

UN TERRITOIRE PEUT EN CACHER

UN AUTRE.

PARTAGE ET IDENTITE DANS LE NORD VERACRUZ

Jean-Yves MARCHAL

ORSTOM-EL COLEGIO DE MEXICO

Marielle PEPIN LEHALLEUR

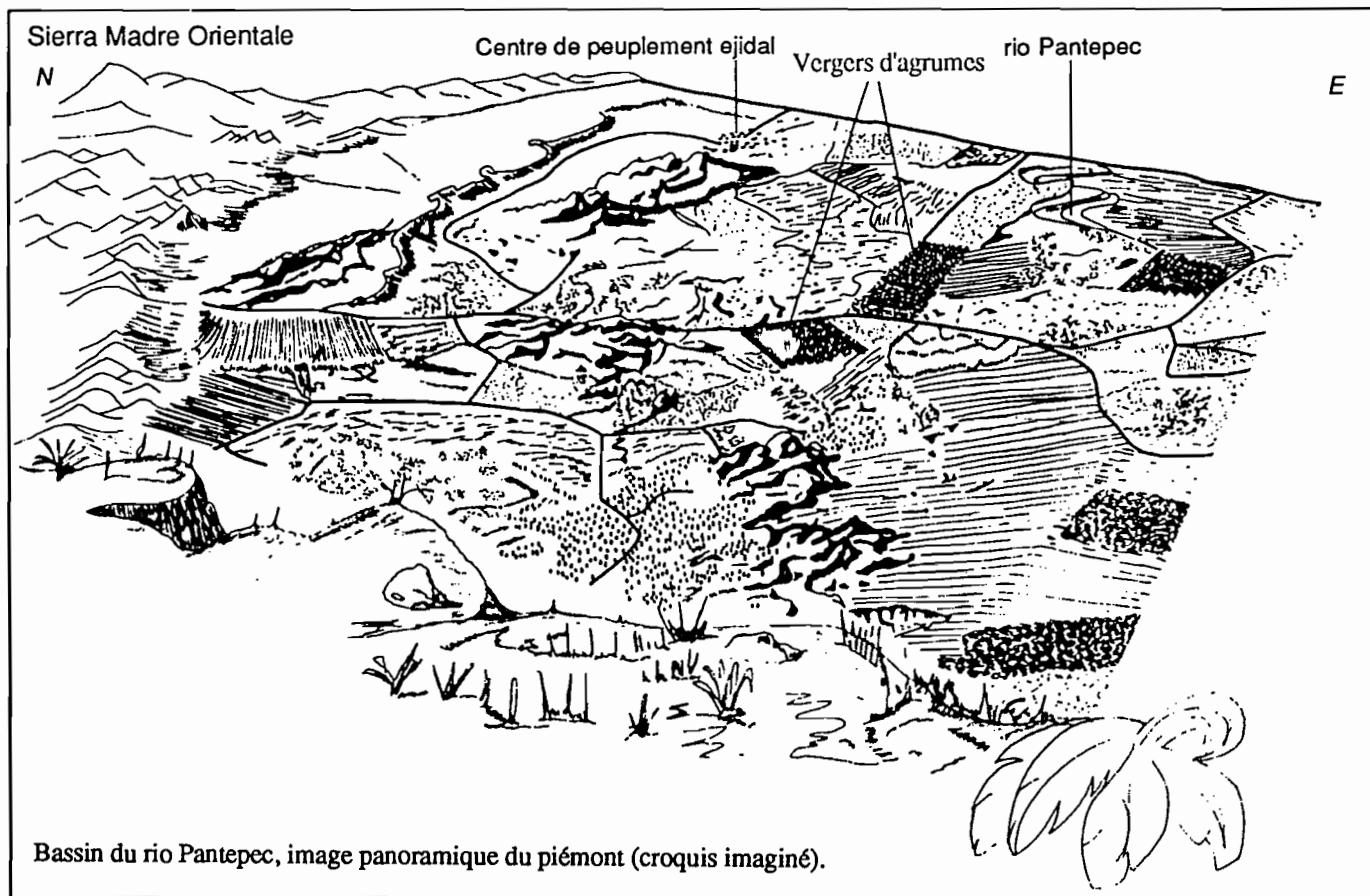
CNRS

Résumé : Les options économiques intéressant le Golfe du Mexique dessinent des réseaux de décisions, de flux monétaires et de mouvements de population qui se superposent à la marqueterie des entités administratives et des territoires agricoles. Ces forces extérieures, tendues sur plusieurs épaisseurs : régionale, nationale et internationale, s'infiltrant, localement, de manières différentes. L'article tente d'appréhender cette rencontre entre les lignes de forces économiques et les initiatives locales, à propos de deux municipes voisins du Nord-Veracruz.

Mots-clés : Spécificité territoriale, petites localités, pétrole, colonisation agricole, élevage.

Abstract : *The economic options concerning the Mexico gulf show networks of decisions, monetary flows and migrations which are superimposed to the marquetry of administrative entities and agricultural territories. These external forces, bended on different levels : regional, national and international, infiltrate into the local level, in different ways. This paper tries to show the interplay between economic forces and local initiatives, in two neighbour municipios of North Veracruz.*

Key-words : *territorial specificity , small municipalities, petroleum, agricultural colonization.*



«L'apparence fait le paysage; l'appartenance fait le territoire (...) Les habitants voient leurs paysages et vivent leur territoire (...) associant leur être et leur avoir»

Roger Brunet

Tuxpam et Alamo sont deux municipes accolés qui, durant les cinquante dernières années, n'ont pas suivi les mêmes rythmes de développement, ni fait les mêmes choix économiques. Tuxpam est ancien; Alamo ne l'est pas; il s'est fait sur le territoire de Tuxpam avec des gens venus d'ailleurs. La dualité persiste : gens de Tuxpam et gens d'Alamo sont frères ennemis et pourtant leurs activités s'intègrent dans un même champ économique. Nous proposons une visite des lieux sous la forme d'un diptyque afin de pouvoir mieux juger des initiatives locales qui ont abouti au façonnement de deux micro-mondes séparés.

Reconnaissance

Nous sommes dans la partie aval du bassin versant du rio Pantepec, en Huasteca veracruzana, entre les premiers contreforts de la Sierra Oriental et la mer (Croquis 1). Là, on compte une quinzaine de municipes, parmi lesquels les deux choisis. Ces derniers, disposés côte à côte, sont traversés par le rio, navigable sur une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur des terres, pour les barques à faible tirant d'eau; sur une dizaine, pour les navires de haute mer.

Chacune des deux entités rassemble sa centaine de milliers d'habitants : Tuxpam, 117 252 et Alamo, 101 498 (1990), répartie sur des superficies à peu près comparables (Tuxpam : 1 062 km² et Alamo : 1 140). Ces grosses unités administratives s'inscrivent dans une campagne riche, qui tranche avec l'économie de subsistance de la Sierra Oriental toute proche.

• *Premières images*

On est en plaine, dans un milieu longtemps voué à l'élevage extensif, bouleversé par l'extraction pétrolière de la *Faja del Oro* en début de siècle et reconverti, depuis, en un secteur d'arboriculture et d'élevage intensif, deux activités ouvertes sur le marché national et celui de l'exportation. Parmi les 11 000 familles d'*ejidatarios* réparties dans les deux municipes, peu d'entre elles produisent du maïs. Elles se distinguent, au contraire, par de fortes productions citricoles et un élevage de qualité, dont les revenus sont enviés par les «petits propriétaires». C'est un «pays» prospère, couvert de vergers et de pâturages. En sous-sol, de nombreux pipe-lines évacuent le pétrole.

Sur ce tissu rural, viennent se croiser plusieurs axes de circulation routière et se positionner des pôles urbains qui sont, dans les enjeux d'un

monde d'échange, autant d'éléments économiques favorables venant s'ajouter à la stricte production agricole. Les ruraux disposent de services à portée de main. Une ville moyenne se distingue (Tuxpam) ainsi qu'une bourgade qui prend de l'assurance (Alamo); toutes deux développent des liens avec d'autres places marchandes.

Placés dans le champ des forces du Golfe, les uns branchés sur les Etats-Unis, les autres sur les villes mexicaines, et recevant de l'Etat (de Mexico, comme de la capitale du Veracruz) une aide diversifiée en équipement industriel lourd et portuaire, ainsi qu'en petites agro-industries, les municipes de Tuxpam et d'Alamo sont représentatifs des relations entretenues entre le niveau local et les décisions prises en haut-lieu. Infiniment variées, ces relations ont fini par marquer l'espace de leur sceau. Selon une spécialisation des activités, deux taches distinctes apparaissent le long du rio Pantepec. Le dosage entre citriques et pâturages fait la couleur de la tache : l'une est plutôt verte de ses pâtures (Tuxpam); l'autre orange de ses agrumes (Alamo).

Frères dans le jardin d'Eden ?

Quelques précisions sur les *cabeceras*, les chef-lieux administratifs. Tuxpam s'appelle, depuis 1955, Tuxpan de Rodriguez Cano en l'honneur d'un de ses enfants ayant défendu la ville contre les Libéraux (1839). Pour sa part, Alamo continue à être nommée «Alamo-Temapache» parce qu'en 1927 des cavaliers se sont emparés des archives municipales de Temapache, au village du même nom (vieux site préhispanique), pour les transférer à Alamo, qui n'était alors qu'un campement pétrolier. Cette querelle interne au municipe fut apaisée deux ans plus tard par décret présidentiel garantissant Alamo dans son titre de nouvelle *cabecera*, du fait que cette localité grandissait sous l'influence de l'activité pétrolière, alors que Temapache continuait à végéter sur sa colline, à quinze kilomètres de là.

Ces informations bruissent d'indices quant à la qualité des lieux. D'un côté une vieille localité (Tuxpam); de l'autre, un espace peu défini, dont le pôle administratif ne se cristallise que sous l'effet d'un développement récent.

La ville de Tuxpam est éloignée de 12 km de l'estuaire, sur les premières petites bosses heurtant un terrain jusqu'alors plat depuis la côte. Elle subit de plein fouet les vents de norte. Alamo est située à quelques trente kilomètres plus en arrière, à l'intérieur d'une cuvette cernée de basses collines. Tuxpam vit sous influence maritime tandis qu'Alamo est pleinement terrienne. D'un côté, la brise de mer, de l'autre, la moiteur des *tierras calientes* (terres chaudes).

Mais, situés tous deux dans le même bassin hydrologique, les municipes présentent des faciès de paysage sensiblement voisins : un dédale de collines entre plaines et *vegas* (terrasses alluviales). Ils

s'étendent sur des sols quasi-identiques, très favorables à l'agriculture. La terre est riche en matière organique, épaisse, argilo-sableuse, de belle texture, surtout sur les *vegass*. A l'ouest, des chicots volcaniques pointent en buttes avancées de la Sierra Madre qui ferme l'horizon.

Si l'intérieur des terres est couvert de vergers à perte de vue, le paysage côtier est, lui, composé de prairies ponctuées d'arbres à la frondaison généreuse, offrant l'ombre au bétail. Tableaux paisibles.

Cette partie de la Huasteca est réputée riche par ses pâtures et cultures favorisées par 24 degrés de température et 1 600mm de pluie en moyennes annuelles. Un paradis toutefois grevé, épisodiquement, de courtes gelées et, régulièrement, d'inondations liées aux cyclones d'automne. Le fleuve déborde, submerge les terrasses alluviales et provoque des dégâts dans les localités riveraines. Les habitants s'y sont habitués : onze inondations de 1929 à 1993, malgré les digues levées en aval dès les années 1920, et en amont, dans la décennie 1970. Une année sur trois, le rio déborde avec plus ou moins de force.

Pendant, une fois l'ouragan passé, quelles sont les contraintes ? Une sécheresse vient-elle roussir la frondaison des orangers, que les fruits récoltés s'avèrent plus sucrés et donc mieux prisés à la consommation. Les éleveurs parlent du «ciel», c'est-à-dire de cette humidité alliée à la chaleur qui fait de bons herbages et garantit l'engraissement rapide du bétail.

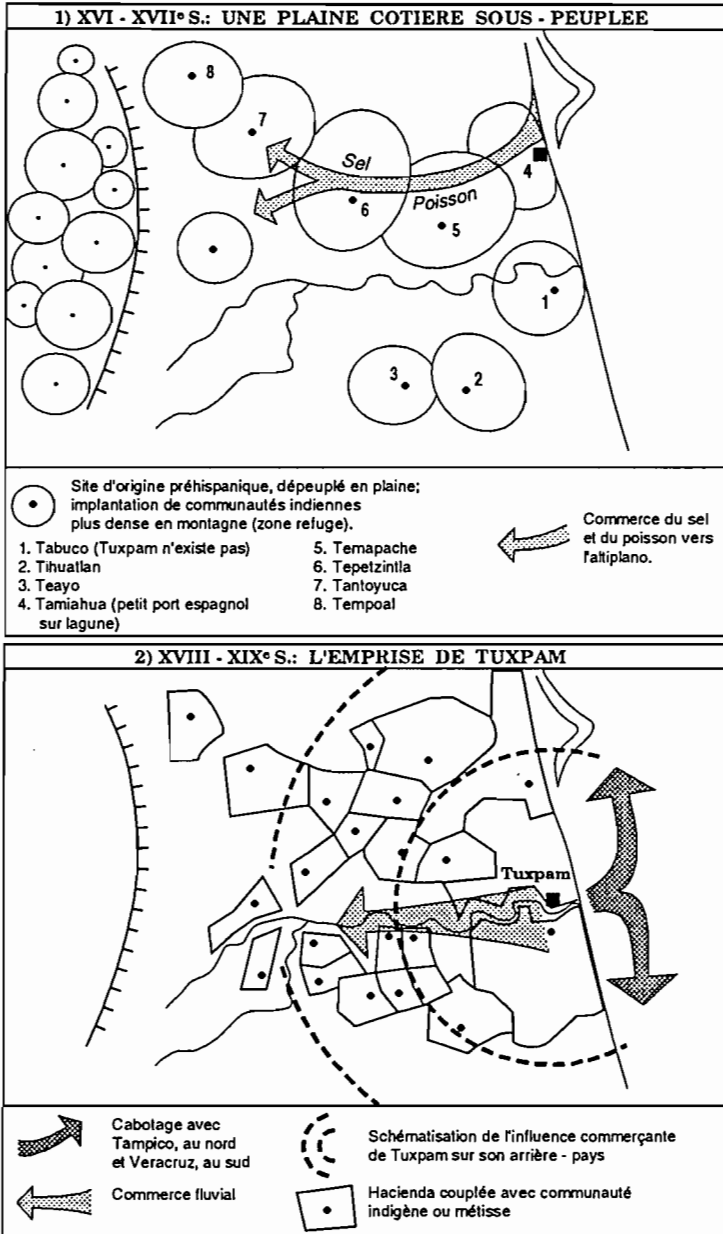
Abandonnons images et paysages pour donner la parole à ceux qui façonnent les municipes. Progressivement, nous allons voir se consolider la spécificité des lieux avec, en plus, deux regards différents. Les *ejidatarios*-citriculteurs d'Alamo «pensent» municipe et s'ancrent au territoire alors qu'ils n'étaient, il y a peu de temps encore, que des «pionniers»; ce qui ne les empêche pas de parler commerce et «valeur ajoutée». Quant aux éleveurs, majoritairement «petits propriétaires», ils parlent davantage de «leur» région, un ensemble de municipes où ils prétendent détenir des «points d'appui», tout en avouant ne pas trop savoir comment «entrer en modernité». A les écouter, Tuxpam ne serait qu'un des domaines de leur dispositif où ils restent seigneurs, alors qu'ils «décrochent» d'Alamo. Voici comment chaque groupe parle de ses activités

(Rassemblement de notes prises au cours d'entretiens).

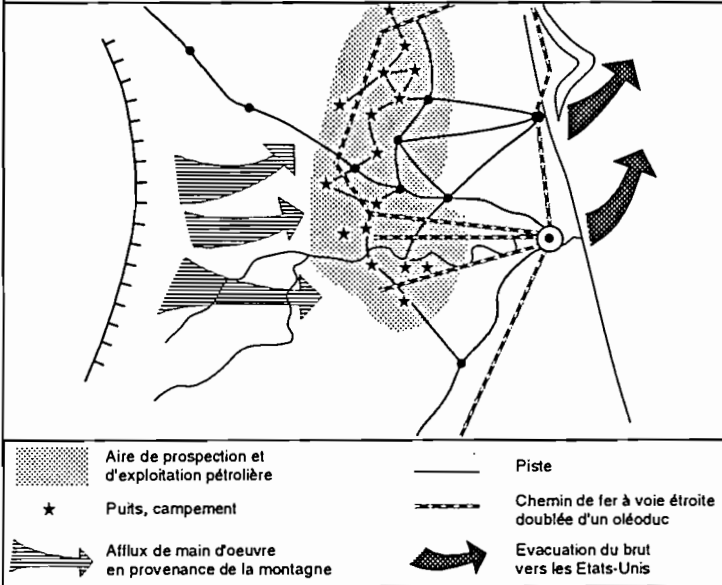
Mon bel oranger

«Du Nuevo Leon, de la région de Morelos, des variétés d'oranges ont été importées dans les années 1950-55, au moment où, ici, la banane n'était plus rentable. Actuellement, sans soins, le plus mauvais hectare planté donne cinq tonnes de fruits, soit 1 250 NP (nouveaux pesos; 1 NP = 0,20 FF), sur la base de 250 NP/tonne, au prix moyen d'achat de la saison 1991-92). De ce prix, qui est celui de la tonne chargée sur camion, il faut déduire

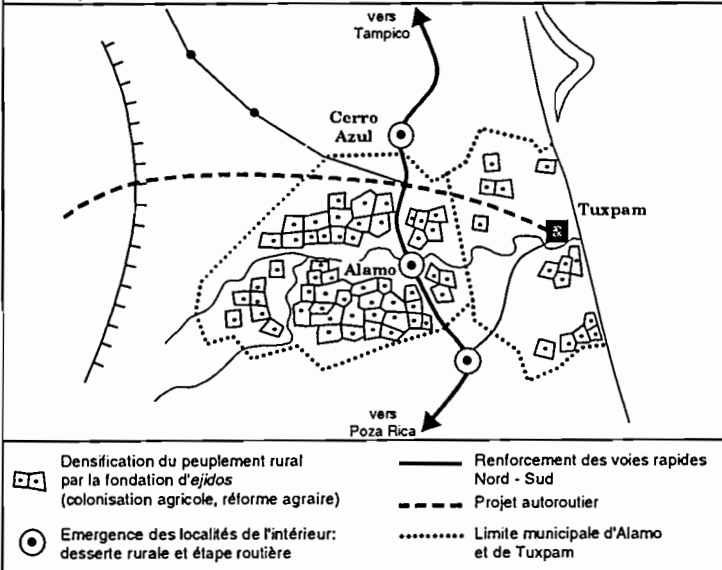
**BASSIN VERSANT DU RIO PANTEPEC:
LA FORMATION DU TERRITOIRE**



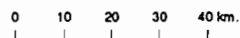
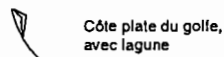
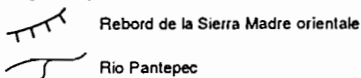
3) 1900 - 1930: L' AGE DES COMPAGNIES PETROLIERES



4) DEPUIS 1930: LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE



Légende générale



le coût de la cueillette, celui du transport du verger à la bascule, plus les commissions diverses et taxes venant compenser les frais de la fumigation aérienne. Soit une déduction par tonne chargée de 40% : 100 NP environ. Voilà tout de même un prix de revient de 750 NP/ha. Pour obtenir au bout d'un an un bénéfice comparable en se consacrant à l'élevage, il faut une charge bovine de deux animaux/ha sur un herbage de bonne qualité et profiter d'excellents prix à la vente. Planter des agrumes est d'un meilleur rapport».

«Avec un peu de technique, surtout déparasitage du tronc et aspersion des fruits venant à maturation (contre la mouche *Arella roja.*, dont les vers gâtent les oranges), le rendement précédemment cité peut être multiplié par deux ou trois. Voire quatre ou cinq, si le cultivateur peut irriguer son verger, durant un ou deux mois, au moyen de motopompes. Les gens du Nuevo Leon annoncent 17 tonnes/ha.; en Floride 50. On devrait, sur nos sols, pouvoir atteindre 30 à 40 tonnes/ha.

Les résultats d'une enquête partielle réalisée à Alamo mettent en rapport 1 140 *ejidatarios* et 6 770 hectares de citriques, soit une moyenne de 5,93 ha/*ejidatario*. Si cette superficie donne, bon an mal an, 10t/ha, ce sont près de 9 000 NP de bénéfice net annuel pour l'*ejidatario*».

«Comptons trois ans pour que le plant d'oranger livre sa première récolte. En attendant, la parcelle reste productive. On continue à y semer du maïs ou à y entretenir des animaux. Et, mis à part quelques aléas climatiques, la production est bonne. Disons que l'agriculteur attend de vivre mieux sans besoin d'une quelconque aide de l'Etat.

Puisque la mise en valeur citricole des terrains est progressive, les agriculteurs peuvent planter plusieurs variétés. Ce qui fait, qu'entre la Valencia, Reyna, Monica et la Nave, les récoltes se suivent pendant huit mois de l'année, selon les dates de floraison et de récolte : *temprana, mayera et tardía*. La *mayera*, qui correspond à une floraison de printemps pour une récolte en août, dans un mois «creux» sur le marché, se vend, non plus 250 NP, mais 1 000-1 500 la tonne. C'est une aubaine pour les *ejidatarios*»

Fruit, jus et compétences locales

«Vue l'extension considérable des vergers, on pourrait songer à une surproduction s'il n'y avait, déjà, des fabriques de jus de fruit (*jugueras*) venues absorber le trop-plein en fruits frais. C'est qu'à Alamo, on s'achemine, pour 1991, vers une production de 700 000 tonnes (640 000 en 1990) et qu'on pense, pour 1993, avoir doublé les superficies actuellement en production, c'est-à-dire être passé des 27-30 000 ha actuels à 60 000, car 10 000 nouveaux hectares environ entrent en production chaque année.

Mais, quelle que soit la capacité d'absorption des agro-industries, il reste à soigner l'expédition des fruits, laquelle se fait toujours majoritairement «en vrac», par camions de gros tonnage, pour une consommation immédiate dans nos villes. L'idéal serait que la belle orange soit exportée, la qualité moyenne orientée sur le marché national et que la «quelconque» passe par la

fabrique de jus. Les fruits frais pourraient se vendre en plus grande quantité à l'étranger, s'ils étaient mieux présentés. Or, à cet égard, il n'existe que trois entreprises d'emballage entre Tuxpam et Alamo; davantage serait souhaitable».

«Car on ne peut ignorer plus longtemps la concurrence. Rien que dans l'environnement proche, il faut compter avec Tihuatlan, Teayo, Poza Rica, Papantla et surtout Martinez de la Torre. De plus, après les gelées de 1983-84, les exploitants de Montemorelos se sont ressaisis; plus de 40 000 ha ont été plantés. Enfin, mitoyen avec les Etats-Unis, l'Etat du Tamaulipas produit aussi des agrumes.

En conséquence, à Alamo, il n'est plus tant question de développer que de progresser, en assurant une commercialisation de bonne qualité. Il n'y a pas encore urgence, puisque les meilleurs vergers de Californie et de Floride ne peuvent, à eux seuls, assurer la demande nord-américaine, mais il faut être attentif. Nous ne pouvons plus nous contenter de cueillir.

Il y a quinze ans, parce que nous n'étions pas organisés, la demande du Nord est passée par-dessus nos têtes, pour s'adresser au Brésil. Les *Gringos* ne faisaient confiance qu'aux entreprises; non aux associations de petits agriculteurs. Maintenant, nous sommes reconnus compétitifs. Nos oranges sont sucrées alors que les Brésiliennes le sont moins. De plus, le calendrier nous est favorable; lorsque les récoltes s'arrêtent au Brésil, les nôtres commencent. Nous avons appris cela depuis peu.

A Alamo même, trois *jugueras* sont implantées. Deux sont détenues par des privés, mais la troisième (achevée fin 1989) est notre fierté car son capital provient pour 95% d'*ejidatarios*".

Les voilà parlant technique, commerce et transformation. Ces cultivateurs sont devenus actionnaires d'une entreprise, en décidant de s'associer indépendamment de leurs appartenances sociales et politiques. La rentabilité de l'usine n'est pas prouvée, mais les contacts avec acheteurs américains et européens sont établis. Actionnaires de la *juguera* et membres de l'Association des Citriculteurs d'Alamo ont parti lié : même volonté de progresser. L'association dispose, avec l'aide du gouvernement de Veracruz, d'un avion pour la fumigation phytosanitaire et ses membres rencontrent souvent des agronomes dans le but d'améliorer la productivité de leurs vergers. Ils ont enfin édifié un «laboratoire en vraie grandeur», avec l'appui de la SARH (Ministère de l'Agriculture), pour l'analyse des sols. C'est dire que la «technification» les préoccupe mais, avant tout, celle qui est immédiatement applicable au niveau municipal.

Aux côtés des producteurs et de leur équipe permanente d'entretien des vergers (trois à quatre personnes par exploitation), un volant de main-d'œuvre extérieure vient se déployer sur huit mois de l'année (septembre-avril), constitué d'habitues venant avec les camionneurs, soit de la sierra proche, soit d'autres municipes du nord ou

du sud de Veracruz. En période de récolte, on peut compter de 200 à 250 camions quittant chaque jour Alamo, soit l'équivalent de 2 à 2500 tonnes, qui représentent le travail d'autant de cueilleurs.

"Nous autres, les éleveurs"

«L'idéal était de vendre le bétail sur pied au Texas. C'était simple, mais les Etats-Unis ont freiné notre exportation. Guatemala et Amérique Centrale en ont profité pour vendre leur viande moins chère. Voilà ce qui nous a fait du tort depuis dix ans. En 1980-85, de 25 à 30 000 têtes de bétail sortaient chaque année d'Alamo alors qu'aujourd'hui, on n'en compte pas plus de 7 à 8 000. En revanche, Tuxpam continue sur sa lancée : 30 000 têtes en sortent annuellement, mais pour d'autres destinations.

Nous nous sommes reconvertis sur le marché national, le ravitaillement des villes. Toutefois, ce «manque» nord-américain a provoqué une épuration de nos rangs. Nous nous sommes concentrés sur quelques points forts.

Parmi nous, sont restés ceux de la tradition : une quinzaine seulement à Alamo et un bien plus grand nombre à Tuxpam, Tamiahua et Ozuluama, où les pâturages sont bons quoique certains soient un peu salins. Plus en altitude, nous sommes en force du côté de Platon Sanchez, de Chontla et surtout de Tempoal. Voilà nos bastions".

«Un *ganadero* est d'abord l'héritier de son père, autre *ganadero*. Il connaît le métier, dispose d'une assise financière, de quelques centaines d'hectares de prairie et est porteur d'une valeur sociale à perpétuer. Un *campesino* (paysan) ne peut acheter un *semental* de 20 000 NP; c'est hors de sa portée, même avec ce que lui rapportent les oranges de l'année. En revanche, un éleveur qui tient son rang dans l'Union régionale voyage, peut exposer son bétail dans les foires d'Amérique centrale, du Brésil ou du Texas, et s'informer des nouvelles méthodes d'élevage. Ce qui veut dire qu'il ne se contente plus de compter son bétail; qu'il se spécialise dans les achats-ventes à cycle rapide, mettant à profit des pâturages semés, de bonne qualité. Certains peuvent cultiver des oranges, mais pas dans les «sanctuaires» que j'ai énumérés, où l'élevage est le pivot de nos activités.

Là, nous essayons, au sein de notre Union, de contrôler la chaîne commerciale de la viande de bœuf, d'abord l'abattage puis le stockage en frigorifiques de la viande, dans les conditions d'une qualité sanitaire irréprochable. Le but est d'évincer les maquignons. L'Etat nous aide, dans la mesure où il se soucie du ravitaillement des villes. Mais reste la nostalgie : exporter au Texas. Nous n'avons de cesse de réclamer cette autorisation».

«Ici, l'élevage est rentable, avec les races Brésil, Suisse et Hollande, si nous disposons de terre en suffisance, dans le respect de nos droits fonciers. De toute façon, nous devons emprunter pour semer pâturages, fertiliser et acheter les veaux. Or, l'intérêt bancaire est élevé (jusqu'à 28% sur six mois). Nous n'avons pas la chance des *ejidatarios* d'être épaulés par Banrural.

De plus, s'il y a sécheresse, les pâturages sont brûlés, la charge de bétail s'affaiblit et notre cadence de *compra-venta* se ralentit. Pour nourrir les bêtes, nous devons alors acheter le fourrage, la luzerne, les compléments et les écorces d'orange que nous livrent les *jugueras*. Engraisser le bétail, dans ces conditions, revient cher.

Et nous organiser n'est pas facile. Par exemple, l'Union Ganadera a fait construire un abattoir à Tempoal, mais les charges d'entretien étant élevées, nous avons préféré louer les frigorifiques à une société privée. Or, à Tihuatlan, nous construisons l'équivalent. Saurons-nous mieux en profiter ?"

Indices

Le ton est donné. Les premières apparences cachaient les différences et les choix contraires. Voilà un tableau où l'orange et le vert ne se mêlent pas toujours en harmonie.

Des questions apparaissent. Pourquoi, selon les avis recueillis, les uns parlent-ils de surproduction de citriques et les autres de possibilité d'aller plus avant (extension des surfaces plantées et adoption de techniques plus performantes) ? Serait-ce que, devant le même paysage, chacun ne recevrait pas le même message ? L'un s'interroge sur le choix qu'il a fait de planter ou de conserver ses pâturages, tandis que l'autre, devenu entrepreneur, est dans l'affaire, connaît la valeur de l'offre. L'éleveur, lui, n'a pas de demandeur à sa porte. Il vend quand bon lui semble. Il peaufine son pâturage, calcule ses intérêts et prend son temps.

Compte tenu des propos enregistrés, on suppose que la fruticulture, tout comme l'élevage, n'est pas seulement produit agricole mais aussi produit social. C'est-à-dire que la production s'inscrit dans un ensemble de pensées, de volontés et de pratiques. Pour certains, l'orange est une méthode extensive, rapide, d'occuper l'espace. Ils viennent d'acquérir un terrain (ou de l'envahir). Aucune autre option ne s'offre localement à eux. Ils s'intègrent à un système dont ils ont désiré être membres et entrent en convergence avec ceux qui, expérience aidant, sont passés au stade de contrôle du marché. Face à ce système, d'autres parlent de pâturages, de bœufs et d'abattoirs.

L'organisation de l'espace, d'une part, et la manière dont les gens rendent compte de leurs activités, de l'autre, révèlent un complexe fait d'agréments de stratégies (individuelles et de groupes) significatives par rapport à ce que le lieu rend possible (climat, sols, position occupée dans l'infrastructure régionale, degré d'intégration au marché).

Les municipales de Tuxpam et d'Alamo sont des espaces construits dont les caractéristiques rendent compte de phénomènes sociaux. Leurs traits matériels, visibles, combinent, pour une part, les actions et représentations que les habitants se font des lieux.

Deux cas d'espèce, deux territoires

Parcourons le passé pour mieux parler du présent. Evoquons les *haciendas* et *ranchos* du XIX^{ème} siècle ainsi que l'«âge du pétrole», durant lequel les deux municipes ont pris les traits qui les caractérisent aujourd'hui.

Intérieur délaissé, ancrage sur côte

En comparaison avec les cartes actuelles, il existait, jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, un «grand blanc», une fois franchie une quinzaine de kilomètres à partir de la côte. Entre Tuxpam et les abords peuplés de la sierra, à 80 kilomètres à l'ouest, s'étend un «arrière-pays». Ce n'est pas un vide absolu, mais une poussière de peuplement réparti en petits hameaux. Pas de villages sauf Temapache et Tihuatlan, vers lesquels convergent les pistes de muletiers. C'est ce qu'indique la première carte détaillée du secteur (Fages, 1854) ainsi que celle de la Commission Géographique Exploratoire (1905). A l'ouest, la route joignant le rio Panuco à Mexico suit les collines de Tantoyuca à Tempoal; une antenne s'en détache vers les salines et pêcheries de Tamiahua : unique jonction directe entre haut-piémont et rivage.

C'est que cet espace n'est autre qu'un «bout du monde» pour la ville de Puebla dont il dépend durant trois siècles (1534-1853). Bien que disposant de cette «fenêtre» sur l'Atlantique, Puebla n'y brigue qu'un petit trafic sur le rio Tuxpan. Sa position de place marchande entre Veracruz et Mexico l'intéresse bien davantage (Meade, 1951).

Donc, ici et là, quelques *milpas* entourant *rancherías* et habitations isolées, et surtout beaucoup de végétation «sauvage» : brousses et bosquets, dans les limites de domaines consacrés à l'élevage extensif et gérés de loin par les «grands» de Tuxpam. Sur une trentaine d'*haciendas* et de *ranchos* recensés dans ce qui est aujourd'hui le municipe d'Alamo, seulement huit exploitations habitées de manière permanente sont pointées sur la carte de 1905. Partout ailleurs, la seule évolution notable, jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, est l'éclaircissement des formations arborées par extraction des bois : cèdre, zapotal, acajou et chêne, qui laisse apparaître les premières prairies de grande dimension, notamment sur les terrains plats en bordure du rio Pantepec. Ces défrichements requièrent une main-d'œuvre descendue des «hauts» de la Huasteca. Elle s'installe en petits groupes permanents dans les *haciendas* et y cultive maïs et haricot. L'arrière-pays se peuple donc, doucement (Alafita et Gomez, 1991).

L'isolement vaut également pour le «pôle» de Tuxpam mais, en position côtière, c'est un atout. Par le cabotage et la navigation fluviale, il est le lieu de passage entre les ports de Tampico et de Veracruz, d'une

part, et les localités situées en amont du rio, d'autre part, tant pour l'entrée des marchandises que pour la sortie des produits locaux. Tuxpam détient donc le monopole du commerce dans ce secteur. Et, puisqu'éloigné de tout contrôle, il se fait parfois contrebandier. Une bourgeoisie commerçante s'y développe, structurée autour de quelques familles. Les unes ont fait racine et détiennent les *haciendas* de l'intérieur; les autres, récemment immigrées (d'Europe et du Moyen Orient), placent leur capital dans l'import-export. Il fructifie.

Bénéfice aidant, ces commerçants qui siègent à la municipalité jettent un regard sur la campagne et décident de l'acheter pour la faire produire davantage, car la ville croît et la demande en grains et viande se fait plus forte. C'est ainsi qu'en 1846, ils acquièrent la quasi totalité du territoire qui deviendra le municipe de Tuxpam : «leur» municipe. Ils deviennent propriétaires de deux *haciendas* : Asunción et Santiago de la Peña (Fages, 1854). Ils dirigeaient la ville et son commerce; les voilà possesseurs de toute la bande côtière qu'ils découpent en lots. Ils font défricher, cultiver (maïs, coton, tabac, canne à sucre), aménager des bananeraies sur les berges et ouvrir des pâturages sur lesquels ils introduisent de nouvelles espèces bovines. Pour cet achat, les immigrés récemment intégrés à la bourgeoisie locale s'associent aux familles qui possèdent déjà l'arrière-pays. Les deux groupes fusionnent dans la quête des mêmes intérêts.

Pays neuf contre port pétrolier

Puis, tout s'inverse dans les années 1900. L'arrière-pays prend l'ascendant sur la côte. Il devient «pays neuf», une «*Faja del oro*» (qui court sur 80 km de Potrero del Llano à Poza Rica) pourvoyeuse de pétrole et de bons salaires pour les paysans-manœuvres descendus de la sierra. L'assurance que Tuxpam détenait sur «son» intérieur est bafouée. L'hinterland, que la ville contrôlait de loin, se peuple dans une activité fébrile et passe, en très peu de temps, sous la coupe de compagnies étrangères, anglo-hollandaises et nord-américaines. Celles-ci louent ou achètent les *haciendas*, pour les convertir en terrains de prospection. La qualité des sols et la nature du couvert végétal ne leur importent guère; la richesse qu'elles convoitent se trouve en profondeur. Elles prennent possession, mesurent, délimitent, compartimentent et brûlent la campagne pour que n'apparaissent plus que les derricks. C'est un fait remarquable que ces compagnies ne soient pas intervenues là où un compartimentage foncier relativement fin existait. A Tuxpam, elles n'interviennent qu'en rive nord, dans un espace laissé blanc sur les cartes de 1927 et 1935 (aujourd'hui encore terrain de la Pemex) et, à Alamo, elles ne touchent pas aux terres de Temapache. Les pétroliers respectent ce qui est loti, attribué; ils prospectent l'espace vide ou peu utilisé.

A mesure que la phase de production suit celle de la prospection, les offres de travail se diversifient : forages, pompages, construction de

citernes, entretien des pipe-lines, transports. Les travailleurs du pétrole sont là, par milliers, et nombre de campements sont créés, qui deviendront des centres de peuplement agricole. Mules, petits chemins de fer puis camions assurent les liaisons entre puits, campements et points de débarquement-embarquement, sur côte et fleuve, tandis que l'or noir est pompé jusqu'aux bateaux-citernes ancrés sur terminaux, en mer. L'espace neutre se structure.

Chamboulée par l'activité nouvelle, Tuxpam prend le rôle de port pétrolier sans l'avoir décidé. Elle vivait tranquille, entre cabotage et remontée fluviale, et se trouve désarçonnée par ce remue-ménage de l'intérieur. «El banco de Tuxpam» vient d'être fondé avec l'apport des grandes familles dont les ressources proviennent, d'abord, de la commercialisation du bétail, puis de celle des bananes et, enfin, de l'activité portuaire. Quoiqu'il procure des dividendes énormes, le pétrole gêne par sa brusque nouveauté. Si la «bonne société» tolère que l'estuaire devienne le lieu d'exportation du cru, ainsi que celui des principaux camps de El Aguila et de Penn Mex Fuel, avec bâtiments de style Louisiane posés sur pelouses, elle ne sait rester sereine devant ce brassage de population qu'entraîne la «pétrolisation» et qui fait que les terres qu'elle possède en amont sont de plus en plus occupées.

Toutefois, son commerce s'en trouve conforté; la ville grossit; les boutiques se multiplient. Jamais le fleuve n'a connu un tel mouvement de barques et de chalands. Et la location des terres par les compagnies étrangères trouve son aboutissement, en ville, dans la construction de nouveaux édifices et du clocher paroissial. Le pavement des artères principales suit (1920-30) (Alafita, Gomez, 1991).

Fractionnement et choix

A mesure que l'infrastructure pétrolière se densifie, les fronts de défrichement se développent le long des pistes, ouvrant l'espace aux pâturages et aux cultures. Des champs pétroliers naît la mise en valeur agricole, d'autant plus facilement que ce sont les compagnies qui «maîtrisent» le terrain et que les propriétaires sont absents. Pendant les premières années de la Révolution, on ne les voit plus que dans leurs *cascos*. Le bétail devient sauvage.

C'est avec les manœuvres et les ouvriers qualifiés (chantiers et stations de pompage) que le municiple d'Alamo-Temapache se «fait». Plein de gens installés là, qui parlent mexicano, nahuatl ou totonaca, des commerçants et quelques dizaines d'étrangers (dont des Chinois). Le personnel est mobile, passe d'un campement à l'autre et a le temps d'examiner les lieux. Les commerçants sont les premiers à planter autour des anciennes *rancherías* ou des campements, maïs, *frigol*, tabac, bananiers, piment et *hortalizas* (aidés des Chinois). Puis les manœuvres les imitent sans se préoccuper de savoir à qui la terre appartient, quand

elle n'est pas louée ou acquise par la compagnie qui les emploie. La colonisation agricole est d'autant plus rapide que la végétation a été en partie saccagée au cours des prospections. Les «colons» se considèrent en «terre libre»; ils seront bientôt chez eux.

Les sociétés étrangères ont agi comme des compagnies de colonisation. Ce n'était pas leur but, mais elles ont équipé l'espace en l'ouvrant au peuplement. Une fois le temps de la prospection achevé (1925), si la majorité de la main-d'œuvre a suivi d'autres chantiers, vers le nord notamment, une partie d'entre elle a fait souche. La politique gouvernementale y a aidé.

Les ingénieurs arpentent, délimitent et préparent la distribution des terres, parfois en accord avec les compagnies pétrolières. C'est en 1927 que la première dotation se fait à Alamo, mais les *sollicitudes* ont commencé dès 1923-24. Les superficies *ejidales* octroyées montrent un processus variable, d'un lieu à l'autre. Les dotations concernent jusqu'en 1940, 19 405 ha à Alamo et 8 655 à Tuxpam. Elles s'intensifient de 1940 à 1959 (respectivement 29 855 et 17 500 ha) puis se ralentissent : 1960-69 (15 296 et 10 387 ha); 1970-79 (10 544 et 5 004 ha). Alamo a constamment été mieux dotée que Tuxpam, quelle que soit la période considérée.

C'est que Tuxpam fait front à la Réforme Agraire. La première *sollicitude* enregistrée (1923) concernant l'un de ses *ranchos* (Ceiba Rica, 1 070 ha) a été entendue comme un coup de semonce. Les citadins qui se sont déjà partagé la terre, 70 ans plus tôt, n'ont pas l'intention de céder. La brousse à bétail acquise par une *Junta Directiva de Accionistas* de 583 membres, ramenés à moins de 200 en quelques années, a été divisée en lots sur lesquels ils ont aménagé leurs exploitations. Le municipio se présente comme un «repoussoir» (Alifata et Gomez, 1991).

En revanche, l'ensemble spatial peu structuré d'Alamo est lu comme «terre ouverte» par les ingénieurs de la Réforme Agraire. La suite est facile à comprendre. Dès lors que la nationalisation des compagnies intervient (1937-38) et qu'une volonté politique affiche le partage social de la terre, Alamo devient un municipio fractionné en *ejidos* dont les limites se calquent sur les terrains pétroliers, ex-*haciendas*.

Il y a eu tant de demandes à Alamo, entre 1927 et 1974, que sur 93 *ejidos* recensés «de fait» par la SRA, 81 ont reçu définitivement leur résolution présidentielle (dotation initiale et agrandissement éventuel), tandis que 13 ne sont pas encore reconnus «de droit». Durant ce temps, 52 autres demandes ont été rejetées (plus de la moitié : 56%). Le blocage apparaît quand on se réfère aux demandes d'agrandissement des *ejidos*, durant la même période. Sur un total de 62 demandes, 43 ont été rejetées (69%) pour 19 accordées. Il n'y aurait donc plus de terres à distribuer depuis 1974, depuis déjà une vingtaine d'années.

Alors que l'*ejido* marque de son sceau le municipio d'Alamo, celui de Tuxpam continue à dépendre d'une tradition citadine. Face à la revendication actionnée soit par les syndicats pétroliers, soit par les mouvements «agraristes», Tuxpam-la Vieille fait barrage. Elle ne réussit pas toujours, beaucoup s'en faut, mais elle dispose d'appuis en hauts lieux. La réforme agraire se passe ici en cédant juste ce qu'il faut.

Des lieux bien typés

Plusieurs sources (SPP, 1990; *Comisión Mixta Agraria*, 1990 et Cambrézy *et alii*, 1991) livrent une image des deux municipios sous la forme d'un diptyque : blanc-noir.

En 1990, les cultures et plantations occupent à Alamo plus de 43% de la superficie du municipio, contre moins de 15 à Tuxpam. Inversement, les pâturages n'occupent dans le premier cas que 33% de la superficie contre plus de 74% à Tuxpam. Mais, compte tenu du nombre de têtes bovines (Alamo, 57 000; Tuxpam, 77 650) et des surfaces pâturées, la charge de bétail à l'hectare est plus forte à Alamo (1,5 contre 0,98). Ceci laisse deviner un élevage plus intensif dans ce municipio; caractère que viendrait confirmer le nombre de sociétaires de l'Union régionale d'éleveurs : 443 à Alamo (128 bovins/sociétaire) et 350 à Tuxpam (222 bovins/sociétaire).

Mais, c'est à propos des superficies en vergers, que l'opposition est la plus nette. Alamo détient 27 000 ha de plantations d'agrumes (23,5% de la superficie du municipio) et Tuxpam seulement moins de 7 000 (6,4%).

La superficie d'Alamo est à 66% *ejidale* ; 60% des terres de Tuxpam ne le sont pas. Inversement, à Alamo, la petite propriété occuperait 5% des terres cultivées (13 à Tuxpam), 39% des superficies en pâture (60,5 à Tuxpam) et 83 de ce qui reste en friches et brousses (69 à Tuxpam). De plus, moins de 31% des superficies *ejidales* sont en pâturage à Alamo pour près de 60% à Tuxpam. Cette remarque est confortée par le fait que moins de 20% des *ejidos* d'Alamo ont des bovins (Tuxpam: 85,3%). Enfin, notons que, dans un cas comme dans l'autre, les *ejidos* sont parcellisés à 90% et plus, ce qui donne une idée sur la part d'initiative de chacun.

Deux types d'*ejidos* ?

L'*ejidatario* aurait-il sur l'éleveur l'avantage d'échapper à une gangue sociale bien définie? N'étant pas du lieu, ne serait-il pas plus libre de ses activités?

A Alamo, il y a eu brassage de genres de vie et de projets : anciens ouvriers du pétrole, commerçants, muletiers, simples solliciteurs de terre «de travail» ou encore boutiquiers ayant quitté la ville. D'où, peut-être, cette mentalité de *farmer*, de pionnier, qui a imprégné le lieu. Il

semblerait qu'au moment des dotations, bon nombre d'*ejidatarios* disposaient d'un peu d'instruction et, s'ils ne connaissaient pas tout ce que l'on doit savoir sur l'orange, du moins savaient-ils pas mal de chose sur l'argent. En plus, certains d'entre eux, que l'on retrouve, aujourd'hui, comme membres actifs des associations ou des comités de gestion de *jugueras*, ont fait dans leur jeunesse des passages en Floride et Californie, comme cueilleurs de fruits.

Ils se sont établis au bourg d'Alamo, à la fin de l'âge du pétrole, en attendant que les dotations de terre soient formalisées. Une fois la résolution signée, ils sont partis s'établir sur le lieu. Ils y sont toujours, veillant sur leurs vergers. Ils avaient un plan. Ils ne sont pas la majorité mais ont été les modèles pour toute cette classe rurale peu à peu «absorbée» par l'orange, dans des trajectoires sociales ascendantes.

A Tuxpam, où les propriétaires-*rancheros* tiennent le «haut du pavé», un modèle d'exploitation était donné. Aussi doit-on s'interroger sur les relations tissées entre *ejidatarios* et petits propriétaires. Il est possible que la part en prairies (59% de la superficie *ejidale*) ne soit pas exploitée en totalité par les *ejidatarios* mais que les *rancheros* y prennent leur part, sous forme de locations de terre.

Les propriétaires auraient mieux accepté que des *ejidos* soient mis en place, dès lors que c'était «leurs gens» qui devenaient *ejidatarios*. On a l'impression d'arrangements entre personnes qui, n'ayant pas un statut social identique, se connaissent néanmoins. Car, il est tout de même bien curieux que ces *ejidatarios* aient consacré tant de superficies à l'élevage, s'il n'y avait pas eu un consensus préalable. Ainsi, les *rancheros* de Tuxpam se seraient-ils «sauvegardés» en continuant à profiter de leurs anciennes terres de pâture où aucune autre nouvelle activité ne se développait.

Villes-miroirs

A Tuxpam, 64% de la population sont concentrés dans la ville (62 000 habitants, 1980) tandis qu'à peine 17% le sont à Alamo (15 000 habitants). Il en découle que la densité rurale est de 38 hab./km² dans le premier cas pour 67 dans le second. Identité urbaine et ruralité.

Tuxpam, ville moyenne, est un centre commerçant et bancaire, devenu pôle administratif de la région Nord-Veracruz. Elle règne en maîtresse, au milieu de «ses» *ranchos*-résidences, sur une campagne assoupie. Les sirènes de bateaux ne la troublent guère car le «port», émietté (sur une douzaine de kilomètres, jusqu'à l'estuaire) de postes à quai et de petits ateliers, n'est pas des plus actifs, tandis que les terminaux pétroliers sont à plusieurs milles en mer. La ville paraît ne plus vouloir s'intéresser qu'au secteur tertiaire : une villégiature entre fleuve, église, quelques vieux quartiers et petits *buildings*.

L'axe directeur du dessin urbain, aligné sur le fleuve, est hérité des anciennes activités, le dispositif de collines étant, lui, occupé par l'armée et les hôpitaux. La municipalité veut reprivilegier cet axe en l'élargissant jusqu'à la Barra Norte, pour revivifier, peut-être, la maritimité du lieu (?).

Le centre, qui manque de «cachet historique», reflète une modernisation arrêtée aux années 1920 et contrecarrée par quelques initiatives malencontreuses : immeubles de bureaux en étage et de commerces. Le manque d'élégance a remplacé bon nombre de maisons basses au toit de tuiles, de celles qui avaient leurs sœurs à Tlacotalpan, haut-lieu touristique du Veracruz.

Bien à part du centre, comme pour prouver le dynamisme de la croissance urbaine, un condominium de luxe a été aménagé sur le premier méandre du fleuve, d'où l'on profite d'une vue panoramique sur la ville, le rio et, en face, les ombrages de Santiago de la Peña. Lui répondent, à l'opposé, au nord et nord-est, une diversité de quartiers pauvres qui grimpent sur les collines ou s'étendent près des marais : petites maisons entassées, faites de parpaings, planches et cartons goudronnés. Là, vivent des milliers de gens (Sedue, 1988).

Alamo est un bourg qui se développe et bruisse d'activités, jouant entre ruralité et carrefour, surtout depuis qu'il profite d'un grand pont enjambant le rio (1979-81). Chaque parcelle productive est ici en relation avec l'exportation «au long court». Où est le port le plus actif ?

La localité n'est pas bien belle. Elle s'apparente à un gros atelier de réparation, un dépôt : tracteurs, trains de remorques, brouhaha grouillant sur le goudron défoncé autour du marché. Bien qu'en 1974, le *pueblo* ait pris rang de *ciudad*, sans être passé par celui de *Villa*, «en vertu de son progrès économique et démographique», son plan reste un fouillis. Pas de place centrale avec *ayuntamiento* et église se faisant face. Ses rues ne quadrillent pas l'espace en lots réguliers. Pas d'urbanisme. La mairie est reléguée près de gros réservoirs à pétrole et l'église est située sur un bout de rue. Le seul signe d'organisation serait le boulevard dit «périphérique», bordé de maisons basses à angles droits bétonnés, qui débouche sur le grand axe routier Poza Rica/Cerro Azul, face au poste d'essence et aux aires de stationnement des *trailers*.

C'est un ancien campement de la Penn Mex, des années 1910, fait de bois et de tôles, devenu un groupement sans épaisseur résidentielle. De son «centre», on passe en continuité aux vergers ou aux champs parsemés de quelques habitations inachevées.

Si Alamo n'est pas prête de pouvoir concurrencer Tuxpam, son originalité est ailleurs. Elle consiste en ce rôle de miroir avec la campagne qui diffuse la modernité autour d'elle. D'où peut-être cette «urbanisation» des *ejidos*, avec magasins, école, dispensaire (voire garage d'autocars) entourés de maisons souvent bien agencées, construites en matériaux durs, avec le minimum de confort. L'aisance que procure la citriculture en serait l'explication. On pourrait encore user de ce jeu de

miroirs, pour commenter en retour la faible urbanité du chef-lieu, comme si les ruraux, bien ancrés, ne désiraient voir en leur centre qu'un «pôle d'utilités». Et puis, vivre dans les *ejidos*, c'est aussi conserver la possibilité d'y élever porcs et volailles et de pouvoir y soigner les ruches.

Tuxpam est mal desservie, contrairement aux prétentions qu'elle affiche. Outre le fait que le trafic routier la courtise de moins en moins, il faut plus d'une heure (souvent, une heure et demi) pour relier Poza Rica : la «grande ville» distante de soixante kilomètres à peine. Et l'aéroport le plus proche (Tajin) est celui de Poza Rica.

Toutefois, même si son insertion régionale souffre de l'importance prise par Poza Rica, Tuxpam «irrigue» ou, du moins, reste le point d'émission de flux immatériels tels que ceux relevant des banques et des antennes régionales des délégations ministérielles. En tout cas, la ville conserve suffisamment de poids pour demeurer le centre de gravité de la *cuenca* du rio Pantepec et, plus au nord, de la plaine côtière jusqu'aux portes de Tampico. En 1972, la banque Serfin a absorbé la petite banque locale et Bancomer y a installé son siège régional. Pour les éleveurs, Tuxpam est «la» place bancaire.

Alamo n'a pas bénéficié de services de rang national et vit dans la dépendance de l'une ou l'autre ville dès qu'il s'agit de décisions à prendre dans les domaines fonciers (SRA), économiques (SARH) ou institutionnels. Elle engrange de cette situation, même si aller à Tuxpam ne prend qu'une heure et à Poza Rica, deux. Car traiter affaire avec l'ingénieur de la SARH ou l'expert agricole d'une banque, représente un déplacement d'une demi-journée.

Dans un ordre hiérarchique, au-dessus des *cabeceras* des environs, qui ne sont que des villages-centres, Alamo émerge comme bourg actif offrant ses capacités pratiques à la campagne proche, mais reste sous la dépendance de Tuxpam pour ce qui a trait aux services, tandis qu'enfin Tuxpam ressent le poids de Poza Rica.

Entre compétitivité et complémentarité

Tuxpam, appartenant à l'Histoire, a acquis un poids régional mais, soutenue par son passé, elle désire vivre aujourd'hui de son «fond de commerce». Le carnaval et la *feria ganadera* perpétuent la marque du temps dans le cycle des manifestations annuelles. De l'autre bord, Alamo n'a qu'un siècle d'histoire et déborde d'activités pour «rattraper le temps»; c'était le premier municipe citricole du Mexique (1991).

Développement séparé

Voilà deux entités qui vivent côte à côte le long de la même rivière, mais sont étrangères quant à leurs activités et appartenances

sociales. L'Union régionale des éleveurs a son siège à Tuxpam; celle des citriculteurs, à Alamo. Les deux visent les mêmes marchés mais les éleveurs paraissent de «grands enfants gâtés» ne sachant trop comment s'organiser. A leur côté, les citriculteurs, tels des «vauriens mal peignés», s'affairent pour contrôler l'écoulement de leur production et font construire des fabriques de jus de fruit. Des activités qui vibrent de manières différentes sur deux noyaux séparés, quoique collatéraux. Tuxpam et Alamo se toisent du regard et ne se reconnaissent pas frères.

La bourgeoisie de Tuxpam voudrait voir en Alamo un gros village, de rayonnement local, au rôle collecteur, et pas davantage. Elle souhaiterait que les deux municipes restent soudés bout-à-bout, comme dans de «bon vieux temps». Les gens d'Alamo, eux, affirment que les deux municipes sont côte-à-côte, et sans plus. Voilà deux formulations qui n'ont pas la même connotation.

Si bien que Tuxpam refuse d'admettre qu'Alamo soit devenue une étape sur l'axe routier nord-sud, de niveau fédéral, et d'accès direct, soit à la frontière et aux ports de Tampico-Altamira, soit à Mexico, via Poza Rica. La liaison Tihuatlan-Tuxpam-Potrero del Llano, qui rallonge les kilomètres et le temps, n'est plus empruntée que par ceux qui ont charge de desservir Tuxpam. Le grand pont «urbain», admiré lors de sa mise en service (1958-59) comme l'outil facilitant l'échange, n'est plus fréquenté que par le trafic d'intérêt municipal. Pire encore, en enjambant le fleuve, ses «tabliers», trop bas, ont bloqué le passage fluvial et séparent définitivement la ville des quais où accostaient les goélettes qui effectuaient le cabotage. Le pont exclut le centre-ville du trafic venant de la mer. Du coup, la position de commandement, que Tuxpam s'imaginait encore détenir, se trouve irrémédiablement éteinte quand, dans le même temps, Alamo mise gagnant en profitant de la «révolution» des transports routiers, pour ne plus lui être subordonnée; les chauffeurs de *trailers* le savent d'autant mieux que passer sur le pont d'Alamo est dix fois plus économique que franchir celui de Tuxpam.

L'Etat-Aménageur

Pour apaiser ces divergences mitoyennes, par souci d'équilibre, l'Etat fédéral veut intervenir. Non seulement parce que l'agitation d'Alamo gênerait la sérénité de Tuxpam mais, dans un contexte globalisant, pour redonner force à un centre côtier qui s'endort, alors que sa position géographique pourrait faire de lui, dans le cadre d'une planification nationale, une pièce dans le dispositif portuaire du Golfe du Mexique.

Les idées qui sous-tendent l'action fédérale semblent être de deux ordres. La première, déjà partiellement réalisée dans le cas d'Alamo, serait de mettre à portée des ruraux les facilités propices à leur intégration dans la nation : équipements scolaire et sanitaire, routes

bitumées et ponts, dessertes de pistes internes au municipe. La seconde serait, plus précisément, de restituer à Tuxpam le rôle qu'il a perdu, en créant un «vrai» port doublé d'un centre industriel. La construction de l'usine thermoélectrique (rendue à sa troisième phase de travaux) pourrait être un élément fort de ce projet. De même que l'appui bienveillant donné au projet de la Chrysler d'installer une *maquiladora*, ainsi que l'aide fournie à l'Union Ganadera, afin qu'elle devienne plus compétitive sur le marché national et extérieur (aides à la construction d'abattoirs et de frigorifiques) seraient une manière pour l'Etat, en relation avec sa politique globale, de redorer le blason de la société tuxpeña en la faisant participer davantage aux échanges économiques.

La sollicitude que le pouvoir témoigne depuis peu à Tuxpam, pour «moderniser» son site, ne semble pas avoir d'autres fins : dans l'ensemble national, faire de cette position un centre dynamique, entre Veracruz et Tampico-Altamira, capable d'accueillir une partie des «charges mexicaines» qui transitent actuellement par Houston (Texas). Sollicitude qui bénéficie, en retour, d'un bon climat social : entente entre les diverses formations, privées comme publiques, et les autorités locales. Pour la Présidence de la République, Tuxpam est le lieu favorable au déploiement d'initiatives venant contrecarrer, à l'échelle du Golfe, l'action des syndicats fortement implantés à Veracruz et à Tampico. Deux priorités sont nettement affichées : aménager un port de haute-mer et le desservir par une voie à grand trafic reliée directement à la capitale.

L'union transverse

Parlons d'abord du projet portuaire. Le dragage du chenal desservant les appontement de la rive droite a débuté fin 1990, pour amener la profondeur de huit à douze mètres et permettre l'entrée des gros-porteurs. Pour faciliter le passage de la *barra* et s'opposer aux dépôts sableux que les vents de *norte* façonnent dans l'estuaire, le brise-lames nord (déjà réaménagé dans les années 1950) a été prolongé. On voudrait ainsi créer un «terminal maritime» sur fleuve (?), avec quais, pour le débarquement du «vrac» et plate-formes pour les containers (13 000 m²) avec deux grandes grues à portiques.

Afin d'argumenter le projet, on dit que Tuxpam est en passe de prendre le second rang, parmi les ports mexicains du Golfe, pour la manipulation des containers (47 000 enregistrés, en 1990, surtout aux entrées, par Tecomar, la filiale de Volkswagen) et qu'il réceptionne annuellement plus de 600 000 tonnes de céréales. Pour que les relations entre l'intérieur, la ville et ce terminal soient facilitées, un deuxième pont est programmé en amont (El Financiero, 22 et 23 avril 1991).

Le chemin de fer ne desservant pas Tuxpam (bien que, dès 1920, on ait songé à connecter la ville sur l'«interocéanique»), le second projet, que la notabilité du lieu réclame depuis 1973, consiste à relier ce secteur

du Golfe à Mexico, par une route à quatre voies. L'examen du tracé semble suffisamment avancé pour que les autorités soient en mesure d'annoncer la réalisation de l'autopiste pour les années 1995-96.

Les propos vont bon train sur l'aboutissement de cette voie rapide, qui risquerait de bouleverser quelques quartiers de Tuxpam. D'après les informations reçues (section des Travaux publics d'Alamo), il s'agirait bien d'une autoroute qui, venant de la montagne, où le gros des travaux serait à réaliser, déboucherait en plaine sur le municipio d'Alamo, en rive nord du rio, puis profiterait du tracé d'un ancien chemin de fer de la compagnie pétrolière «El Aguila» pour rejoindre la branche du périphérique qui cerne déjà Tuxpam par le nord.

Si ce projet se réalise, un axe est-ouest traverserait les deux municipios jointifs, en croisant l'axe nord-sud, actuellement favorable à Alamo. Peut-être, pacifierait-il les liens entre les deux voisins tout en offrant à chacun l'opportunité de nouvelles ouvertures ?

A propos de Tuxpam, pour lequel le projet est destiné, la communication avec Mexico sera enfin réalisée (après cinq siècles). Lui offrira-t-elle de nouvelles chances, une meilleure fréquentation de son port par les bateaux étrangers et de ses plages, boutiques et hôtels, par les touristes venus de la capitale ? Les plages de Tuxpam sont-elles vraiment attractives, placées si proches des terminaux pétroliers et si souvent balayées par les vents de *norte* ?

Pour Alamo, le nouvel axe fortifierait son rôle de carrefour et permettrait, peut-être, le désenclavement de sa partie occidentale, cernée par les affluents du rio Pantepec. Il suffirait d'un nouveau pont (pourrait-on le faire ?) sur l'un d'eux pour que cette portion du municipio, éloignée du bourg, soit directement branchée sur le transport routier à longue distance. Cela pourrait amener un surcroît de développement des vergers et, peut-être, une modernisation de l'élevage en ce secteur. De toute façon, la route constituerait un avantage pour l'ensemble du municipio, puisque l'actuel axe nord-sud couperait l'autoroute est-ouest à moins de 10 km au nord du pont déjà privilégié par le gros trafic.

Lièvre qui court et chat qui dort

Au côté d'Alamo qui rassemble des agriculteurs œuvrant pour que leur municipio vive comme une entreprise agricole «gagnante» sur le court terme, peut-on imaginer, dans la même perspective de temps, Tuxpam tel un municipio-ville, sur lequel se grefferait un port industriel sécrétant son volant de main-d'œuvre sous-employée ? Et pourquoi ne pas imaginer une ville entourée d'une campagne somnolente, repeuplée en fin de semaine ? Voilà un tableau moderne, de l'ordre du possible.

A moins de souhaiter que la campagne de Tuxpam, aujourd'hui moins efficiente que celle d'Alamo, puisse diversifier ses productions et surmonter l'état d'anesthésie dans lequel la ville la maintient.

L'action concertée de la puissance publique parviendra-t-elle à relier ces deux voisins que toute l'histoire sociale et économique a concouru à différencier ? Autrement dit, la récente prise en charge des lieux par l'Etat fédéral aboutira-t-elle à la construction d'une pièce neuve le long du Golfe du Mexique, faite de complémentarité, dans un dispositif général d'aménagement du territoire national ? L'avenir est, par nature, imprévisible et tout exercice de programmation demeure aléatoire si, de plus, l'espace étudié s'intègre demain aux systèmes commerciaux dépassant l'échelle des relations inter-régionales ou internationales reconnue aujourd'hui. Et le système d'Alamo, construit par une société neuve œuvrant dans un espace économique qui lui est favorable, ne peut être regardé comme pouvant se perpétuer à court et moyen termes, si l'on ignore la capacité d'échanges et de profits (pour qui?) que suscitera le Traité de Libre Echange avec les voisins du nord, aux fins duquel, au plan national, une réforme de la loi agraire vient d'être proposée.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que la réponse à la question sociale ne passera plus par les dotations de terre, mais par un meilleur équipement des lieux de vie et, sans doute, par une diversification des activités, c'est-à-dire une ouverture plus large sur les secteurs économiques secondaire et tertiaire. Les possibilités de réorientation des tendances actuelles sont si multiples qu'il est impossible, pour Tuxpam et Alamo (quand il ne s'agirait qu'eux deux) de faire le tri dans les informations porteuses de changement.

Quel type de commerce fondé sur quelles productions sera celui de l'an 2 000, date repère qui deviendra d'actualité dans six ans? En reformulant la même question pour 2 050, de quel chiffre de population disposeront alors les deux municipes étudiés, quelle sera la répartition de leur densité et dans quel archipel de solidarités ou de guerre commerciale se situeront-ils ? Propos d'étape ? Oui. Un survol de ce que l'on voit, croit reconnaître et suppose. Atteindre au plus profond est autre chose.

N.B. Le présent article est une reprise revue et corrigée du thème développé dans "Municipios vecinos, hermanos enemigos, esbozo de dos desarrollos divergentes: Tuxpam y Alamo (Veracruz)", *Estudios Sociológicos de El Colegio de México*, vol X, n°30 : 555-581, par MARCHAL (J-Y.), 1992.

Bibliographie

- ALAFITA MENDEZ, L. et GOMEZ CRUZ, F., 1991, *Tuxpam, Veracruz : imágenes de su historia*, Xalapa, Archivo General del Estado de Veracruz
- BATAILLON, C., 1991, «Pétrole et tropique, la façade du Golfe», In : *Amérique latine*, Géographie Universelle, Paris, Hachette-Reclus Ed., vol IV: 125-132.
- CAMBREZY, L. et alii, 1991, *Atlas ejidal del Estado de Veracruz-Encuesta nacional agropecuaria 1988*, Aguascalientes, INEGI-ORSTOM.
- DOODE, S., (Coord.), 1979, *Diagnóstico socio economico de la zona Pantepec-Vinazco*, México, Estudios especiales S.A.-CIESAS, mimeo.
- FAGES, E., 1854, (nueva edición 1959), *Noticias estadísticas del departamento de Tuxpan*, México, Ed. Citlaltépetl, colección Suma veracruzana, Historiografía.
- INCOSEPP (ed.), 1974, *Perspectivas de Alamo, Veracruz, 1972-74*, s.l.
- KVAM, R., 1985, *Oil, oranges and invasions. Economic development and political mobilization in Eastern Mexico*, Bergen, Michelsen Institut., Depart. of social science and development, mimeo.
- MEADE, J., 1951, (edición 1962), *La Huasteca veracruzana*, México, Editorial Citlaltépetl, 2 tomos.
- PEPIN LEHALLEUR, M., 1989, «Un Mexique rural post-agrariste pour l'an 2000?», Mesa redonda *Le Mexique à l'aube du troisième millénaire*, CNRS-CREDAL, mimeo.
- SANCHEZ DURAN, A. y al., 1977, *Brevario municipal*, Xalapa, Com. de Estadísticas políticas económicas y sociales.
- SCHEJTMAN, A., 1982, *Economía campesina y agricultura empresarial (tipología de productores del agro mexicano)*, México, Siglo XXI.
- SEDUE, 1988, *Plan de desarrollo urbano*, Tuxpan, Veracruz, mimeo.
- VERDUZCO, G., 1982, *Campesinos itinerantes. Colonización, ganadera y urbanización en el trópico petrolero de México*, El Colegio de Michoacán.

Marchal Jean-Yves, Pépin Lehalleur M. (1994)

Un territoire peut en cacher un autre : partage et identité
dans le Nord Veracruz

In : Marchal Jean-Yves (ed.). Spécial Mexique. Géographie et
Cultures, (10), 53-76. ISBN 2-7384-2713-8