

Présentation

L'esprit, comme par un phénomène optique, confronté à l'éloignement, tend à confondre et simplifier. Au contraire, la connaissance des histoires nationales montre la diversité du processus de construction des États-Nations et parallèlement, la complexité de la construction des voies de communication. Cette histoire des transports en Amérique au XIX^e siècle est l'aboutissement d'un travail de réécriture par les auteurs, d'abord participants du colloque international réuni à la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine et à l'Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3 en janvier 2010. Vingt-cinq contributions ont été retenues, répondant à l'interrogation sur les relations entre moyens de transport et modernité dans l'hémisphère, cet espace continental qui est l'objet d'étude de l'Institut des Amériques, à l'origine du projet de recherche collectif.

La langue française emploie l'expression composée « moyens de transport », en anglais « *means of transportation* », en portugais « *meios de transporte* » ; mais cette locution clé pour le projet est souvent traduite dans la bibliographie espagnole par « *medios de comunicación* ». Ce fut un premier défi pour l'intercompréhension dans le cadre interdisciplinaire du groupe d'américanistes du Sud-Ouest.

Les routes comme la *Panaméricaine* sur laquelle fantasment nos concitoyens, ne sont pas des représentations du paysage du XIX^e siècle. La première partie « Du sentier indien à l'automobile » entraîne le lecteur à travers les Andes sur les traces de voyageurs stupéfaits devant l'adaptation ancestrale à une géographie extrême où le passage d'une roue est inimaginable¹. D'Argentine nous remonterons vers la Guyane, lieu des investigations de Jean-Yves Puyo (p.). Celui-ci met en lumière les profits exponentiels générés par le transport

1. Cf. Isabelle Tautzin-Castellanos, « Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d'Eugène de Sartiges et de ses contemporains (1833) », p., Béatrice Chenot, « Itinéraires, tracés de routes en Patagonie à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle (Argentine, Chili) », p.

des « engagés de couleur libres » et l'échec dans la création de pénétrantes au profit du cabotage traditionnel. Le Canada sous le gouvernement Laurier (1896-1911) réclame des renforts en main d'œuvre ; les brochures de l'époque vantent l'immigration vers ces terres dites sauvages mais pour lesquelles, de façon contradictoire, l'image d'un pays sillonné de voies de communication est diffusée (cf. Corinne Marache p.).

L'absence de routes dans une grande partie des États-Unis au XIX^e siècle explique les particularités techniques des véhicules hippomobiles mis au point par les carrossiers américains. Jean-Louis Libourel (p.) fait découvrir le style singulier qui distingue ces voitures tout-terrain avant l'heure à l'opposé du luxe dominant en Europe. À la fin du siècle, la flexibilité, l'indépendance et la vitesse sont présentées comme les atouts des automobiles qui parcourent le Chili, nouveaux symboles d'élégance pour millionnaires soucieux de distinction (Rodrigo Booth, « El automóvil: un objeto técnico superior... », p.).

Le siècle des indépendances latino-américaines est avant tout le siècle du chemin de fer. L'étape de la construction des voies ferrées est célébrée comme une victoire de la civilisation sur des populations considérées comme archaïques ou arriérées, en dépit de leur contribution récente aux luttes d'émancipation et de leur implication dans les luttes entre *caudillos*². *L'implantation du chemin de fer requiert une infinité de connaissances, de calculs et de mesures ; cette expertise scientifique est apportée en Équateur et au Pérou par Ernest Malinowski, Polonais formé à l'École des Ponts et Chaussées de Paris. La fièvre ferroviaire, que Maupassant décrira avec humour dans ses nouvelles, suscite les projets d'Hippolyte du Pasquier de Dommartin pour le Chihuahua, d'Albert Kimsey Owen pour le Sinaloa*³. *Les jeunes républiques établissent les limites de leur pouvoir en signant des concessions destinées à développer les économies régionales. Ces contrats sont approuvés tantôt par les propriétaires des mines, tantôt par des capitaines d'industrie venus de nulle part, puis emportés dans le gouffre financier des investissements. Alvar de la Llosa développe le cas du Venezuela de manière paradigmatique : la construction d'une ligne internationale de Puerto Cabello jusqu'à la capitale de la Colombie a été victime des affrontements politiques et des scandales financiers (cf. p.).*

A contrario, la navigation fut la première bénéficiaire des luttes d'indépendance, le transport des troupes patriotes au-delà de la barrière andine imposa une reconversion des navires marchands. C'est ainsi que s'est constituée la marine chilienne, devenue le bastion de l'aristocratie⁴. Au milieu du siècle, la guerre que livrèrent les Nicaraguayens face aux « filibusteros » aux

2. Cf. Maud Yvinec, « Ferrocarriles y discurso civilizador en el Perú », p.

3. Cf. Nicolas de Ribas, « Le train dans les nuages : esprit de modernité et progrès matériel dans le projet ferroviaire andin de l'ingénieur polonais Ernest Malinowski (1818-1899) », p., Patrick Allouette, « Vaincre l'espace nord-américain par le nord du Mexique... », p.

4. Cf. Fernando Casanueva, « El transporte naval en las guerras de la Independencia: el caso de Chile (1810-1826) », p.

ordres de William Walker, ce natif du Tennessee que les libéraux avaient appelé au secours, n'empêcha pas le renforcement d'un réseau intermodal singulier, aux mains des commerçants locaux ou des grossistes européens, afin de traverser l'isthme, d'embarquer sur la côte Pacifique pour rejoindre la Californie (cf. Miguel Ángel Herrera Cuarezma, « Las redes de transportes terrestre-lacustre-fluvial y marítima en el Caribe centroamericano. El caso de Nicaragua (1860-1910) », p.).

La modernisation du Brésil a été simultanément politique et économique. L'ouverture du pays au commerce extérieur implique le développement de la navigation sur l'Amazone. Les scènes de rivalité impériale qui se jouent en Afrique entre États européens se reproduisent entre les acteurs locaux et les consuls étrangers, intéressés par la possibilité d'atteindre tout l'intérieur du continent par cette voie royale que le fleuve offre aux bateaux à vapeur⁵. L'exportation du caoutchouc fait la richesse de Manaus et de Belém, à l'embouchure du Para. La modernisation des transports urbains va de pair avec la prospérité du port. La révolution architecturale que connaît Belém s'avère une réplique de la modernisation observée un demi siècle plus tôt à l'embouchure du Mississippi, à la Nouvelle Orléans, cette ville stratégique vers laquelle confluent toutes les nationalités (cf. Nathalie Dessens, « À toute vapeur : La Nouvelle-Orléans, 1820-1840 », p.).

Exception et synthèse tout à la fois dans ce concert du développement, Cuba demeure dans le giron espagnol jusqu'en 1898. Comme l'explique Michèle Guicharnaud-Tollis (p.), les intérêts bien compris de la saccharocratie exclurent l'appauvrissement inévitable des guerres d'indépendance que subirent les autres colonies entre 1810 et 1830. Maintenu à l'écart de cette effervescence, l'île fut la première à accueillir la révolution du chemin de fer dès 1837.

La reprographie en s'industrialisant a facilité la diffusion de l'image des chemins de fer, symboles temporaires de l'innovation. Ces illustrations sont à la mode à La Havane une quinzaine d'années durant, puis, la nouveauté disparue, d'autres archétypes de la modernité ou, à l'inverse, des paysages stylisant les tropiques ont remplacé cette source d'inspiration (cf. Sylvie Mégevand, « Le progrès et ses représentations dans l'iconographie cubaine (1838-1857) », p.). Dans le contexte des luttes indépendantistes, les insurgés ne virent d'autre issue à un conflit qui s'éternisait que d'incendier les infrastructures ferroviaires pour ruiner l'économie et en finir avec la domination militaire espagnole (cf. S. Bouffartigue, p.).

Les mobilités accompagnent l'essor des moyens de transport. L'innovation est l'apanage des plus aisés ; la routine et la vulgarisation déclas-

5. Cf. José Antonio Sánchez Román, « La libre navegación del Amazonas para los barcos a vapor: misión civilizatoria y rivalidad imperial, 1850-1866 », p.

sent. Lorsque le tramway se banalise à Cuba, l'automobile, reine du nouveau siècle, matérialise le triomphe économique et l'ascension sociale⁶.

Le présent ouvrage est kaléidoscopique, à l'instar des recherches qu'il annonce. Organisé en quatre parties (Du sentier indien à l'automobile ; Le chemin de fer : une conquête à l'envers de l'Amérique hispanique ? ; Navigation et intermodalité ; Cuba exemple et exception), il n'exclut aucunement un autre itinéraire, en zigzag, selon l'intérêt ou la curiosité du lecteur. Cette découverte des mondes américains est un début ; elle sera suivie d'autres explorations, notamment à l'occasion de TEMA 2 à Pau consacré à la question *Mobilités, imaginaires et territoires en Amérique, des indépendances aux années 1930*.

Facteur de modernité, les moyens de transport l'ont été sur le plan politique et économique. L'histoire sociale et culturelle des transports en Amérique latine reste à écrire, un enjeu passionnant pour de futures investigations.

6. Frédéric Gracia Marín, « ¿Nuevos medios, viejos usos? Los tranvías en La Habana (1856-1868) » p., Mélanie Moreau, « L'évolution de la fonction sociale des transports au féminin à Cuba (1810-1915) », p.