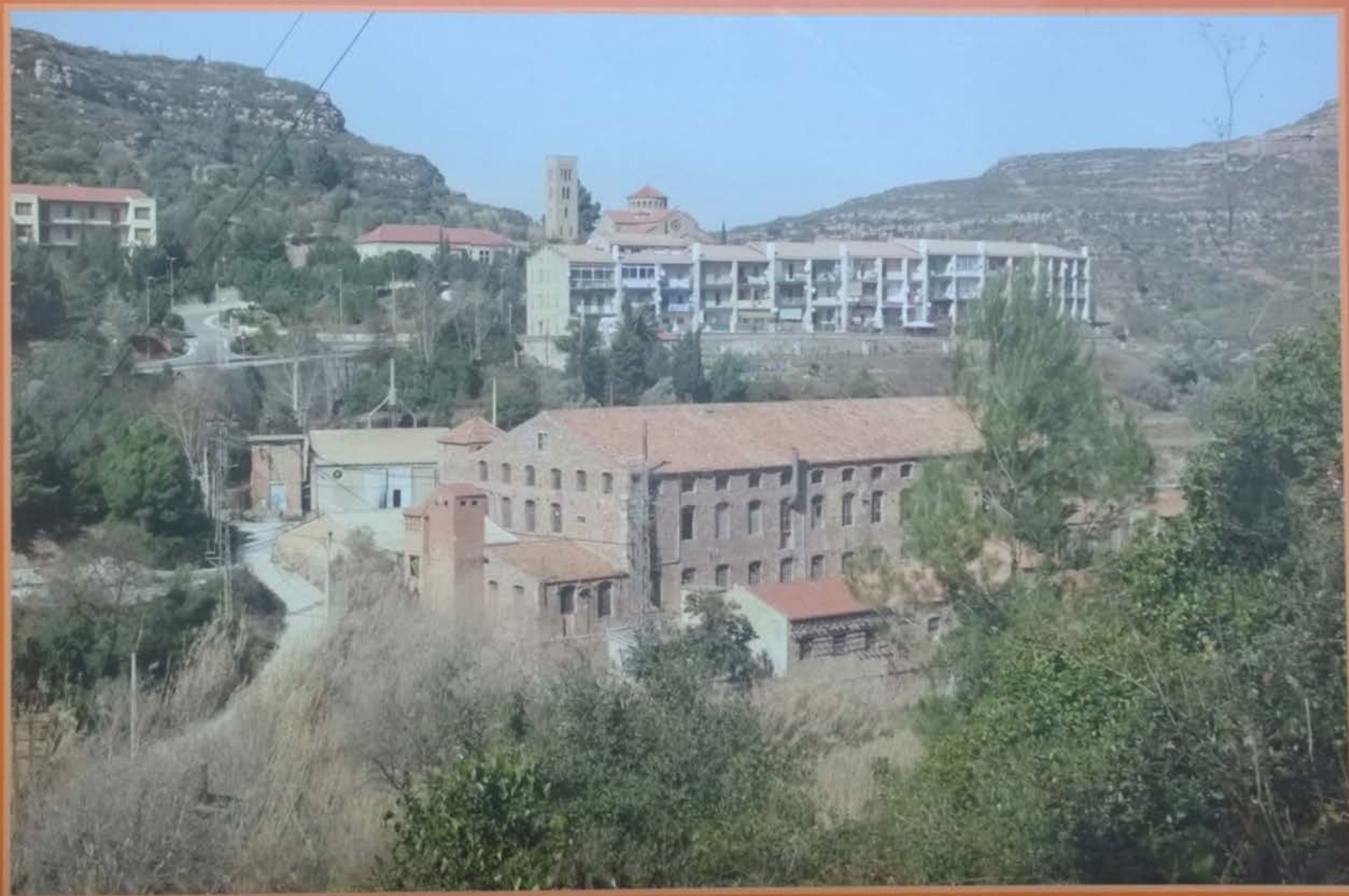


Collection Patrimoines

Villages ouvriers et villes-usines à travers le monde

Édition de Gracia Dorel-Ferré



Collection Patrimoines, n°6

Laboratoire Langages, Littératures, Sociétés,
Etudes Transfrontalières et Internationales



Université de Savoie Mont Blanc
BP 1104
F-73 011 CHAMBERY Cedex
<http://www.llseti.univ-smb.fr>

Réalisation : Brigitte Barrucand
Illustration de couverture : Gracia Dorel-Ferré

ISBN : 978-2-919732-28-9
ISSN : 2105-8954
Dépôt légal : mai 2016

Direction du laboratoire LLSETI
Frédéric Turpin

Publication du laboratoire LLSETI
Catherine Brun

Directrice de la collection
Gracia Dorel-Ferré

Comité éditorial

Alain Becchia, université de Savoie/LLSETI
Yves Bouvier, université de Savoie/LLSETI
Christian Guilleré, université de Savoie/LLSETI
Marie-Noëlle Polino, Rails et Histoire
Denis Varaschin, université de Savoie/LLSETI

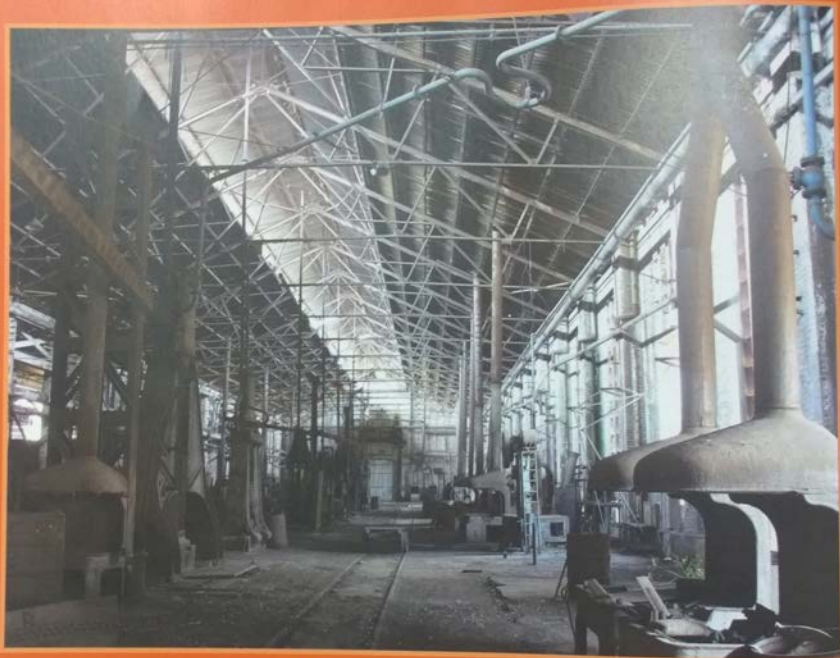
Cet ouvrage a bénéficié de la collaboration de l'APIC
(Association pour le patrimoine industriel de Champagne-Ardenne),
en particulier :

Denis McKee pour les traductions de l'anglais
Esther Belin-Ferré et Gracia Dorel-Ferré
pour les traductions de l'espagnol
Lydia Groznykh pour les traductions du russe
Li Guo pour les traductions du chinois

La lecture scientifique a été assurée par Denis McKee
La lecture orthographique et syntaxique
a été faite par Marie-Louise Pignon

Sommaire

<i>Avant-propos</i>			
Denis VARASCHIN	5	<i>Le village ouvrier du Bois-du-Luc, un exemple empirique et évolutif d'ingénierie sociale</i>	
<i>Introduction : Villages ouvriers et villes usines, un patrimoine industriel</i>		Karima HAOUDY	85
Gracia DOREL-FERRÉ	7	<i>L'épopée de la famille Cadbury dans l'industrie du chocolat en Angleterre et l'avènement de la cité-jardin</i>	
I. Des manufactures aux usines (XVII^e siècle - début XIX^e siècle)	24	Jean-Luc RIGAUD	93
<i>Un village ouvrier au XVIII^e siècle : l'ensemble historique des usines à métaux de Riopar (Castilla-La Mancha, Espagne)</i>		<i>Pour une archéologie de la colonie industrielle</i>	
Marta VERA PRIETO	27	Pablo LÓPEZ CALLE	107
<i>Vivre dans les manufactures bourboniennes d'Espagne</i>		<i>Les cités ouvrières de l'Oural (XVIII^e-XX^e siècle) et l'émergence d'une culture industrielle régionale</i>	
Gracia DOREL-FERRÉ	37	Elena ALEKSEVA, Elena KAZAKOVA	121
<i>A la recherche d'une architecture fonctionnelle : les villages ouvriers de David Dale (Écosse) 1783-1806</i>		<i>Coopératives villageoises dans le Japon rural du XIX^e siècle</i>	
David J. McLAREN	47	Toshitaka MATSUURA	137
<i>Les villages cotonniers d'Écosse, un patrimoine</i>		<i>Chemin Vert, une cité-jardin emblématique</i>	
Mark WATSON	57	Gracia DOREL-FERRÉ	145
<i>Real de Catorce, ville minière</i>		III. L'exportation des modèles (Fin XIX^e - XX^e siècle)	156
María Haydeé GARCÍA BRAVO	63	<i>L'habitat ouvrier dans les villes du canal de Suez</i>	
II. Du village ouvrier à la cité-jardin (fin XIX^e siècle-première moitié du XX^e)	72	Claudine PIATON	159
<i>Le logement ouvrier en Haute-Normandie : 1850-1939</i>		<i>L'habitat du sucre au Brésil</i>	
Jean-Bernard CREMNITZER	75	Gabriela CAMPAGNOL	169
		<i>L'habitat sucrier au Texas, États-Unis. D'un village ouvrier à un quartier périphérique urbain : Sugar Land et l'Imperial Sugar Company</i>	
		Gabriela CAMPAGNOL	181
		<i>Les villages du salpêtre (Chili)</i>	
		Valentine ALDEBERT	189
		<i>Le village ouvrier de Tañi Viejo à Tucumán, Argentine</i>	
		Monica FERRARI	199
		<i>Fray Bentos : une cité ouvrière de l'industrie de la viande (Uruguay)</i>	
		René BORETTO OVALLE	211
		<i>Réflexions autour de la conservation intégrée, partagée et participative du paysage culturel : le cas de Paranapiacaba, Sao-Paulo, Brésil</i>	
		Vadessa GAYEGO BELLO FIGUEIREIDO	223
		<i>« On vit comme à Moscou » : l'habitat et l'auto-identification dans les villes fermées nucléaires d'URSS</i>	
		Natalia MELNIKOVA	237
		<i>La passion ne meurt jamais. Étude du développement historique, du statut actuel et des mesures de protection des villages ouvriers en Chine (1840 - 1980)</i>	
		Xiang Mingming, Li Guo	247
		<i>L'industrie pétrolière et la ville : Abadan (Iran)</i>	
		Pirooz HANACHI, Sara TAYMOURTASH	263
		<i>Arvida, ou l'invention de la maison des travailleurs du « métal magique » au Canada</i>	
		Lucie K. MORISSET	275
		<i>Index</i>	286-287
		<i>Table des illustrations</i>	288



Les immenses ateliers ferroviaires de Tafí Viejo (Nord-Ouest argentin) sont à l'origine de la ville ouvrière décrite ici

LE VILLAGE OUVRIER DE TAFÍ VIEJO À TUCUMÁN, ARGENTINE

MONICA FERRARI

FACULTÉ D'ARCHITECTURE, UNIVERSITÉ DE TUCUMÁN

Le développement des villages industriels a été d'une importance primordiale dans la construction des pays, particulièrement en Argentine, où le chemin de fer a été un agent d'urbanisation sans précédents dans l'histoire. À Tafí Viejo, les éléments générateurs d'urbanisation ont été non seulement la gare elle-même mais également les Ateliers Ferroviaires qui nécessitent l'implantation d'un village dans leur environnement proche. Ce travail a pour objet la mise en perspective historique, architecturale et sociale du Village Ouvrier de Tafí. Nous exposons brièvement la vision urbanisatrice induite par ce moyen de transport en Argentine, la naissance du Village Ouvrier, l'architecture du village proprement dite ainsi que quelques-unes des caractéristiques spécifiques à la société qui s'y développa. Ce qui est reporté ici, est un bref aperçu de chacun des thèmes exposés dans ma thèse sur «Le chemin de fer touristique dans le nord-ouest de l'Argentine». Ce travail a utilisé des sources telles que la cartographie historique, des travaux sur site et des entretiens avec des informateurs qualifiés.

1. Le chemin de fer, créateur de villes en Argentine

Pour Alejandro Bendetti l'analyse du processus d'organisation territoriale, dans le cadre de la formation des États modernes, peut s'articuler autour d'au moins six thématiques : «la mise en place et le contrôle des frontières; la division politique et administrative du territoire; la formation d'un système de circulation; l'appropriation de l'environnement, générateur de ressources; la formation de marchés de production, de consommation et de travail; enfin, la mise en place d'un réseau de lieux habités».

Nous pouvons ajouter à cela, d'autres processus qui aboutirent à la transformation du territoire argentin : d'abord la promotion d'une politique de peuplement par le biais de l'immigration, avec l'application de la Loi Nationale d'Immigration et Colonisation de 1876, ensuite la politique d'expansion des frontières intérieures – vers ce qui était qualifié d'espace «non civilisé» – et enfin, le processus d'urbanisation, installé par le système des chemins de fer. En effet, on peut distinguer deux étapes clés de l'occupation du territoire de

l'Argentine : l'une est le maillage des villes fondées par les Espagnols au cours de la période coloniale, l'autre, qui s'est appelée «deuxième colonisation», a été réalisée par l'avancée de la frontière avec les Indiens, leur assujettissement et la fondation de villages et colonies.

Le chemin de fer, n'a pas été de moindre importance dans ce processus, bien au contraire il fut l'instrument que les autorités mirent en avant pour réaliser leurs objectifs. C'est pourquoi l'impact produit, au niveau territorial, par l'urbanisation induite par le chemin de fer, n'a pas eu d'équivalent dans l'histoire ni avant, ni après. Pour en préciser l'impact, disons que le nombre de villes, fondées par les Espagnols n'a pas été significatif face à l'action urbanisatrice d'une ligne ferroviaire. Les relevés réalisés par Jorge Tartarini en 2002 sur «Architecture ferroviaire d'Argentine», aboutirent à un ensemble de plus de 1500 sites. Il est à noter que les travaux sur le terrain ne concernent pas 100% du territoire et se firent seulement à 70% du nord-ouest de l'Argentine.

La particularité de l'urbanisation en Argentine est caractérisée par le fait que, dans

certaines régions, le réseau ferroviaire a renforcé un système préexistant, en suivant partiellement le tracé des anciennes routes préhispaniques ou coloniales qui reliaient entre elles les différentes parties. À l'exception des zones interstitielles où la colonisation a eu un rôle pionnier, de nouveaux villages sont apparus en parallèle au re-peuplement de villages pré-existants. Dans tous les cas, les nouvelles implantations urbaines ont contribué à réaliser l'« unité territoriale » tant désirée, promue par la Constitution de 1853. Dans ce contexte, le Village Ouvrier constituait une référence remarquable en raison de son emplacement adjacent aux ateliers ferroviaires de Tañi Viejo, considéré par la communauté locale comme les plus grands d'Amérique latine.

2. Naissance du Village Ouvrier de Tañi Viejo

Tañi Viejo était traversé par l'ancienne route vers le Pérou, dont le tracé avait constitué dans le passé la plus importante voie de communication entre le Rio de la Plata et le Pérou. Cependant, d'anciens documents, datés de 1781 dans lesquels sont répertoriés des achats de terres témoignent déjà de l'existence de Tañi Viejo. À la fin du XIX^e siècle, les chemins de fer s'implantent du centre du pays vers le Nord, donnant naissance à la ligne Central-Nord qui, en reliant Tucumán à Salta et Jujuy, passe par Tañi Viejo. En 1882, les rails arrivent jusqu'à Tañi Viejo et en 1889 un Comité des Citoyens propose au gouverneur un projet de loi sur la création d'un village d'été. L'initiative approuvée, la ville fondée en mai 1900 sous le nom de San José de Calasanz, puis Villa General Mitre. Elle se compose de 48 blocs de maisons.

Deux années plus tard, en mars 1902, la construction des ateliers ferroviaires pour la société Stremitz³ est commencée et l'inauguration officielle a lieu en septembre 1910 (Album du Centenaire,

1916). Les installations ferroviaires s'implantent le plus souvent à proximité des sources d'énergie ou des centres urbains. Tañi Viejo, lui, est situé à 17 km au nord-ouest de la capitale de la province de Tucumán. Les 22 ateliers occupent des terres disposées longitudinalement suivant une direction nord-sud et parallèlement aux voies ferrées. L'usine commença à travailler en 1910 et à recevoir les 1 150 travailleurs, venus surtout de la ville voisine de San Miguel de Tucumán⁴. Ouvriers et les employés d'usine pour la plupart, et rejoints par une petite proportion d'agriculteurs et de commerçants, ils constituèrent le premier peuplement de Ville (Dip, 1961).

Du fait du besoin croissant en logements et à la demande du gouvernement, en 1912, la société Dubor & Fisher commença la construction d'un nouveau quartier de 117⁵ logements pour les employés et ouvriers du village (AA., 2000), sur des terrains appartenant aux Chemins de Fer. Le Village Ouvrier jouissait d'une « vie plus organisée, avec plus d'habitants et une allure plus urbaine, même, que la Villa Mitre ». Et de fait, ce nouveau quartier devint le centre-ville où se célébraient les grands événements et les fêtes. Au fil du temps,

toutefois, la tendance s'est inversée et Villa Mitre est devenue la plaque tournante de l'activité citoyenne.

Quand les ateliers s'installèrent, ils fournirent l'approvisionnement en eau et électricité à tout le village. La nouvelle usine exigeait une main-d'œuvre qualifiée et eut le mérite de provoquer la formation d'ouvriers, techniciens et employés efficaces. À cette fin, en 1917 une école fut construite pour la « formation technique et humaniste du personnel » : en 1923, elle devint l'école des Arts et Métiers de la Nation puis en 1948, École Technique des Arts et Métiers du Chemin de Fer et enfin, en 1949, elle devint l'École Industrielle d'Option Ferroviaire (cycle supérieur)⁶. Cela montre l'importance accordée à l'éducation dans le domaine des chemins de fer, une marque d'identité pour ce village où un grand nombre d'adolescents put se former. L'un d'eux, Miguel Angel Herrera qui rejoignit cette école à l'âge de 15 ans en 1959 et obtint son diplôme de technicien ferroviaire souligne « L'école technique avait une convention, depuis 1927 (...) pour que les élèves fassent leur stage pratique dans cette même usine ». Cet apprentissage a consolidé le savoir des générations les plus âgées, un savoir qui se perd, petit à petit, avec le temps.

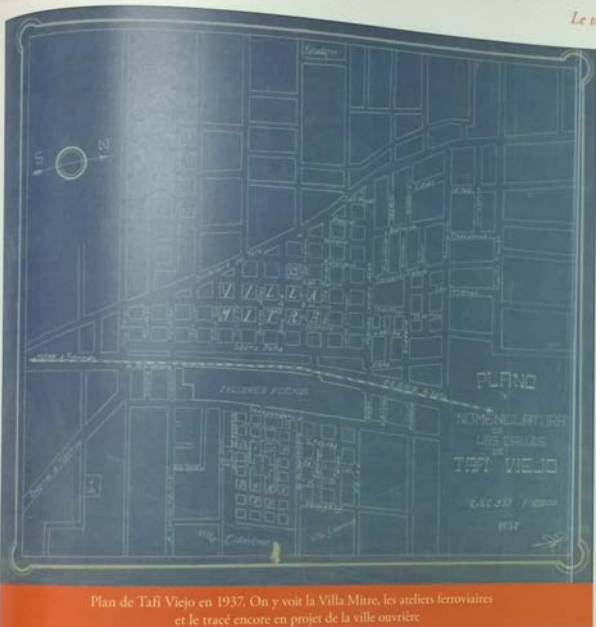
Selon María Beatriz Blanco « En raison de ses caractéristiques et pour son époque, l'École d'Arts et Métiers à Tañi Viejo, fut une école pionnière dans le pays. Contrairement à d'autres de son genre, elle put compter sur les ateliers de chemin de fer pour développer l'enseignement pratique, permettant aux étudiants de se familiariser avec les orientations qu'ils développeraient à l'avenir en fonction de leurs vocations. L'objectif principal était la formation théorique et pratique du travail exigé par l'industrie de ces années-là ». Par ailleurs, l'éducation initiale se développa avec les débuts du village, et en 1909 l'école nationale N° 40 fut fondé rue Liniers.

1 La « société allemande Stremitz » est mentionnée dans l'Album du Centenaire de l'Indépendance de la République Argentine. Édition officielle. Tucumán, 1916 Il n'existe aucune information concernant une société allemande du même nom. Cependant, il est possible que Luis Stremitz y Cia., d'origine italienne ait été, vers la même époque, le constructeur de la ligne du chemin de fer Central du Nord de Jujuy à La Quiaca. Ces données peuvent être corroborées dans le catalogue des immigrants de la Dante Alighieri Society et HELLMUT, Simon. *Le chemin de fer en Bolivie*. Librairie et Maison d'Édition Jesús Hernández. Buenos Aires, 1934. p. 66.

2 Même si cette date est mentionnée dans l'Album du Centenaire de l'Indépendance de la République Argentine. Édition officielle. Tucumán, 1916, il faut noter que des brisques de la cheminée de la coulée des ateliers avait pour date de fabrication « 1907 ».

3 Des 117 logements que rapportent certains auteurs, il en reste actuellement 109 encore reconnaissables, car beaucoup ont subi des transformations et par la suite certains lots ont été occupés.

4 Actuellement l'option ferroviaire a disparu et l'École est devenue « Escuela Técnica N°1 Rafael Marín ».



Plan de Tafi Viejo en 1937. On y voit la Villa Mitre, les ateliers ferroviaires et le tracé encore en projet de la ville ouvrière

La conception originale du Village Ouvrier reposait sur un tracé qui rappelle la structure hexagonale bien connue, proposée par les lois des Indes où toutes les rues, quel que soit leur axe, aboutissent au centre de la place⁵. Les blocs qui entourent celle-ci formaient un module double et le reste était organisé de sorte à former une grille de 4 x 8.

La partie effectivement construite ne représente cependant que 50% de la surface projetée. La place, du coup, fut aménagée dans un des blocs restants. L'ensemble urbain s'est donc structuré donc avec 15 blocs seulement, carrés ou rectangulaires, selon une grille régulière. Il est surprenant de voir qu'un plan de 1937 et un autre de 1961 ont pris comme

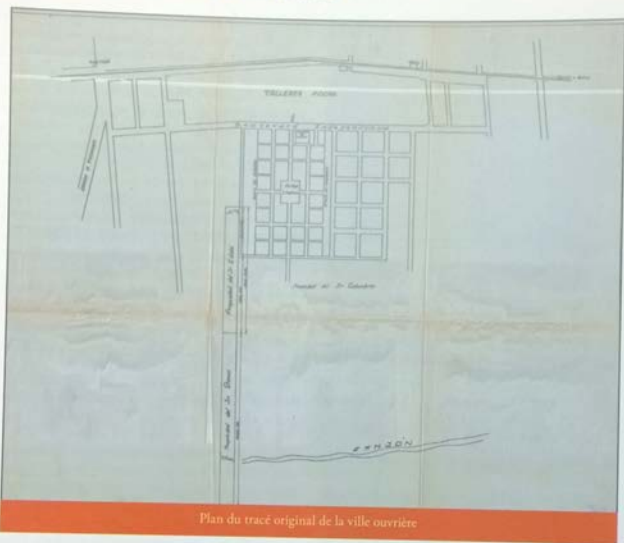
point de départ pour prévoir l'extension de la ville, ce concept de départ plutôt que le tracé actuel, preuve s'il en est de l'enracinement culturel de ce type d'aménagement.

La taille des blocs de maisons et en fine le tissu urbain étaient sensiblement inférieurs à Villa Mitre, située de l'autre côté des Ateliers Ferroviaires, y compris par rapport aux quartiers qui se développèrent autour du Village Ouvrier. Les blocs carrés mesuraient approximativement 60 m x 60 m, et les blocs rectangulaires 60 m x 120 m. Dans l'un des blocs rectangulaires on installa la place, dédiée à l'ingénieur anglais Stephenson, inventeur et constructeur de la première ligne de chemin de fer au monde. Dans une partie plus étroite de la place, on y installa le marché (26 m x 31 m environ). Comme au temps des colonies, cet élément urbain attira les activités principales : sur un côté on installa l'école élémentaire et l'école technique, et plus tard, sur l'autre côté, un poste de police et l'église.

3. L'architecture du village ouvrier

En passant dans les rues de la ville, on perçoit encore, malgré les extensions et les transformations, une certaine cohérence morphologique, due aux typologies formelles choisies qui confèrent au paysage urbain harmonie et plasticité. L'ensemble du bâti comprenait des maisons d'angle, des constructions mitoyennes et des maisons pour célibataires dont les chambres entouraient le patio. Le fait du seul alignement des maisons d'angle et l'utilisation par toutes d'un même matériau contribue à une certaine unité de l'ensemble. Les

5. Il faut souligner que les pratiques coloniales, au moins les tracés en forme de grille, ont continué à être utilisées, ce sont les pratiques je pense) au moins dans les villes ferroviaires, au cours du 19^e et début du 20^e siècle. Par ailleurs, beaucoup de villages issus de l'installation du chemin de fer, sont nés de cette conception, éventuellement combinée à des aspects de l'urbanisme haussmannien, chez aux villes argentines.



Plan du tracé original de la ville ouvrière

jardins se répartissaient sur une bande étroite au centre du bloc, en retrait de la ligne de construction des maisons mitoyennes ménageant des espaces verts sur le devant et visibles de la rue. Par ailleurs, les jardins latéraux de ces maisons rythmaient les constructions, en contribuant à la plasticité évoquée. Cette image de ville industrielle est inhabituelle pour l'époque, sinon en Argentine, au moins dans le Nord-Ouest argentin.

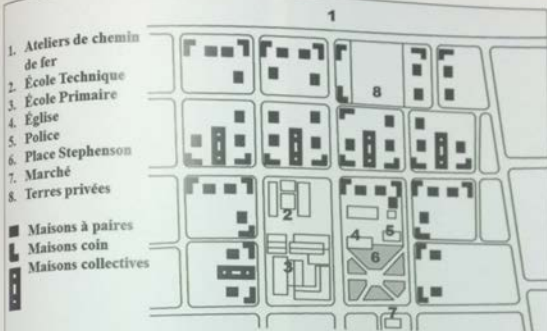
À partir d'observations sur le plan planimétrique et sur le terrain, il apparaît que

dans les maisons mitoyennes les chambres sont alignées perpendiculairement à la rue avec cuisine et toilettes à l'arrière; les maisons d'angle répètent la même disposition, il s'y ajoutait une construction en forme de «L», comprenant un couloir et une chambre à coucher; les maisons pour les célibataires s'organisaient autour de patios où cuisines et toilettes étaient communes. La circulation à l'extérieur des maisons d'angle et mitoyennes était protégée par des sortes d'avant-toits de 1,20m de large. Ces maisons sont



répertoriées dans les plans comme maisons de types B, C et D respectivement. Nous n'avons pas trouvé de type A de maison dans les plans non plus que dans les recherches sur le terrain.

Les maisons furent construites en parpaings de béton dont l'usage commençait à se répandre au début du XX^e siècle. Harmon Palmer de l'Illinois, en déposa le brevet en 1901, en tant que «Mur de béton pour les bâtiments» et probablement il parvint ensuite à le diffuser en Europe. Outre la question de savoir comment il en vint à être utilisé en Argentine au début du siècle – s'il fut importé ou fabriqué au niveau national – il est à noter qu'il est encore aujourd'hui un matériau non conventionnel et rarement utilisé. Ses propriétaires résident principalement dans le fait que c'est un système de construction complet, dont les avantages significatifs sur les méthodes de construction traditionnelles permettent une réduction sensible du coût de toute construction et une plus grande rapidité dans l'élévation des structures. Vous pouvez l'utiliser même sans employer du plâtre épais pour uniformiser les surfaces finies et il est possible de laisser les joints vifs comme cela se



Plan du tracé actuel, avec les types de maisons et les équipements.
Elaboration de l'auteur

4. La vie dans le village ferroviaire: le Village Ouvrier et Villa General Mitre

Au début, le Village Ouvrier et la Villa General Mitre formèrent une seule et même ville séparée par les ateliers où l'esprit du chemin de fer était partout. María Clara Gerik⁶, qui a passé son enfance dans la Villa Obrera, dit que la vie s'écoulait paisible; l'aisance apportée par la voie ferrée permettait aux hommes de travailler et aux femmes de se consacrer exclusivement à la maison: «les femmes s'occupaient aux tâches ménagères et les hommes travaillaient dans les ateliers, l'argent qu'ils gagnaient suffisait (...) pour vivre, il n'y avait pas besoin que les femmes aillent travailler à l'extérieur et les enfants nous allions jouer dehors dans la rue, la vie n'était pas dangereuse comme maintenant».

Comme dans tant d'autres lieux du pays, Villa Obrera et la Villa General Mitre ont accueilli, en même temps que des travailleurs autochtones venus de San Miguel de Tucumán, un grand nombre d'immigrants, Espagnols, Italiens, Arabes, mais principalement Croates, Tchèques, Allemands et Ukrainiens. Pour Martinelli «parmi tous les hommes qui vivaient dans le village ouvrier et ont travaillé au chemin de fer, il y avait un pourcentage élevé d'immigrants de pays européens, ils étaient surtout qualifiés dans la construction de wagons et de locomotives». Il indique également quel était le processus de sédentiarisation: «les étrangers arrivaient au Village Ouvrier: les maisons étaient louées aux chemins de fer. Mon grand-père Francisco et sa famille y vécurent au début puis ils achetèrent un terrain dans la ville, de l'autre côté des ateliers - Villa Mitre- et construisirent la maison».

produisit au Village Ouvrier. L'emploi du béton à Tucumán a sans doute été une grande nouveauté pour l'époque et un symbole de modernité comme le fut aussi le système ferroviaire...

L'image qu'offraient ces logements fut tout à fait novatrice pour l'époque et la vue du béton, un signe de modernité. La hauteur des murs était comparable à celle de maisons importantes dans la ville de San Miguel de Tucumán construites à peu près au même moment. Ce qui fait dire à Martinelli (2015), «le niveau social du groupe qui habitait là n'était pas le même que dans d'autres établissements industriels (main-d'œuvre rurale, autochtones ou Criollos)». Peut-être a-t-on voulu mettre en place un type de construction spécifique pour une classe de travailleurs spécialisés, étrangers

aussi bien que locaux, au niveau social élevé. L'intégration des espaces verts est un autre fait notable, car offrir un vrai confort environnemental n'était pas la politique la plus usuelle dans les autres villes industrielles de la région. C'est d'après le nombre de détails ornementaux que se signale le niveau hiérarchique des maisons ferroviaires dans le Nord-Ouest de l'Argentine. Dans le cas du Village Ouvrier toutes les typologies ont le même langage de façade et des détails sur les moulures des toitures. Les armatures en bois, typiques et hautes sont visibles dans certains cas. Sous les toitures, de grandes chambres d'aération servent à climatiser les espaces habitables, alors que les températures, dans un climat aussi chaud, peuvent dépasser 40°C en été.

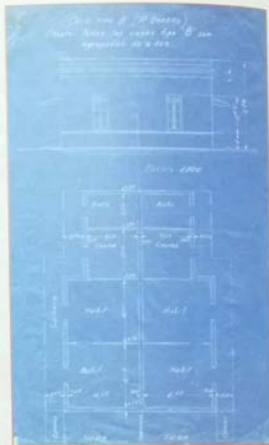
6 María Clara GERIK, fille de Juan GERIK, née au Tchétchovskaïa, est venue habiter avec ses parents. Le grand-père de María Clara a travaillé aussi dans les ateliers de Tafi Virjio, où il était venu façon la Première Guerre mondiale.



Une maison pour célibataires



Maisons accolées qui conservent encore les espaces verts de côté et de face



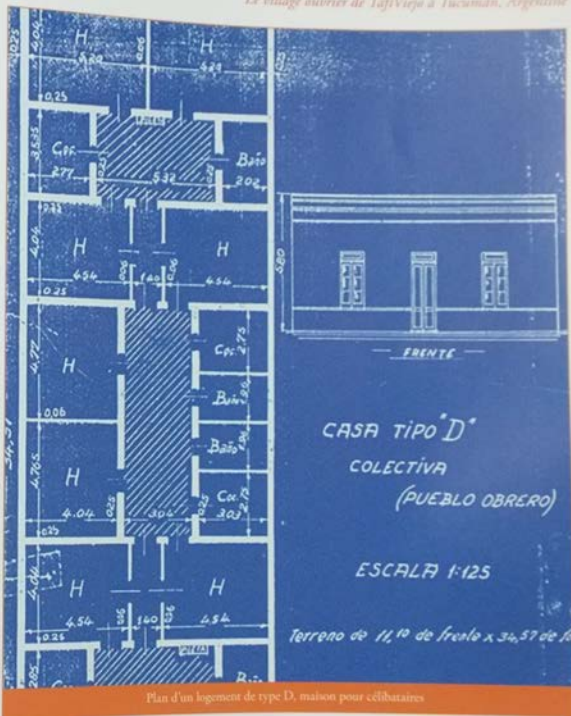
Plan de logements de type B, par paires

Un règlement de 1939 établit les conditions de la location.

Herrera a également témoigné sur le mode de vie et nous a donné la clef pour comprendre la sécurité économique et l'équilibre qui en découlait: «Tafi Viejo (...) c'était une fête, les jeunes étudiaient et les grands travaillaient. Il y avait beaucoup de travail et à cause de cela, on devait faire venir des gens d'ailleurs (...) il n'y avait pas de place où se prélasser car tout le monde était occupé dans son travail, dans son atelier dans sa formation ou son perfectionnement».



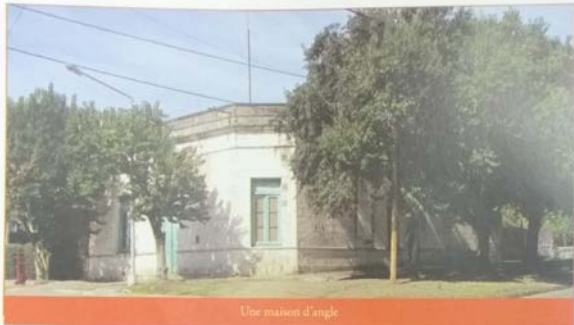
Plan d'un logement de type C, maison d'angle



Plan d'un logement de type D, maison pour célibataires

La croissance de la population est l'autre fait important, du fait des besoins des ateliers en main-d'œuvre. Herrera assure que «a Tafi Viejo il y avait 4000 ouvriers et dans les années 1950, ils étaient 5600. Ceci donne une idée de l'importance du nombre de gens travaillant dans les ateliers: C'est pourquoi chaque jour un train de travailleurs transportait 1 500 ouvriers depuis la capitale, c'est-à-dire de Tucumán jusqu'ici».

Les activités commerciales du village ouvrier se réduisaient au marché et à la Coopérative



Une maison d'angle

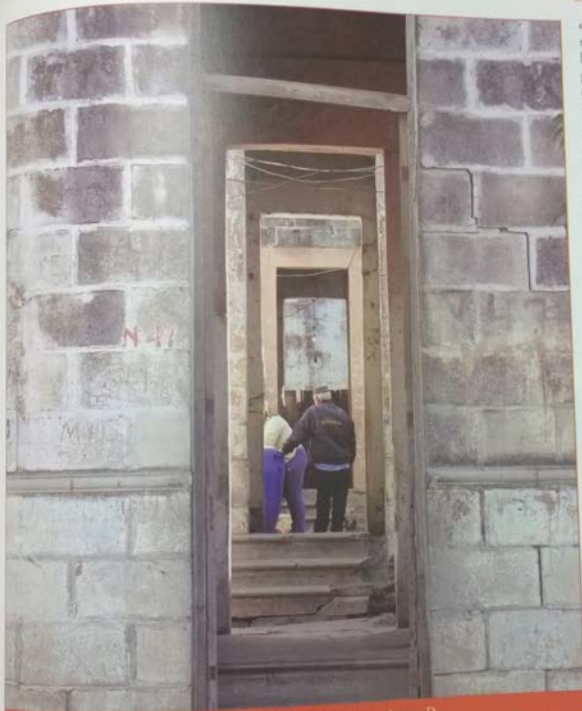


Rue de la cité ouvrière où l'on conserve encore l'alternance des constructions et des espaces verts

Ferroviaire, qui « était située à un pâté de maisons des ateliers dans la rue qui démarrait du portail de l'usine du côté du Village Ouvrier (actuelle rue Costello), dans une maison d'angle; mon oncle Juan Gerik, né en Tchécoslovaquie, était le gérant de la coopérative ». De plus, Martinelli assure que pendant son enfance, « mis à part le marché, il n'y avait aucun autre local commercial dans le Village Ouvrier. C'est pourquoi, les jours de semaine il était très fréquent de voir des vendeurs de rue – habituellement des Arabes primoarrivants ou autres – frapper aux portes proposant des tissus, des pots, des costumes et un nombre infini d'articles ». Importante pour sa fonction commerciale, cette coopérative fut aussi un emblème de la vie sociale. En effet, pour María Clara Gerik « Le marché du Village Ouvrier était un lieu de rencontre quotidien pour femmes le matin et pour l'achat des repas de la journée ». Selon Herrera, avec le temps, ce bâtiment eut de nombreuses utilisations, y compris celle de salle de cinéma.

Dans un autre ordre d'idées, la vie sociale se renforçait les fins de semaine. Les fêtes du samedi étaient très enracinées dans les usages. Herrera dit que : « lorsque je suis venu adolescent [au Village Ouvrier], nous avons appris à danser. Nous allions aux bals qui étaient publics, où les familles allaient danser (...) le samedi. Tous les clubs de Tañi Viejo, qui étaient nombreux, et les diverses sociétés organisaient des bals (...). C'était une belle fête, quelque chose de très romantique. (...) en ces temps-là, il fallait s'habiller en costume-cravate, rasé de près, bien peigné, chaussures brillantes, parfumé ».

Les soirées d'été avaient un charme particulier dans la vie du village, les gens avaient pour habitude de sortir leurs chaises sur le trottoir et s'asseoir pour prendre le frais afin de compenser le climat extrêmement chaud de la journée, habitude qui générait une interaction certaine entre voisins. Une autre tradition profondément enracinée, était le fait



Vue de l'entrée d'une maison de célibataires, de type D

que tout le monde se réveillait en même temps. La sirène de 5 h du matin rétentissait pour réveiller les ouvriers qui commençaient à 6 h. Le son de ce grand sifflet de bronze qui mesurait près de 2 m de haut, arrivait jusqu'aux endroits les plus reculés et jusqu'au milieu des années 1990 a continué à être très présent. Ce fut un symbole pour plusieurs générations. Une anecdote locale dit qu'il y avait seulement deux exemplaires de cette sirène dans le monde, une sur le Titanic et l'autre dans les ateliers de Tafi Viejo. Il est certain que la sirène, toujours active et qui pèse environ 300 kilos, est un symbole pour tous les habitants de Tafi Viejo.

Les associations (ou sociétés) qui se développèrent à Tafi Viejo, furent aussi des espaces de vie sociale partagée pour les habitants du Village Ouvrier. Irma Saravia nous dit que, à Villa Mitre «il y avait plusieurs sociétés. La Société Espagnole avait une salle de cinéma où avait lieu une grande activité culturelle (cinéma, théâtre, concerts) et où les écoles montaient leurs représentations théâtrales. Elle avait sa propre troupe de théâtre. D'autres se sont ajoutées, comme La Société Italienne, la Société Argentine et la Société de Bienfaisance Antoniana. Cette dernière organisait des kermesses très populaires pour le jour de St. Antoine, saint patron de la ville. La Société Italienne avait un salon dans lequel se déroulaient de nombreux événements. Le Centre de la Jeunesse fut un espace culturel où les poètes réunis créèrent les fameux concours de poésie appelés «Jeux Floraux». Ils utilisèrent initialement la bibliothèque Pasquini, puis obtinrent leur propre local.

La vie culturelle s'enrichit en 1928 par la création d'un groupe municipal de musique composé d'immigrants. La Commission appelée «Pro Organisation Banda de Música», élaborait un programme détaillé où il était spécifié «il est fixé un jour de semaine ou férié, afin de donner des récitals sur la place Georges Stephenson du Village Ouvrier». À ses débuts elle comptait



Le marché de Tafi Viejo

15 musiciens et bénéficiait de la contribution des autorités communales, provinciales et ferroviaires, une disposition qui permit la création de dix emplois pour des ouvriers-musiciens. David Dip explique que « la plupart des musiciens en dehors de la spécialité artistique, avaient un autre métier : peintres, tapissiers, étameurs, charpentiers, etc... ».

Selon le curé David Dip, en 1917, le Village Ouvrier bénéficia de la fondation d'une bibliothèque rue Liniers, aujourd'hui Costello et le Club Ateliers fut créé dans les environs du Village Ouvrier en 1915. En 1945, « l'administration de la FFCC de l'État décida de reconnaître le club Ateliers et la bibliothèque Avellaneda en tant qu'institution sportive et culturelle, formée par le personnel des FFCC aux fins de subventions en espèces (matériaux, équipement, livres, travail, etc.). De cette façon, l'institution put entreprendre et mener à bien différents projets qui ont renforcé son rôle social et institutionnel ».

Le curé David Dip, a donné un aperçu des institutions, qui se trouvaient pour la plupart à la Ville General Mitre en 1961: 12 établissements éducatifs – 2 dans le Village Ouvrier; 2 bibliothèques – une au Village Ouvrier; 6 sociétés et associations, y compris l'Union Ferroviaires; 11 clubs sportifs – un au Village Ouvrier; un centre culturel, une paroisse et 4 institutions bancaires: Caisse Ferroviaire de Crédit et d'Épargne, 1931; Coopérative ferroviaire de Crédit Limité, 1939; Coopérative de Crédit Limité du Commerce, Industrie et Production, 1954 et la Coopérative de magasins de Tafi Viejo, 1960.

5. Remarques finales

Le Village Ouvrier et la Ville Mitre constituèrent un trinôme avec les ateliers de Tafi Viejo. Le premier était considéré par beaucoup comme une étape avant d'aller s'installer en ville, la Ville Mitre, avec plus de services, son axe central



La coopérative de Tafi Viejo

BIBLIOGRAPHIE

converti en large Avenue et à son origine plutôt ville d'ostivants. Toutefois, ces sœurs séparées ont été unies par une culture commune : celle du système ferroviaire. Les ouvriers du chemin de fer ont vécu dans l'une ou l'autre agglomération et leur fonction primitive comme ville du chemin de fer a été remplacée par celle de ville citricole, grâce à l'industrie du citron qui a commencé à se développer à partir du milieu du XX^e siècle, après que les ateliers eussent été brutalement fermés par décision de l'État⁷.

La vie des ateliers a laissé une marque indélébile sur les générations du chemin de fer. Herrera assure que plusieurs générations ne les ressentent pas comme un symbole. Mais à Tucumán, aux niveaux régional et international, les gens viennent pour les voir. La douleur causée par la fermeture des ateliers et les problèmes économiques qui en ont découlé pour de nombreuses familles, font que peut-être les jeunes générations ne perçoivent pas les ateliers comme faisant partie de leur identité familiale et aujourd'hui ils s'identifient davantage à l'industrie du citron qu'avec à l'industrie ferroviaire. Pour eux, on a changé une usine pour une autre, (police) mais beaucoup d'autres espèrent que les ateliers du chemin de fer ne finiront pas comme le géant endormi, mais qu'ils se réveilleront à nouveau. En fait, c'est ce que nous pensons pour les générations à venir, nous continuons à défendre ce moyen de transport comme une nécessité pour assurer la durabilité de l'environnement.

AA.VV. (2000). *Tafi Viejo. 100 años de Historia*. Tucumán: Municipalidad de la Ciudad de Tafi Viejo.

Album del Centenario de la Independencia de la República Argentina (1916). Tucumán: Edición Oficial.

BAZAN, A., (2000). « La Región del Noroeste Argentino en la Argentina del Centenario » en *La generación del Centenario y su proyección en el Noroeste Argentino*. Tomo 1. San Miguel de Tucumán Centro Cultural Rougés. Fundación Miguel Lillo.

BENEDETTI, A., (2003) « Les effets de l'incorporation. Transformations territoriales et réorganisation de l'habitat à Jujuy, République d'Argentine, durant le XX^e siècle » *Histoire des Alpes 8*, Lugano. (Édita Instituto de Historia Alpina. ISBN:3-0340-0635-5 pp. 99-121. Version espagnole disponible en <http://www.academia.edu/815714/> Benedetti_Alejandro_2003_Les_effets_de_lincorporation_Transformations_territoriales_et_r%C3%A9organisation_de_lhabitat_%C3%A0_Jujuy_R%C3%A9publique_d'Argentine_durant_le_XXe_si%C3%A8cle_Storia_delle_Alpi_8_Istituto_di_Storia_delle_Alpi_Universit%C3%A0_della_Svizzera_italiana_Lugano. Consulté le 10/03/2015.

DIP, D. (1961). *Guía de la ciudad de Tafi Viejo. Comercial e informativa*. San Miguel de Tucumán: Salesianos.

FERRARI, M., (2010). *Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino*. Tesis Doctoral. Universidad Pablo de Olavide de Sevilla: Inédito.

FERRARI, M., (2015, marzo). *Entrevista Telefónica a Miguel Angel Herrera*.

GERIK, M.A., (2014, diciembre). *Entrevista personal a María Clara Gerik*.

LEY, n° 787. « Declarando de Utilidad Pública la expropiación de una zona de terreno en Tafi Viejo, para la formación de un centro urbano ». Dans le *Boletín Oficial de la Cámara del Senado y Cámara de Diputados de Tucumán*. San Miguel de Tucumán, 3 de mayo de 1900.

MARTINELLI, O., (2015, febrero). *Entrevista personal a Oscar Martinelli*.

M.O.P. FE.CC. DEL ESTADO (1939). *Reglamento del Pueblo Obrero de Tafi Viejo y Contrato de locación*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado.

PALMER, H., (1901). « Concrete wall for buildings ». En *Patents*. Disponible Sur : <http://www.google.com/patents/US674874>.

SARAVIA, I., (2014, diciembre). *Entrevista personal a Irma Saravia*.

SCHLEH, E., (1934). *Salta y sus riquezas*. [s.e.]. Salta.

SOSA MARTOS, A., (2010). *Entrevista realizada a Miguel Angel Herrera: 7, 14, 21, 28 de agosto y 4, 11 de septiembre*. Tafi Viejo, Tucumán, Argentina: Inédito.

TARRAGO, S., (1976). « Argentina : la urbanización de la locomotora » en *Revista 2C. Construcción de la Ciudad N° 19*. Barcelona.

⁷ Note de la traductrice: Les ateliers de Tafi VIEJO ont été fermés en 1980 sous la dictature militaire. Des tentatives postérieures de les remettre en marche n'ont eu que des succès éphémères.