo del tiempo han existido en nuestra región distintas actividades socio-económicas y redes o tramas que las testimonian en variadas materialidades, desde la época prehispánica hasta la actualidad.

El ejemplo del Valle de Uspallata es representativo porque se encuentra en un punto de inflexión territorial; en un marco geográfico imponente donde convergen diferentes redes

6. MEMORIA GRÁFICA

MEMORIA GRÁFICA DEL VI CIHF

BRUNA, Luis (Edición)



1 - Acreditaciones. Recepción y entrega de material a los participantes. Foto: Javier Roig



2 - Apertura del Congreso Internacional de Historia Ferroviaria. Constitución del estrado: Dra. Arq. Mónica Ferrari, Presidente de TICCIH Argentina; Dipl. Henry Jacolín, Presidente de la Asociación Historia Ferroviaria, Ing. Rubén Bresso, Rector UC y Mg. Mariana Sammartino, Decana FAAyU. Foto: Luis Bruna



3 - Apertura del Congreso Internacional de Historia Ferroviaria. *Mots de bienvenus*. A cargo del Dipl. Henry Jacolín, Presidente de la Asociación Historia Ferroviaria. Foto: Javier Roig



4 - Mónica Ferrari, Presidente de TICCIH Argentina dicta la conferencia: "Patrimonio Ferroviario y reutilización en el Noroeste Argentino". Foto: Luis Bruna



5 - Eduardo Romero de Oliveira (Brasil) dicta la conferencia: “Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial”. Foto: Luis Bruna



6 – Eduardo Romero De Oliveira presenta el libro *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. Son moderadoras Mônica Ferrari (izq.) y Graciela Viñuales (der.). Foto: Luis Bruna



7 – Graciela Ciselli (comp.) presenta el libro “El Ferrocarril: Desafíos y Esperanzas. De medio de transporte a patrimonio cultural santacruceño”. Son moderadores Gabriela Santibañez (izq.) y José María Zingoni (der.). Foto: Luis Bruna



8 – Gracia Dorel – Ferré (Francia) dicta la conferencia *Les cités ferroviaires, le patrimoine malmené d’un habitat d’élite*. Foto: Luis Bruna



9 – Visita al Archivo General de la provincia de Mendoza (antigua Estación del Ferrocarril Trasandino).



10 – Visita al Archivo General de la provincia de Mendoza (antigua Estación del Ferrocarril Trasandino). Foto: Graciela Moretti.



11 – Visita al Museo Ferroviario de Godoy Cruz, en Parque Benegas.



12 – Visita al Museo Ferroviario de Godoy Cruz, en Parque Benegas. Foto: Luis Bruna



13 – Domingo Cuellar Villar (España) dicta la conferencia “Historia de los poblados ferroviarios españoles”. Foto: Luis Bruna



14 – Graciela Viñuales dicta la conferencia: “El sistema ferroviario y Puerto Belgrano”. Foto: Luis Bruna



15 – Plenario de Conclusiones, balance del encuentro a cargo de los coordinadores de cada panel, quienes exponen ante los participantes. De izquierda a derecha: Mónica Ferrari, Luis Bruna, Gabriela Santibañez, Rubén Romani, Eduardo Romero de Oliveira, Domingo Cuéllar, Javier Roig y Carlos Sala. Foto: José María Zingoni.



16 – Acto de Cierre y entrega de presentes por parte de los organizadores y de la Universidad de Congreso. Foto: Luis Bruna



17 – Acto de Cierre. Espectáculo de Tango. Foto: Javier Roig



18 – Participantes organizadores y representantes de instituciones organizadoras, en el cierre del Congreso. Foto: Javier Roig



19 – Recorrido post Congreso por conjuntos vitivinícolas de Mendoza. Foto: Graciela Moretti.



20 – Recorrido post Congreso por conjuntos vitivinícolas de Mendoza. Foto: Graciela Moretti.



ISBN 978-987-42-6647-7



9 789874 266477

