



HAL
open science

Les moyens et les métiers des transports dans le Pérou républicain : entre histoire technique et histoire sociale

Steeve Tchinga Mikolo

► To cite this version:

Steeve Tchinga Mikolo. Les moyens et les métiers des transports dans le Pérou républicain : entre histoire technique et histoire sociale. Histoire. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2016. Français. NNT : 2016BOR30060 . tel-01673820v1

HAL Id: tel-01673820

<https://theses.hal.science/tel-01673820v1>

Submitted on 1 Jan 2018 (v1), last revised 10 Jan 2018 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Bordeaux Montaigne

**École Doctorale Montaigne Humanités (ED 480)
AMERIBER (EA 3656)**

THÈSE DE DOCTORAT EN ÉTUDES IBÉRIQUES ET IBÉRO-AMÉRICAINES

Les moyens et les métiers des transports dans le Pérou républicain : entre histoire technique et histoire sociale

Présentée et soutenue publiquement le 9 décembre 2016 par

Steeve TCHINGA MIKOLO

Sous la direction de M^{me} Isabelle Tauzin-Castellanos

Membres du jury :

M. Alvar DE LA LLOSA, Professeur des universités, Université Lumière Lyon 2

M. Bernard LAVALLE, Professeur des universités, Université Paris Sorbonne Nouvelle

M^{me} Catherine HEYMANN, Professeure des universités, Université Paris Nanterre La Défense

M^{me} Isabelle TAUZIN-CASTELLANOS, Professeure des universités, Université Bordeaux 3

À Marie-Jeanne Tsinga, ma mère.

Remerciements :

Fruit de l'abnégation et de nombreux sacrifices, les lignes qui suivent ont été possibles grâce à une série de rencontres, de collaborations et d'encouragements de nombreuses personnes tout au long de mes recherches. Ainsi donc, l'honneur m'échoit de remercier tout d'abord, Madame Isabelle Tauzin-Castellanos ma directrice de thèse qui m'a fait confiance et a accepté de diriger mon travail. Durant toutes ces années, elle m'a soutenu afin de développer de la meilleure façon mon projet de recherche, grâce à sa bienveillance, ses encouragements, sa disponibilité, la pertinence de ses suggestions et de ses questionnements.

Mes remerciements vont aussi à l'endroit de l'Université Montaigne et de l'équipe de recherche AMERIBER pour l'accompagnement, l'encadrement et la mise à disposition des outils pédagogiques pour la réussite des étudiants.

Je voudrais aussi remercier très sincèrement les amis et collaborateurs du Pérou, pour leur accueil, leurs conseils et pour la qualité des informations scientifiques échangées durant mon séjour. Je pense particulièrement à Madame Esperanza Castellanos, à Madame Maria Estela Reaño, Madame Maribel Arrelucea et à Monsieur le Professeur Victor Oswaldo Olguin Callo de la Pontificia Universidad Católica du Pérou.

Enfin, qu'il me soit permis d'exprimer ma gratitude à tous mes lecteurs pour leur sens critique et la qualité de leurs suggestions. À mes amis, mes frères et sœurs restés au Gabon, qui de près ou de loin m'ont soutenu dans mes efforts et contribué à la réussite de ce travail. Qu'ils trouvent ici l'expression de ma plus profonde reconnaissance pour leur soutien dans les moments difficiles en dépit de la distance.

À tous, *Malumbi*¹.

¹ Cela signifie « Merci » en langue *Inzèbi*, ma langue maternelle gabonaise.

Sommaire

Introduction.....	8
PREMIÈRE PARTIE : Organisation d'un espace d'échanges au Pérou jusqu'au début du XIX^esiècle.....	18
Chapitre 1 Les voies de communication dans l'espace andin.....	19
1.1 Le réseau de communication des Incas existant : Le « <i>Quapac Ñan</i> ».....	19
1.1.1 Un réseau immense et complexe.....	19
1.2 Les différents circuits commerciaux entre la côte et l'arrière-pays.....	25
1.2.1 Les axes principaux.....	26
1.2.2 Les chemins intermédiaires.....	29
Chapitre 2 : La viabilité du réseau de communication péruvien.....	30
2.1 Etat des routes.....	31
2.1.1 Les voies de communication rudimentaires sur le territoire.....	32
2.1.2 Les routes en terre vers les zones minières.....	37
2.1.3 Le Pérou est un « chemin »	38
2.2 Les différents produits en circulation.....	43
2.2.1 Les différents centres de production.....	44
2.2.2 Les produits à grande valeur économique et vitale.....	47
DEUXIEME PARTIE : Caractéristiques des métiers du transport.....	53
Chapitre 3 : Les transports dans les zones montagneuses et forestiers.....	56
3.1 Le muletier dans les récits de voyage du XIX ^e siècle.....	56
3.1.1 Provenance et techniques d'élevage des mules au Pérou.....	58
3.1.2 Le muletier, transporteur indispensable.....	60

3. 1. 3	Les mules : enjeux des guerres au XIX ^e siècle.....	66
3. 2	Contrats et organisation d'une caravane des muletiers.....	71
3. 2. 1	Les différents types de contrats.....	71
3. 2. 1	Organisation hiérarchique de la structure humaine d'une caravane.....	76
3. 2. 2	Composition de la structure animale.....	81
3. 3	Le tambo, dispositif important dans le système de transport.....	87
3. 3. 1	Les « <i>tambos</i> » du Pérou dans les récits de voyage.....	87
3. 3. 2	Organisation et fonctionnement des tambos.....	87
3. 3. 3	Le tambo, lieu de repos par excellence.....	88
3. 3. 4	Les autres lieux de repos.....	95
a)	La nature comme habitation précaire.....	96
b)	Les « <i>pulperías</i> » et les commerces ambulants.....	100
3. 4	L'héritage d'un <i>tambo</i>.....	107
3. 4. 1	Les bases juridiques du <i>tambo</i> péruvien.....	107
3. 4. 2	Le <i>tambo</i> : entre structure privée et publique.....	114
3. 5	Le <i>Chasquí</i> et le transport des messageries.....	125
3. 5. 1	Origine et définition du <i>chasquí</i>	125
3. 5. 2	Du <i>chasquí</i> aux courriers.....	129
Chapitre 4 Le cheval dans la culture du Pérou républicain.....		137
4. 1.	Origine et nature des chevaux (<i>el caballo de paso</i>).....	138
4. 1. 1	Les conditions d'élevage.....	144
4. 1. 2	Le dressage.....	145
4. 2	Les prix des chevaux.....	151

4. 2. 1 Foires et ferias d'échanges et de ventes.....	153
4. 2. 2 L'allure comme argument de vente d'un cheval.....	156
4. 3 Les différents usages du cheval.....	158
4. 3. 1 Monture et travaux des champs.....	158
4. 3. 2 Le cheval : argument de puissance militaire.....	161

Chapitre 5 : Les métiers de transport sur la Côte et les villes péruviennes au XIX^e siècle.....176

5. 1 Le cocher péruvien : une tradition occidentale.....	177
5. 1. 1 Cochers et postillons, maîtres des transports.....	179
5. 2 Les différents modèles de voitures et leurs usages quotidien.....	183
5. 2. 1 La corporation des carrossiers et l'industrie artisanale.....	183
5. 2. 2 Les véhicules hippomobiles, objets d'ostentation et de prestige social.....	188
5. 2. 3 Prix et prolifération des voitures tractées.....	191
5. 2. 4 Les différents modèles de voitures à Lima.....	199
5. 2. 5 Le cocher, transporteur multisectoriel.....	209
5. 2. 6 Le charretier et le transport des biens.....	218

TROISIEME PARTIE : Evolution des métiers du transport au Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e et début XX^e siècle : les transports et les moteurs à vapeur.....

Chapitre 6 : La navigation fluviale et maritime.....	226
6.1 Les embarcations indiennes.....	227
6.2 La flotte et les infrastructures coloniales.....	236

6.3 La Marine commerciale et les entreprises de navigation maritime de la République.....	242
a)-La réhabilitation du Port de Callao.....	244
b)-Les différentes entreprises de transport maritime.....	251
6.4 La navigation fluviale en Amazonie.....	259
6.5 La navigation lacustre.....	268
Chapitre 7 : L'avènement du chemin de fer et ses avantages.....	274
7.1 Le réseau de chemins de fer au Pérou du XIX ^e siècle.....	274
7.1.1 Motivation et construction des chemins de fer péruviens.....	275
7.1.2 Le réseau interurbain de Lima et l'impact socio-économique et politique des voies ferrées.....	281
7.2 Les produits d'exportation au Pérou du XIX ^e siècle.....	292
7.3 Les chemins de fer face à l'économie paysanne et artisanale péruvienne.....	299
Conclusion.....	306
Bibliographie thématique.....	313
Table des illustrations.....	333
Index	335
Table des matières.....	339

Introduction

« *Le Pérou a été découvert il y a trois siècles et demi, il a été exploité, mais on est en droit de se demander s'il a été compris*² ». Tels sont les propos de Charles Wiener, un des nombreux voyageurs qui ont visité le Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle. Dans cette affirmation nous pouvons entrevoir l'immensité et la diversité des axes de recherche sur l'Amérique. C'est une invitation à l'exploration et à l'exploitation des richesses culturelles inestimables, autres que celles qui représentent une certaine valeur marchande. Cela peut aussi paraître comme une interpellation, une forme de retour en arrière pour mieux appréhender l'avenir. De nombreux travaux ont été et sont encore menés dans différents domaines notamment sur les plans littéraire et socio-historique, mais ils sont loin d'être exhaustifs.

C'est dans cette optique que s'est inscrit le colloque international TEMA en 2010 à Bordeaux sous la direction de Madame le Professeur Isabelle Tauzin-Castellanos. Ce projet intitulé « *Les transports : un facteur de modernité en Amérique 1810-1814* », avait pour but de questionner le passé afin de comprendre les différentes mutations sur la mobilité dans l'Amérique contemporaine. Nous inscrivons notre thème de recherche : « *Les moyens et les métiers des transports dans le Pérou républicain : entre histoire technique et histoire sociale* » dans ce cadre et surtout dans l'optique de promouvoir des lectures novatrices sur le problème des transports au Pérou. Nous entendons par locomotion, l'action se mouvoir, de se déplacer d'un lieu à un autre. Quant aux moyens de transport ou de locomotion, c'est l'ensemble des dispositifs ou le matériel permettant le déplacement des biens ou des personnes. Pour nous, il s'agit de faire une analyse historiographique des techniques et du matériel utilisés dans le transport, et surtout d'identifier les acteurs qui ont favorisé l'existence de ces derniers dans le Pérou républicain.

Le choix porté sur cet aspect de l'histoire revêt un intérêt scientifique. Il s'agit d'une occasion de nous appuyer sur des acquis socioculturels et de l'histoire contemporaine, d'innover en travaillant sur des questions moins explorées ou tout simplement ignorées. C'est aussi dans une logique de continuité que nous inscrivons notre recherche, car notre intérêt sur le thème de la mobilité avait commencé avec un

² Charles Wiener, *Voyage au Pérou et en Bolivie : 1875-1877*, Gingko, 2010 [1880], p. 411.

travail de master sur la mobilité des populations noires du Pérou indépendant, dans lequel nous relevons non seulement les différents itinéraires sociaux de ces populations, mais également les moyens de locomotion qui étaient à leur portée et disponibles à cette période.

En effet, le XIX^e siècle en Amérique se présente comme une période transitoire entre le passé colonial, les luttes pour l'autodétermination et la consolidation des nouvelles Républiques. Le Pérou est à la fois, le nom de la deuxième vice-royauté espagnole en Amérique après celle de Nouvelle Espagne, c'est aussi le nom d'un nouvel Etat indépendant en 1824 et qui fait l'objet de notre étude. L'indépendance acquise lors de la bataille d'Ayacucho sonne le glas de la présence espagnole et assure en même temps la libération du continent sud-américain victime d'une politique centraliste de la métropole pendant près de quatre siècles. Les délimitations territoriales du Pérou républicains sont aussi complexes que sa topographie. En effet, les crises politiques nées après la guerre d'indépendance avaient vu différentes tentatives de création d'un Etat fédéral entre le Pérou et la Bolivie (1836-1839) pour des intérêts géostratégiques et économiques. Même si l'alliance n'avait pas duré, les tensions sociopolitiques qui s'en suivirent vinrent fragiliser ce nouvel Etat en pleine mutation. Cela signifie que ce jeune Etat était en proie à une instabilité politique qui était due à une succession de coups d'Etat. Ainsi, le XIX^e siècle constitue pour les pays hispano-américains en général et pour le Pérou en particulier, une période, parfois dramatique dans la recherche de l'essor social, politique et économique. Notre espace de recherche prend en compte non seulement les dernières décennies de la domination espagnole, mais s'étend sur tout le XIX^e siècle.

Cette époque représente également un choc technologique pour ces nouveaux Etats qui devaient conjuguer les modes traditionnels de transport (navigation à voile, cabotage, traction animale, portage et marche), avec les moyens de transport de masse de la Révolution industrielle (chemin de fer et navigation à vapeur). Pour les élites dirigeantes, cette période constitue un moment de grands rendez-vous avec l'histoire, une période de défis pour suivre l'évolution du monde occidental. Car au-delà de son sous-sol riche en matières premières sur lesquelles reposait l'économie

coloniale, le Pérou est une exception de par ses contrastes géographiques cumulant déserts, montagnes et forêts. Il fallait la conjugaison de tous les efforts, intellectuel, politique, économique, social et culturel pour sortir le pays de son enclavement constaté par de nombreux historiens, penseurs et voyageurs de cette époque. Lima, pour avoir été le centre économique et la capitale de la vice-royauté du Pérou ne sortait pas du lot. En effet, pendant toute la période coloniale, la métropole espagnole investissait considérablement dans les structures de production des matières premières et celles destinées à l'exportation comme le grand port du Callao, qui, en plus d'être la vitrine du Pérou vers l'extérieur, présentait des fortifications construites pour parer non seulement, toutes les attaques extérieures contre la chasse-gardée espagnole, mais aussi pour protéger tous les produits d'exportations indispensables à la métropole³.

Ce constat avait permis aux autorités républicaines d'explorer de nouveaux éléments nationaux d'incitation économique parmi lesquels l'édification d'infrastructures, la diversification des moyens de transport et l'exploitation des matières premières. Au milieu du siècle, les luttes intestines entre leaders politiques et militaires avaient aussi favorisé l'abolition de l'esclavage en 1854, véritable institution de l'économie coloniale qui reposait sur la main d'œuvre servile noire⁴. Cette manumission des esclaves avait eu des conséquences néfastes sur le secteur agricole de la Côte péruvienne, notamment dans les plantations de cannes à sucre et du coton. Malgré le dédommagement perçu par les maîtres d'esclaves du gouvernement de Ramón Castilla, initiateur de cette politique abolitionniste, le secteur agricole n'avait redémarré qu'avec le concours des politiques migratoires comme celle des coolies chinois, une main d'œuvre bon marché qui avait remplacé les populations noires dans les champs.

Au milieu de cette relance économique soutenue essentiellement par l'exploitation des gisements de guano sur les îles de Chincha dont le Pérou détenait

³ Amédée Frezier, *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili, du Pérou et de Brésil, fait pendant les années 1712, 1713 1714*, Edition internet consultée le 14/12/ 2015, p. 195.

⁴ Jean Pierre, Tardieu, *El Decreto de Huancayo: la abolición de esclavitud en Perú: 3 de diciembre de 1854*, Lima, Fondo editorial del Congreso de la República, p. 320.

le monopole absolu, se développaient les débuts d'une grande crise politico-sociale contre le Chili pour le marché des nitrates. Un conflit qui se concrétisa avec la Guerre du Pacifique (1879-1883, qui appauvrit le Pérou déjà ruiné par les politiques de diversification de son économie qui passait par la construction d'infrastructures de désenclavement du pays à l'exemple des chemins de fer. Les nouveaux mécanismes économiques contrastaient diamétralement avec l'activité économique artisanale et paysanne locale. En effet, la complexité de la topographie péruvienne avait permis aux occupants successifs de cette région de développer des techniques variées de déplacement. Les incas et leurs prédécesseurs avaient développé jusqu'au XV^e siècle une série de chemins interconnectés, un réseau longitudinal et transversal (*Qhapaq Ñan*) qui permettaient d'administrer l'empire. Puis, les Espagnols, avec l'introduction des bêtes de somme avaient exploité pleinement leurs conquêtes. Ensuite, les moyens traditionnels de transport et ceux de la Révolution industrielle ont été concurrents.

Porter notre réflexion et notre analyse sur ce sujet des moyens et métiers de transports dans le Pérou républicain, c'est non seulement, contribuer comme tout chercheur à enrichir ce domaine avec de nouvelles approches, mais aussi comprendre le problème de mobilité, les différents protagonistes et le fonctionnement dans un pays naturellement inaccessible. La mobilité étant un phénomène social propre à chaque région, comprendre les mécanismes liés au transport mis en place par les autorités républicaines face à une nature complexe afin de sortir le pays de son isolement, est l'objet de toute notre attention.

Pour analyser notre sujet, nous avons pu explorer un corpus de sources très variées malgré une mobilité scientifique réduite et des informations nécessaires recueillies au fil des lectures et du temps. En effet, l'accès aux sources primaires ne nous a pas été facile malgré un voyage effectué au Pérou où nous avons pu consulter diverses sources notamment les Archives Municipales de Lima, la Bibliothèque Nationale du Pérou, celle de la *Pontificia Universidad Católica del Perú* et surtout l'Institut Riva-Agüero. Travailler sur les questions de mobilité au Pérou revient à interroger des bases de données des archives notariales, dans la mesure où les transports au Pérou étaient majoritairement du domaine du privé. Certains acteurs

des transports comme les muletiers et les cochers ont été moins documentés, malgré des études comme celles de Carlos Contreras, Garcia Miranda, Arturo Moscoso Serrano sur les muletiers, Lohmann Villena Guillermo et Manuel Atanasio Fuentes sur les cochers.

De toutes ces sources consultées, nous avons retenu trois catégories. Les archives jouent généralement un triple rôle dans l'étude et la compréhension d'une entité morale ou physique. En effet, pour aller dans le même sens que Paule René Bazin, les archives ont non seulement une valeur de preuve, dans ce sens que les écrits étaient d'abord la preuve de ce qui s'est fait, le fondement de ce qui doit se faire et la preuve de la situation réelle de ceux qui ont vécu. Elles permettent de transmettre le passé, d'être une trace de la société de son temps en général et plus particulièrement du Pérou. Enfin, elles permettent de mieux faire l'usage du passé pour mieux répondre aux questions d'actualité tout en restant fidèle à une analyse historique claire et plus objective⁵. Pour notre part, la consultation des archives historiques et notariales de Lima qui nous ont valu un déplacement, ont été d'une grande utilité. À cela s'ajoutent les chroniques, comme celles de Huáman Poma de Ayala ou celles de Cieza de León comme sources sur les XVI^e et XVII^e siècles, sans oublier les nombreux historiens et penseurs ainsi que les articles de presse plus récents qui brillent encore par la densité des œuvres produites sur la question.

Enfin, les récits des voyageurs sont aussi nombreux à cette période de l'histoire comme l'affirme Estuardo Núñez :

« Los viajeros extranjeros cumplieron una triple misión de relevación, de apertura, de denuncia. Fueron los primeros en revelar las posibilidades de la riqueza natural del país, en señalar las posibilidades de su habitante sumido en la ignorancia, el analfabetismo y la injusticia, en estudiar la diversidad geográfica del territorio, antes en gran parte inexplorado, y la conformación de la naturaleza en sus tres reinos. Abrieron el país a la investigación científica sobre el hombre y su contorno, sobre la realidad lingüística nativa, sobre el legado arqueológico y, sus la

⁵ Paule René Bazin. «Rôle et limites des archives dans la construction de l'histoire.». Revue *Quart Monde*, N°199 - "Forger la mémoire d'un avenir commun", 2006.

exploración de su comarcas abandonadas y sobre su economía y organización social» (Romero, 1984: 215).

En effet, la littérature de voyage peut ne pas refléter la réalité historique, elle paraît parfois subjective et sans fondement réel. D'après Odile Gannier : « *Le texte se signale en général comme éminemment subjectif, ce que l'auteur avoue parfois, parfois dénie avec insistance ; parfois aussi, l'auteur tente de gommer les marques de cette subjectivité : historiquement, le voyageur, qui voulait d'abord donner une portée générale à sa relation, s'épanche ensuite davantage et donne ses propres impressions de son voyage ou des pays visités* » (Gannier, 2001 : 6). C'est pourquoi il convient toujours de lire avec prudence, car un récit de voyage n'est évidemment qu'un point de vue daté et subjectif. Cette subjectivité peut dépendre d'un commanditaire du voyage qui peut modifier ou influencer le contenu des faits, d'un choc culturel entre le voyageur et les lieux visités, à l'exemple des voyageurs du XIX^e siècle qui considéraient les us et coutumes des Indiens comme sauvages et sans valeur, mais surtout de la sensibilité et du but du voyage. En effet, pendant l'époque coloniale et même pendant la République, le récit de voyage pouvait répondre, selon le cas, à une commande personnelle, institutionnelle, académique et même amicale. Dans ce cas, il fallait satisfaire le commanditaire, soit en exagérant dans les faits ou en versant dans la mythomanie et la créativité littéraire pour montrer une certaine empathie avec les peuples visités, comme c'est par exemple le cas de Paul Marcoy.

La capacité narrative et surtout leurs œuvres font des voyageurs des personnages importants sur lesquels nous nous sommes appuyés pour réaliser ce travail scientifique, surtout lorsqu'ils étaient contemporains de la période interrogée. Pour Javier Protzel, le voyageur, « *expresaba gozamente lo que se había tenido ante los ojos* »⁶. En un mot, le voyageur est un témoin de l'histoire et des faits, c'est grâce à son journal personnel, à ses notes et surtout avec le concours d'autres sources que l'historien s'efforce d'analyser les faits d'une situation sociale, politique et même économique. C'est la raison pour laquelle, la lecture des récits des voyageurs péruviens ou étrangers tels que ceux d'Alonso Carrió de la Vandra, Jakob Von

⁶ Texte cité par le Professeur Javier Protzel, sociologue péruvien lors de la conférence sur *Espacio-tiempo y movilidad. Narrativas del viaje y de la lejanía* du 9 mars 2015 à la MSHA.

Tschudi, Amédée Frézier, Heinrich Witt, Flora Tristan, Paul Marcoy, Julien Mellet, Max Radiguet, Charles Samuel Stewart, Eugène de Sartiges, Adolfo de Botmilliau, Charles Wiener, Antonio Raimondi, etc., était nécessaire pour la construction de notre analyse. Le fait de travailler à partir d'un corpus d'auteurs et de sources variées a permis dès le début le recours à une méthode comparative et analytique associée à une approche sociologique et historique des différents textes consultés.

Ce que nous voulons montrer en travaillant sur les moyens et les métiers de transport dans le Pérou républicain, ce sont les mécanismes d'évolution de ces transports, leur interaction avec non seulement les économies artisanales et paysannes locales, mais aussi résultant des disparités géophysiques et sociétales de cette période. Pour cela, il est important de s'interroger sur les différents moyens et l'état des infrastructures avant la période républicaine, savoir quelle politique de transport avait été mise en place par le système colonial pour contourner le défi géomorphologique péruvien. Comment était organisée cette locomotion ? Comment s'est faite la transition avec les nouveaux modes de transport de la République et quels étaient-ils ? Quelle portée avaient-ils sur le plan national et régional ? Quel regard avait la société péruvienne en général et les différents observateurs de la vie sociopolitique et économique du Pérou sur ces transports ? Quels étaient les enjeux de la construction et le choix des nouvelles infrastructures de transport ? Quels impacts ont-ils eu sur l'économie artisanale et paysanne ?

C'est pour répondre à ces interrogations que nous avons organisé notre travail autour de trois grands axes. Dans la première partie - « Organisation d'un espace d'échanges au Pérou jusqu'au début du XIX^e siècle »-, nous faisons un état des lieux quant au réseau des voies de communication du Pérou colonial hérité du complexe réseau inca. Il s'agit non seulement de déterminer les différentes articulations de ces chemins, mais aussi de définir les différents centres de productions des biens. Le chapitre 1 « Les voies de communication dans l'espace andin » rappelle l'immense réseau inca, le *Qhapac Ñan*, et met en lumière les différents circuits commerciaux établis par les Espagnols entre la côte du Pacifique et l'arrière-pays pendant l'époque

coloniale. Dans le chapitre 2 « La viabilité du réseau de communication péruvien », l'accent est mis sur l'état de fonctionnement de ces chemins, les centres de production vers lesquels étaient dirigés ces derniers et surtout les différents produits qui circulaient.

Dans la deuxième partie - « Caractéristiques des métiers des transports »-, nous définissons les différents types de métier et les moyens de transport développés dans différentes régions du Pérou. Dans le chapitre 3 « Les transports dans les zones montagneuses et forestières » nous indiquons que dans les régions andines l'usage des bêtes de somme comme les mules, les mulets, les ânes et les lamas répondaient aux besoins socioéconomiques et aux conditions géophysiques. Ces besoins avaient donné lieu au développement d'une activité de transport dont les muletiers avaient le monopole et surtout basée sur une organisation stricte qui mêlait les hommes et les bêtes. L'usage des bêtes de somme dans une zone aride ne nécessitait-elle pas le concours d'autres infrastructures intermédiaires ? Quelles étaient alors les zones de production et d'élevage de ces bêtes ? Le *tambo*, un autre héritage de la culture inca distinguait le dispositif local des chemins et les Espagnols s'en étaient appropriés. Ainsi, dans ce chapitre, nous tentons de mettre en lumière l'organisation et le fonctionnement de ce dispositif, les bases juridiques de son acquisition et surtout le maintien du *chasqui*, un autre élément important dans le fonctionnement des chemins incas tandis que les tambos avaient une place prépondérante. Dans le chapitre 4 - « Le cheval dans la culture du Pérou républicain »-, nous nous intéressons à un cheval particulier, « *el caballo de paso* », un animal dont la race est endémique et dont les particularités sont grandes. Pour le comprendre, une étude sur ces origines, son élevage sur ce territoire, sa valeur marchande et ces différents usages est nécessaire. Le chapitre 5 « Les métiers de transport sur la Côte et les villes péruviennes au XIX^e siècle », s'intéresse aux différents moyens et métiers de transport sur la Côte et en milieu urbain. Dans ce chapitre, nous voulons démontrer comment s'est développé le transport des personnes et des biens, dans les villes de la Côte à la topographie plus ou moins avantageuse et les centres urbains. Nous voulons aussi savoir, comment les cochers, qui sont aussi un élément de la tradition européenne avaient pu travailler au Pérou.

Quels types de voiture utilisaient-ils ? Avaient-ils une corporation propre ? Quelle place occupaient-ils dans la société républicaine péruvienne ?

La troisième et dernière partie sur « L'évolution des métiers des transports au Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle : les transports et les moteurs », examine la transition et les moyens de transport issus de la technologie de la machine à vapeur née de la Révolution industrielle. Dans le chapitre 6 « La navigation fluviale et maritime », nous examinons les différents moyens et les infrastructures de transport maritime, fluvial et lacustre existante durant la période coloniale et républicaine. Nous voulons aussi mettre en évidence les différents avantages entre les bateaux à voile et la propulsion à vapeur. Sachant les difficultés géographiques du pays, comment les bateaux à vapeur se sont retrouvés dans les zones inaccessibles des montagnes ? Quels enjeux motivaient la création d'une compagnie de transport maritime, fluvial et lacustre ? Le chapitre 7 - « L'avènement du chemin de fer et ses avantages »-, procède à l'examen de l'association de la technologie de la machine à vapeur et celle du rail au Pérou. Dans ce chapitre, nous cherchons à savoir l'intérêt accordé au chemin de fer par les autorités républicaines, son articulation et son impact sur le territoire national péruvien. Au regard de la topographie péruvienne, la construction du chemin de fer a signifié une série de défis technologique, humain, économique et environnemental, avec un coût démesuré.

Première partie :

**Organisation d'un espace d'échange au Pérou avant le XIX^e
siècle**

Chapitre 1 : Les voies de communication existantes dans l'espace péruvien.

Dans ce chapitre, l'accent est mis sur les voies de communication existant au Pérou et celles construites pendant la même période. Il s'agit ici de comprendre les fondements de la construction du réseau routier péruvien et surtout de suivre son évolution au XIX^e siècle.

1.1 Le réseau de communication des Incas existant : le « Quapac Ñan ».

Pour une meilleure compréhension de notre étude sur les métiers du transport au Pérou, il est indispensable de faire l'historique ou la description des différentes voies de communication existantes. La route est facteur de mobilité aussi bien des personnes que des biens. Ainsi, quels chemins existait-il au Pérou avant l'arrivée des colons espagnols ?

1.1.1 Un réseau immense et complexe

Johann Jakob Von Tschudi, voyageur et explorateur allemand du Pérou au XIX^e siècle nous rapporte que, quand les Espagnols arrivèrent au Pérou au XVI^e siècle, ils s'émerveillèrent de la qualité des infrastructures qu'ils rencontrèrent. Entre autres le chemin qu'ils avaient emprunté pour se rendre à Cuzco en 1532 (Tschudi, [1846] 2003: 213)⁷. En effet, long de plus de 1200 pieds⁸, de la frontière colombienne au Chili

⁷ Première édition publiée en Allemand en 1846.

⁸ Soit près de 5000 km. En effet, selon les travaux de José A. Salaverry Llosa sur les, *Instrumentos y Sistemas andinos. Medición, cómputo de tiempo y lugar (pacha) en el Perú prehispánico*. Fondo Editorial de la UNMSM, Lima, 2007, 283 p; « La legua terrestre española tiene un equivalente a 4,2 kilómetros en nuestro moderno sistema métrico decimal. Por tanto, el equivalente de la legua andina = una legua y media andina, sería de $1,5 \times 4,2 = 6,3$ kilómetros en nuestro moderno sistema métrico decimal », p.211. Mais, John Hyslop, travaillant sur, *Quapañan, el sistema vial incaico*, Instituto de Estudios Arqueológicos (INDEA) y Petróleos del Perú, Lima, 1992; «El autor ha llegado a la conclusión de que no es posible determinar una longitud

en passant par l'Équateur, le Pérou et la Bolivie, le *Qhapac Ñan* est un gigantesque réseau routier unifié par l'empire inca. Large de 6 à 8 mètres, il était bordé de murs en pierre ou en terre (Bard, 2006: 2).

L'aventure du *Qhapac Ñan* ou « Grand Chemin », a débuté il y a plus de 10.000 ans. À l'époque, déjà les peuples andins communiquent entre eux, échangent des coquillages des plages du Pacifique contre les plumes multicolores des aras d'Amazonie, et bien d'autres choses encore. Cette intense activité de troc emprunte de nombreux sentiers, qui sillonnent montagnes, forêts et déserts côtiers. Ces sentiers constituent alors un gigantesque réseau qui a perduré pendant des siècles, et s'est développé sous les différentes cultures du monde andin : Chavín, Mochica, Nazca, Chachapoyas, Wari, enfin Tiwanaky. Comme le mentionne Patrick Bard:

« La construcción de esta gigantesca red de caminos se dio con Pachacutec, que fue el que le inició la primera gran expansión del Tahuantinsuyo. Pachacutec quería tener acceso a todo su imperio para facilitar su control y su administración » (Bard, 2006: 2).

Aussi, si Patrick Bard nous fait la généalogie de ce grand chemin, Ernesto Diez Canseco, nous en fait une description élogieuse :

« Los trazos correspondían con amplio criterio a esta necesidad. Se prescindía casi siempre de la cuestión gradiente y los caminos eran, así, largos alineamientos rectos, que unían los pueblos con la menor distancia posible, ascendiendo en línea a las cumbres y descendiendo en la misma forma a fondo de los profundos valles. Cuando el terreno era muy inclinado formaban escalinatas manteniendo el borde de cada escalón con grandes piedras. En los terrenos llanos o poco inclinados, el camino aparecía señalado por dos filas de piedras que lo limitaban lateralmente, cuyo perfecto alineamiento, que muchas veces pasa de decenas de kilómetros [...]. En los terrenos fangos se construían altas calzados »(Diez Canseco, 1929: 6).

específica para la legua española en los Andes. No obstante, y con el propósito de poder realizar estimaciones generales, puede calcularse que la legua tiene entre 4,1 y 6,3 kilómetros. Los datos recogidos por el Proyecto Caminos incaicos (sic), así como los resúmenes históricos precedentes, indican que las leguas menores a 4,1 kilómetros o mayores a 6,3 kilómetros eran posiblemente escasas» p.174.

Tahuantinsuyo était le nom de l'immense empire inca, dont le réseau était fait de million de marches, de milliers de ponts suspendus, de centaines de tunnels creusés à même la montagne. Il emprunte des chemins tracés jadis, mais il est désormais servi par une organisation toute militaire. Les *Chasquí*, voyageurs officiels, qui permettaient une communication rapide et sûre avec le centre de Cuzco. Tout le long du « Grand Chemin », notamment à chaque pied, soit environ quatre kilomètres, on trouvait des *Chasqui Wasi*, qui étaient des points de repos des voyageurs qui offraient un repos mérité. Tous les deux pieds, un *Pukara*, un contrôle qui validait la légitimité des usagers du *Quapac Ñan*. Les *Ñankamayoqs* étaient chargés de veiller à l'accès aux villes, aux déplacements des populations et à la prévention de toutes les insurrections des ennemis. Tous les cinq pieds, un centre urbain rural, appelé *Tambo*, rythme le chemin. Enfin tous les douze pieds, une ville importante maille le tissu géographique de la fédération impériale.

Le réseau routier comprenait quatre principaux chemins qui reliaient la capital Cuzco : Cuzco à Quito (Equateur) et à Pasto (Colombie) ; Cuzco à Nazca (au centre du Pérou) et à Tumbes (à la frontière Pérou-Equateur) ; Cuzco à Chuquiago (La Paz en Bolivie) ; Cuzco à Arica et Atacama (Chili) avec des prolongements jusqu'au fleuve Maule (Bard, 2006). Ces quatre chemins étaient divisés en deux itinéraires : les chemins de la sierra et les chemins de la côte. Les chroniques rapportent que, grâce à ce chemin, le souverain trouvait à sa table cuzquénienne du poisson frais pêché dans le Pacifique à 120 pieds de là. Plus de 100 *chasquí* se relayaient pour accomplir cette mission. Aussi, les produits comme la coca, le maïs, les pommes de terre voyageaient de même, à dos d'hommes ou de lamas en longues caravanes.

Au XIX^e siècle, certains voyageurs et explorateurs mentionnent dans leurs récits l'existence de cette route et d'autres structures précédemment mentionnées. Tschudi par exemple nous fait la description d'une des anciennes techniques incas pour traverser des fleuves en zone montagneuse :

« Consiste de una sola sogá gruesa, estirada entre ambas riberas solo en lugares rocosas. En esta sogá, se ha instalado un rollo y un pedazo de madera fuerte en forma de yugo, amarada con el rollo con dos cuerdas, con los que se jala el yugo sobre la sogá principal, el usuario del huario se le ata con una cuerda alrededor del vientre, amarrada con el yugo que agarra con ambas manos. Las piernas se cruzan por la sogá principal y se procura tener en alto la cabeza. Un indio en la ribera opuesta jala el jugo y a la persona que cuelga debajo de este aparato hacia él» (Tschudi, 2003[1846]: 238)

Il est vrai que la technique paraît très dangereuse, mais utile en son temps, dans une région très montagneuse comme les Andes. Le Grand chemin inca était constitué des chemins terrestres et des différents ponts qui permettaient de traverser les fleuves, les rivières et des canyons. Ainsi, on distinguait plusieurs types de ponts. Dans la sierra, il y avait ceux composés d'un seul tronc d'arbre quand la distance sur la rivière n'était pas grande et ceux qui étaient conçus ingénieusement et que les Espagnols appelaient « *Criznejas* ». Ces derniers s'appuyaient sur deux grands étriers en pierre avec de fortes et solides fondations et chaque étrier était traversé par quatre ou six grosses poutres qui maintenaient le pont. D'après cette description et en accord avec des chroniques et des historiens de la question, il existait donc trois types de pont :

- **Les ponts suspendus**, utilisés pour traverser les fleuves ou les rivières larges. Ils étaient constitués de grosses cordes d'agave qu'on étendait d'un bout à l'autre et attachées aux gros rochers. Deux grosses cordes supplémentaires servaient de rampes et celles qui soutenaient le pont étaient renforcées par des branches tressées.
- **Les ponts de pierre** : Ils étaient construits quand les rivières et les fleuves étaient étroits. Ils constituaient un énorme rocher sur les deux berges de telle manière à permettre la circulation des personnes sur sa surface.
- **Les « *oroyas* »** : Ils étaient utilisés pour la traversée des fleuves, des rivières et des canyons lorsqu'il était difficile d'utiliser les ponts suspendus. Dans ce cas, on utilisait une grosse corde faite à partir de la flore locale, tendue d'une berge à l'autre, à travers laquelle on fait glisser un récipient à la forme d'un panier

dans lequel le voyageur se mettait et ledit panier était tiré d'une rive à l'autre (Borja, 2009: 23).

Pendant toute la période coloniale, les colons avaient plus ou moins utilisé toutes les structures laissées par les Indiens, les routes, les ponts, les bâtisses, etc.

En conclusion, le *Qhapac Ñan* était la colonne vertébrale d'un territoire de 5 millions de km² connu sous le nom de Tahuantinsuyo. C'était une voie royale, un héritage des voies de communication élaborées par les civilisations qui ont précédé les Incas. L'expansion inca n'aurait pas été possible sans ce réseau de chemin qui a permis la communication et l'intégration de l'Empire. De nos jours, les vestiges de cette œuvre nous servent encore d'évidence pour connaître la dimension de Tahuantinsuyo en même temps de se rendre compte des connaissances en ingénierie que possédaient ces civilisations. Les chemins interconnectés ont donc été un atout considérable pour les humanistes et explorateurs du Pérou au XIX^e siècle. Il faut aussi souligner que le tracé de la route panaméricaine a été inspiré sur le modèle du *Qhapac Ñan*. L'idée de cette route longue de 25 000 km voit le jour au XIX^e siècle, notamment en 1889 lors de la conférence panaméricaine de Washington. Ce n'est qu'en 1923 lors de la 5^e conférence panaméricaine qu'est adoptée cette idée. Elle traverse le continent américain du Nord au Sud, à partir de l'Alaska aux Etats-Unis jusqu' à Ushuaïa en Argentine près du Terre de feu.

Réseau des chemins inca (le *Quapac Ñan*)⁹



Figure 1 : Reseaux des chemins incas (*Qhapac Ñan*)

⁹ <http://infodestino.com/index.php/ultimas-noticias/129-curiosidades-de-los-incas-que-debemos-conocer>

1. 2 Les différents circuits commerciaux existants entre la côte et l'arrière-pays.

Les Espagnols ont hérité d'un réseau complexe de communication utilisé jusqu'au moment de conquête par les Incas. Mais beaucoup d'historiens et voyageurs de l'époque coloniale s'accordent à dire qu'en seulement dix ans de présence espagnole dans les Andes, ils avaient déjà détruit tout le système de communication inca existant. Si l'on tient compte de ces déclarations, cela sous-entend qu'une activité intense s'était développée sur ces voies et que ces dernières étaient durement éprouvées. Dans ce chapitre, il est donc important de savoir si tout le réseau inca a été utilisé par les Espagnols ou existaient-ils des axes prioritaires indispensables au fonctionnement de l'Empire espagnol du Pérou.

L'occupation du territoire inca par les Espagnols était motivée par l'exploitation du sol et du sous-sol de ce dernier. Pour arriver à leur fin, il fallait instaurer différentes formes d'articulations spatiales ainsi que les mécanismes socioéconomiques d'accès à ces ressources. Cependant, dans un espace géographique dont la physionomie ne permettait pas une praticabilité avec les moyens de communications connues du XV^e siècle en Europe : la roue et le cheval. Il a donc fallu s'adapter et recourir aux techniques observées chez les Incas. Comme précédemment mentionné, ces derniers s'investissaient dans la création, l'entretien et l'organisation des chemins qui étaient la colonne vertébrale de tout l'Empire. Les Espagnols, en reprenant ces chemins, avaient créé des axes correspondant à l'emplacement de leurs intérêts sur le territoire. Il faut noter qu'avant les indépendances, l'une des attractions des Espagnols au Pérou était l'exploitation des mines d'argent de Potosi. Cette dernière a été le poumon de l'économie coloniale. Ainsi comme le souligne Luis Miguel Glave, l'extraction et l'acheminement du minerai vers la côte fut l'un des défis majeurs de la Couronne espagnole. « *La preocupación por la salida del mineral hacia la metrópoli fue siempre en historia americanista una constante* ». (Glave, 1989: 17). Pour cette raison, deux grands axes routiers étaient créés.

1.2.1 Les axes principaux

D'abord, l'axe central ou la route principale, entre Potosí et le Port d'Arica. Ce chemin correspond à la sortie du minerai d'argent du Pérou et de l'entrée du mercure qui était essentiel pour son extraction :

«Entre Potosí y el Puerto de Arica, encontramos una primera ruta de circulación. Una ruta de ida y de vuelta. De ida, al asiento, iba el azogue de Huancavelica, usando para la extracción de la Plata. De vuelta, caminaba el mineral extraído de Potosí »(Glave, 1989: 29)

Cela veut dire que l'entrée du mercure et la sortie du minerai d'argent correspondaient à deux circuits. Pour l'entrée du mercure, on distingue deux étapes : de Huancavelica au port de Chíncha, et de là jusqu'au Port d'Arica par la mer. L'extraction du minerai d'argent dans les mines de Potosí et de Cerro de Pasco nécessitait une importante quantité de mercure pour sa transformation. En effet, la production de l'argent comprend deux processus basiques, l'extraction du minerai et le raffinage. La première phase se réalise dans les mines, le second dans les haciendas (domaines) de profit, dans lesquelles on mélange le mercure au minerai d'argent pour obtenir un produit fini, c'est-à-dire de l'argent pur. Ce fameux mercure utilisé dans ces mines provenait de deux destinations, celui venu d'Europe et celui produit à Huancavelica. Pour la sortie du minerai d'argent, il y avait aussi une route maritime, entre Arica et le port de Lima et de là vers l'Espagne. On peut donc noter ici l'activité régulatrice du port de Callao non seulement dans la distribution des marchandises à l'intérieur du pays, mais aussi à l'exportation. En fait, dans la structure commerciale coloniale et même après les indépendances, la capitale Lima jouait un rôle important. C'était l'axe principal qui contrôlait l'exploitation coloniale et régulait les échanges inégaux vers le centre métropolitain et la métropole.

Puis, ces premières routes que nous venons de citer et qui constituaient l'axe central des échanges commerciaux entre l'arrière-pays et la côte, était complété par deux chemins secondaires. Le premier, de Lima vers Arequipa qui avait aussi une

double-circulation, par la route et la mer. Le second, de Lima vers Cuzco et vice-versa (Justiparan, 2010: 3).

Enfin, le second axe correspond à l'articulation de l'espace du sud. Quatre villes formaient l'articulation de ce dernier : Cuzco, Arequipa, La Paz et la Plata (Glave, 1989: 29). L'interconnexion de ces différentes villes de la cordillère du sud était primordiale. Elles n'étaient pas de simples points de passage, mais remplissaient diverses fonctions, administratives, religieuses, militaires, culturelles et économiques. Dans les lignes qui suivent, nous allons tenter de démontrer l'importance de ces villes dans l'établissement des circuits commerciaux au Pérou. L'œuvre laissée par les Incas était tellement énorme qu'elle attirait l'admiration des scientifiques, des historiens et des voyageurs du monde entier. À ce propos, Cieza de León était sans voix, lorsqu'il parcourait ces chemins.

«Una de las cosas de que yo más me admiré, contemplando y notando las cosas deste reino, fue pensar como y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como el vemos qué fuerzas de hombres bastaron a los hacer y qué herramientas y instrumentos pudieron allanar los y quebrantar las penas, para hacerlos tan anchos y buenos como están; como el que va a Quito al Cuzco o sale de Cuzco para ir al Chile, ciertamente creo, con todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres lo pudiesen hazer si no fuese con orden la orden tan grande que para ello los Incas mandaron que hobiese [sic]» (Cieza de León, 2000: 47)

En dehors de la description élogieuse que nous fait l'auteur dans son texte ci-dessus, nous pouvons considérer deux itinéraires principaux que nous cite Cieza de León dans le système de communication inca et qui étaient également utilisés par les Espagnols pendant toute la durée de la colonie. Malheureusement, cette splendeur tant décrite ne résista pas longtemps aux assauts et à l'appétit vorace des pilliers des relais et des entrepôts. Les chemins tombèrent vite en désuétude et ne permettaient plus la circulation des biens et des personnes. À cause de leur mauvais état, les hommes et les bêtes qui y circulaient tombaient d'épuisement sous les charges excessives qu'ils transportaient.

Et pourtant, ce n'est pas la volonté de l'administration coloniale qui manquait. En effet, au XVI^e siècle, le Vice-roi Vaca de Castro prit deux ordonnances en 1565 et 1566, relatives à une réorganisation de la gestion du réseau routier ainsi que des « tambos » (Glave 1989: 119). Cette organisation devait s'appuyer sur l'emploi des Indiens à mener cette tâche sous un service personnel collectif géré par le réseau de l'encomienda¹⁰. Malheureusement, la charge du travail trop importante pour les Indiens et les aléas administratifs ne permirent pas la réalisation de ce projet à long terme.

Aussi l'existence de ces chemins incas et leur possible amélioration par les Espagnols dépendait aussi du système de relais susmentionnés. Ces derniers assuraient quasiment les mêmes services qu'autrefois sous le règne inca, ceux de l'approvisionnement et l'accueil des voyageurs et leurs bêtes, en leur assurant le gîte et le couvert. Le personnel affecté prenait aussi en compte la réparation des chemins. Il faut noter que sur ces chemins escarpés et montagneux, les voyages étaient longs et rudes. (Glave, 1989: 45). En résumé, c'est donc Virgilio Roel Pineda, qui dans son ouvrage sur la *Historia Social y Económica de la colonia*, nous fait une classification des principaux axes routiers pendant la colonie au Pérou :

« 1- *Camino costero hacia el Norte: Lima-Tumbes, pasando por todos los valles de la costa norte.*

1- *Camino de la Sierra hacia el Norte: Lima-Jauja-Cajamarca-Loja (actual Ecuador)-Riobamba (actual Ecuador)-Quito (actual Ecuador)-Pasto (actual Colombia)-Popayán (actual Colombia)-Neiva (actual Colombia) - Rio Magdalena hasta Mompox (actual Colombia)-Cartagena (actual Colombia. La ruta se cubría por el sistema arrieraje de Lima a Neiva y de Mompox a Cartagena; de Neiva a Mompox se empleaba la vía fluvial.*

2- *Camino costero hacia el Sur: Lima-Chincha-Pisco-Ica-Nasca-Arequipa-Arica. De Arica partía un ramal a Copiapó, La Serena y Valparaíso en Chile, y otro ramal a Potosí.*

¹⁰ Institution de l'Amérique espagnole par laquelle un conquérant recevait de la Couronne le droit d'utiliser le travail d'un groupe d'Indiens qu'il devait, en échange, évangéliser. (Pratiquée à Saint-Domingue, puis au Mexique et au Pérou, l'encomienda entraîna de nombreux abus. Les « nouvelles lois » de 1542 en firent un simple tribut qui disparut partout au milieu du XVII^e siècle.

3- *Camino de la Sierra hacia el Sur: Lima-Jauja-Ayacucho-Andahuaylas-Abancay-Cuzco-La Paz (actual Bolivia)-La Plata, Charcas o Chuquisaca (actual Bolivia)-Potosí (actual Bolivia)-Jujuy (actual Argentina)-Salta (actual Argentina)-Tucumán (actual Argentina)-Córdoba (actual Argentina)-Santa Fe (actual Argentina)-Buenos-Aires.»* (Roel Pineda, 1988: 201).

1. 2. 2 Les chemins intermédiaires

Ainsi donc, le réseau des chemins coloniaux était composé de quatre grands axes sur lesquels se raccordaient les chemins intermédiaires ou secondaires comme ceux qui faisaient la jonction entre Valparaiso à Buenos Aires (Valparaiso-Santiago-Mendoza-San Juan-Córdoba-Santa Fe-Buenos Aires). Puis, de Buenos Aires à Asunción (capitale du Paraguay). Enfin, la route du mercure qui partait de Huancavelica à Potosi en passant par Chinchá et Pisco. (Roel Pineda, 1988: 201).

En somme, le génie de la civilisation inca n'est plus à démontrer, il est visible par l'œuvre gigantesque qu'elle a laissée au monde. Cette œuvre comprend entre autres, les monuments, les écrits, les temples et un réseau routier impressionnant. C'est ce dernier qui va servir aux Espagnols pour conquérir et s'implanter sur tout le territoire inca. C'est aussi grâce aux mêmes chemins qu'ils ont pu développer un marché intérieur basé essentiellement sur l'exploitation des mines et l'agriculture. Aussi, il serait important de s'intéresser au sort de ces chemins lors de l'effondrement de la vice-royauté du Pérou et surtout au moment de l'avènement des indépendances. Pour ce qui est du Pérou au XIX^e siècle, quel fut le réseau routier adopté une fois l'indépendance acquise ? Les nouveaux gouvernants avaient-ils conservé les mêmes axes routiers ou avaient-ils créé de nouveaux qui pouvaient correspondre à leurs besoins ? Telles sont les interrogations que nous allons essayer d'élucider dans les lignes qui suivent.

Chapitre 2 : La viabilité du réseau de communication péruvien

Le Pérou est l'une des régions du monde qui offre une topographie très accidentée et incluant trois zones géographiques distinctes, la côte désertique, une zone centrale montagneuse et un grand bassin amazonien. Ces différents reliefs ont influé sur l'organisation par les autorités locales péruviennes d'une véritable politique de la route. Mais au XIX^e siècle, les deux éléments qui ont réduit le Pérou dans une situation économique très triste étaient, l'absence des routes et l'instabilité sociopolitique. Quand ce n'étaient pas les guerres extérieures, c'étaient des luttes fratricides. Allant des guerres d'indépendance contre l'Espagne (1820-1824), la guerre territoriale contre l'Equateur (1858-1860), en passant par la révolution de Mariano Ignacio Prado Ochoa de 1865 et la guerre du pacifique contre le Chili (1879-1884). Cette instabilité politique, économique et sociale n'a pas permis d'asseoir les institutions qui pouvaient penser le développement des infrastructures routières du pays. Qu'à cela ne tienne, dans ce chapitre nous allons essayer de démontrer que malgré les crises socio-politiques et économiques, le pays continuait de vivre. Pour cela, nous allons chercher à démontrer l'état de viabilité du réseau routier péruvien à cette même période et les marchandises y circulaient.

2.1 Etat des routes

« La colonia marcó un retroceso en la vialidad nacional. Para la corona de España, el Perú fue una extensa hacienda mineral, en el que las principales minas estaban en Potosí o en Huancavelica y el campamento o la administración en Lima. Como los productos que se explotaban, plata o mercurio, eran de gran valor en poco volumen, bastaban para transportarlos las llamas de indígenas y no tuvieron por qué preocuparse de caminos »(Diez Canseco, 1929: 7)

Ce texte d'Ernesto Diez Canseco que nous citons à l'ouverture de ce chapitre illustre bien la situation qui a prévalu durant les quatre siècles d'occupation espagnole au Pérou. Une occupation basée sur l'exploitation des matières premières, sans tenir compte de la mise en place des infrastructures de base comme les routes. Au sortir des indépendances, la situation du réseau de communication de tous les nouveau pays hispano-américain est la même. Au Pérou comme le mentionne Pedro, Dávalos y Lissón, *« debido a la falta de caminos, la vida social y política de la nación está poco más o menos que en tiempo de la colonia »* (Dávalos y Lissón, 1928: 12).

En effet, la route joue un rôle important dans le développement économique d'un pays, elle est donc facteur de développement en permettant la libre circulation des biens et des personnes et en désenclavant les régions reculées ou à difficile accès. Ainsi, pour mieux cerner ce problème de voies de communication viables au Pérou du XIX^e siècle, il est important de faire un état de lieu de ces dernières dans trois régions géographiques distinctes du Pérou, la Côte Pacifique, la cordillère des Andes et l'Amazonie péruvienne.

2. 1. 1 Les voies de communication rudimentaires sur l'ensemble du territoire

Pendant l'époque coloniale jusqu'au XIX^e siècle, le Pérou était non seulement une colonie de peuplement, mais aussi d'exploitation. L'absence des moyens techniques de pointe à cette époque n'a pas permis le développement du réseau de transport pour permettre une mobilité en toutes saisons. Il n'existait que des tracés provisoires qui permettaient la circulation des personnes et des biens. À ce titre, Carlota Casalino nous enseigne que: « *Hacia 1800 se iniciaron carreteras de tierra al quitar la maleza y los arboles de los senderos* » (Casalino, 2002: 3). Elle poursuit son propos en disant qu'au sortir des guerres d'indépendance, les voies de communication étaient pauvres et rudimentaires, jusqu'à donner l'impression d'être dans un pays à peine sorti des mains de la nature. Ceci traduit la complexité du problème de la route non seulement au Pérou, mais aussi dans les autres nouveaux Etats Hispano-américains. Pour des nombreux voyageurs qui ont parcouru le pays au XIX^e siècle, chaque région géographique du Pérou présente un système de communication lié à sa condition géomorphologique :

D'abord la Côte Pacifique, longue de 3000 km et qui présente un des déserts les plus arides du monde et qui divise ses vallées, généralement alimentées par des fleuves et très significatives pour l'agriculture. Dans cette région, il y avait une impossibilité de l'usage de la roue et même pour les animaux à monture. Sans eau, ni fourrage, les animaux ne servaient qu'à effectuer des petites distances entre les oasis. À ce propos, Juan Jacob Von Tschudi déclare que:

« *El viajar en la costa del Perú es muy fatigoso ya que los caminos pasan por extensiones de arena de modo que con frecuencia no se puede ver rasgos de vegetación por distancia de 20 a 30 millas, sin encontrar una gota de agua. [...]Innumerables bestias de carga mueren por los esfuerzos de estos viajes, largas filas de cráneos señalan la dirección del camino en el desierto. Solo quien dispone de caballos muy buenos y entrenados puede atreverse a emprender largos viajes por las planicies arenosas*» (Tschudi, 2003[1846]: 173)

Ainsi les plaines côtières, zone de forte concentration des populations, présentaient une hostilité liée au désert et qui rendait pénible la communication non seulement entre les différentes villes, mais également entre les différentes haciendas. Le sable du désert ne permettait pas l'usage de la roue et même le déplacement normal des animaux. Aussi, Flora Tristan, en visitant l'hacienda Lavallo à Chorillo, mentionne que les routes étaient pleines de sable et qu'elle dut effectuer le trajet à pied. (Tristan, 1971: 301). C'est aussi l'avis de Pedro Dávalos y Lissón qui déclare dans son ouvrage, *Las Vías de comunicación en el Perú* : «*En la costa, siendo los caminos anchos y de terrenos plano, el tráfico se ha hecho siempre en carros tirados por bueyes, mulas y caballos, pero lo desarreglado del piso impide utilizar la fuerza de estos animales*» (Dávalos y Lissón, 1928: 44).

Dans la région montagneuse, barrière naturelle à la mobilité des populations, on y trouve des crêtes, d'énormes pentes raides, de profonds canyons et versants perpendiculaires, qui empêchent non seulement la circulation des hommes, mais aussi celle des roues des carrosses et des charrettes. Ainsi, Tschudi mentionne à ce propos que:

«Pero de lo más desagradable y fatigoso que es el viajar en la costa, resulta aún más penoso y peligroso en la sierra. Frecuentemente, el camino mide solo unos codos de ancho, pasando por abismos terribles en cuyas profundidad braman corrientes veloces o se inclina casi perpendicularmente sobre pendientes muy empinadas».
(Tschudi, 2003[1846]: 211)

Ce témoignage démontre la difficulté patente pour les Péruviens du XIX^e siècle de se mouvoir dans cette région montagneuse. La raideur des pentes avaient amené les Indiens, comme précédemment mentionné, et par la suite des Espagnols, à créer des chemins près des lits des rivières. L'idée en soi était très ingénieuses, mais il résulte que pendant les saisons de pluies dans les montagnes, les rivières débordent et inondent les pistes. Tschudi, en partance pour San Mateo, un village situé en pleine montagne au Pérou, nous dit ceci :

« El camino se acerca más al río y su uso se impide por grandes amontonamientos de rocas en algunas partes. Durante la época de lluvia, el río sale de su lecho y se arrastra hasta los cerros que delimitan el valle, convirtiendo toda la planicie en una masa de agua con lodo » (Tschudi, 2003[1846]: 213).

En effet, nous constatons que la Sierra, second foyer démographique du pays après la Côte Pacifique, est en proie à des difficultés majeures, la quasi impraticabilité de son réseau routier est le résultat d'une nature moins clémente. Aussi, la rigidité des sols empêche que les fleuves soient navigables, dans la mesure où leur pentes abruptes, et par la force de l'eau, leur lit draine des courants très dangereux. Les fleuves de la sierra, qui naissent dans les sommets enneigés de la cordillère des Andes ont un puissant débit d'eau pendant certains mois de l'année.

Enfin, la région amazonienne couvre près de 60% du territoire. Jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, cette région était la moins peuplée et la moins connue, non seulement à cause de l'exubérance de la forêt, mais aussi par la faible population des Indiens qui constituait la population locale. Pendant toute la durée de la colonisation espagnole au Pérou, les Espagnols s'intéressaient peu ou presque pas à cette partie de l'Amazonie. Pendant l'époque républicaine, ce n'est qu'à partir de la fin du XIX^e siècle que les politiques et le peuple accordaient une attention particulière à ces régions amazoniennes prodigieusement riches, qui accumulent des richesses dont les différents produits naturels de ses forêts et d'abondantes variétés de poissons de ses fleuves, rivières et cours d'eau. C'est une région qui se dressait comme « la Terre Promise », où l'avenir et le développement pouvait se faire.

Pour y arriver, il fallait déjà penser à établir une voie de communication avec ces terres afin de les sortir de leur enclavement. Pour les chercheurs de l'époque qui s'intéressaient à cette région, comme Benito Arana, Antonio Raimondi et bien d'autres, la voie la plus sûre était celle de Mayro, qui passait par Cerro de Pasco, les vallées de Huánuco et celle de Pozuzo jusqu'au port de Mayro. Cet itinéraire a été choisi dans la mesure où il existait déjà une route construite entre Huánuco et Pozuzo par l'ouvrier Antonio San Miguel et qu'à partir du port de Mayro, le transport pouvait se faire en bateaux à vapeur surtout sur la plupart des zones

navigables de l'Amazonie. (Arana, 1896: 4). Dans le même sens, concernant la praticabilité de ces milieux, Tschudi mentionne que : « *El camino es angosto, empinado y desigual. Por casi todos los lados se usan pasos naturales por los cuales se conduce el sendero, por lo general, son quebrados cavados por el agua o deslizamiento de tierra*» (Tschudi, 2003[1846]: 325)

Il est clair qu'à cette époque, tout le monde utilisait ces pistes pour se déplacer. Certains historiens comme Carlos Contreras pensent que jusqu'à la fin du XIX^e siècle, cette région, même si faisant partie du territoire national, était toujours considérée comme "la terre inconnue", puisque difficile d'accès depuis la capitale, Lima. Ainsi, on pensait que le côté oriental du Pérou n'avait pas de sortie. La *selva* est réputée avoir un climat tropical chaud et humide. La forte pluviométrie de la zone la rend encore moins praticable. Pour se déplacer dans cette jungle, comme l'affirme Tschudi, les Indiens utilisaient une méthode très particulière pour créer une voie de contournement, lorsque celle-ci était obstruée par un obstacle quelconque. Cette technique était appelée « *Barbacoas* », qui était un système de palissade, qui consistait à créer une élévation ou une déviation de la route :

« *Cuando un camino se ha interrumpido por un derrumbo o por una roca que no se puede evitar, se clava palos de entre tres y tres medio pies de largo en las grietas de la roca o en forma vertical de la tierra. Sobre éstos se amarra algunas ramas fuertes y se llena los intersticios con ramas de árboles más delgadas o cañas, entrelazadas a modo de estera. Sobre esta construcción se echa una capa de tierra o lodo y el puente está acabado*». (Tschudi, 2003[1846]: 326)

Ainsi, les moyens utilisés par les populations s'avéraient rudimentaires, lorsqu'on sait que c'était un travail sans fin, dans la mesure où, dans une région aussi pluvieuse, mettre de la boue sur des ponts était peine perdue puisqu'elle finit toujours par fondre avec le ruissèlement des eaux. L'autre difficulté et pas la moindre, est celle liée au déplacement en zone montagneuse de ladite forêt. En effet, les pistes utilisées étant en terre, il était très difficile d'avancer ou de grimper sur le dos d'un animal ou à pied, à cause des glissades occasionnées par la raideur du terrain, surtout en période de pluies. Il était facile de circuler pour les populations

indiennes locales, habituées à ces conditions, mais pour les chercheurs et autres scientifiques qui allaient à la découverte de cette partie du territoire, c'était un exercice difficile. Pour pallier cet inconvénient, certains indiens utilisaient une technique de transport dont nous allons développer dans les chapitres qui suivent, les *Cargadores de Pretina* encore appelés, « *chaucheros* »

Concernant les zones urbaines, comme Lima la capitale, elle présentait un panorama d'une ville coloniale sortie prématurément du pouvoir espagnol. À ce propos, tous les historiens s'accordent à dire que c'est au fond une très belle ville, « la ville des rois », sûrement à cause de son rayonnement et de la place qu'elle occupait à l'époque coloniale comme la capitale d'une vice-royauté. Ceci étant, son réseau routier urbain ne pouvait que correspondre à la taille de sa notoriété. Mais comme nous le décrit Tschudi: « *Lima tiene 405 calles. Éstas suelen tener un ancho de 34 pies y 386 pies de largo con pavamiento de mala calidad, pero con veredas* ». Cela voudrait dire qu'une politique d'assainissement des voiries urbaines était déjà mise en place depuis l'époque coloniale. Car étant la capitale du Pérou, elle devait présenter un visage rayonnant et noble comme celui de la capitale métropolitaine. Mais comme dans la plupart des grandes villes de cette époque, il n'y avait qu'au centre-ville, dans des quartiers de riches où les rues étaient construites en pavés. Mais dans les quartiers périphériques ou populaires, comme le mentionne Flora Tristan, les rues étaient sales, couvertes d'immondices et de boue. À ce propos, Tschudi ajoute que, dans les grandes villes comme Lima, les hommes riches faisaient construire leurs rues, à l'exemple du Marquis d'Osorno, Ambrosio O'Higgins fit construire une rue, la fameuse *Puerta del Caballo*, (l'Avenue coloniale), qui partait des murailles de Lima au fort de San Felipe. Elle fut inaugurée le 6 janvier 1800. Le coût de cette réalisation s'élève à 340.964 piastres.

2. 1. 2 Les routes en terre destinées à l'extraction minière.

Le tableau que nous venons de dresser présente la situation du réseau de communication terrestre péruvien au sortir de l'époque coloniale. Au XIX^e siècle, les autorités péruviennes avaient essayé de s'intéresser à ce problème de voies de communication terrestres. En effet, dans la région andine, deux entreprises privées avaient essayé de construire les routes avec de la terre à Ancachs, Junín et Cuzco. C'est la *Patarara Company*, une compagnie anglaise dirigée par Sr. Torrance: « *El camino parte de Pampa del Mirador, a 2800 pies, y sube hasta el Milagro a 12.300 pies. La obra fue bien construida y prestó muy valiosos servicios* » (Dávalos y Lissón, 1928: 45). La seconde route de la Sierra fut ouverte par l'industrielle Augustin Tello, qui bâtit la voie qui existe entre Cerro et le sommet d'Antacahscha, près de Casa Palca. (Dávalos y Lissón, 1928: 44-45).

La construction de ces routes en terre par les industriels anglais n'avait pas d'élan philanthropiques, mais plutôt économiques. En effet, le Pérou a toujours été la convoitise de plusieurs pays occidentaux, notamment l'Angleterre, qui une fois, la révolution industrielle enclenchée, notamment avec l'invention de la machine à vapeur, s'intéressait à ce pays au sol et au sous-sol avantageux. C'est ainsi, avant même que le pays ne soit libéré du joug colonial, que l'installation des machines à vapeur dans les mines de Pasco en 1816 était déjà effective. Vers 1860, les frères Nadal et Garmendie avaient installé une industrie textile avec des machines à vapeur à Cuzco. Enfin, toujours dans la même période, ces mêmes anglais, exploitaient déjà le Lac Titicaca, avec des barques à vapeur (Contreras, 2010: 65).

Bien que ces routes construites soient bénéfiques pour le transport des biens et des personnes, elles présentaient tout de même quelques inconvénients. En effet, la construction de ces routes avait pour but de palier aux carences que présentait le transport des marchandises à dos d'ânes par les muletiers. Une mule ne pouvait transporter qu'une infime quantité de marchandises. Alors que si ces mêmes animaux pouvaient tractées une charrette, la quantité des biens transportés serait supérieure. Seulement, les matériaux (les pierres et des cailloux) avec lesquels étaient construites les routes ne convenaient pas aux animaux qui ne les supportaient pas.

Les routes construites par la *Patara Company* avaient quelques soucis d'étanchéité surtout en période de pluie. Par exemple, pour tracter une voiture de 10 à 12 quintaux, il fallait utiliser six mules. (Dávalos y Lissón, 1928: 47)

L'autre inconvénient et pas le moindre, était celui lié à l'alimentation des bêtes qui tractaient les voitures. En effet, les zones desséchées dans les vallées andines, compliquaient le transport des biens en toute quiétude, dans la mesure où, sans fourrage et sans eau, les animaux se fatiguaient et finissaient par mourir de soif ou de faim. À cause de ce dernier point, le transport sur ces routes devenait très cher et dû finalement être abandonné.

Une fois encore, le XIX^e siècle ressemblait dans son ensemble à la période coloniale sur le plan structurel. La construction ou l'aménagement des routes ne correspondaient essentiellement qu'aux itinéraires qui menaient vers les centres d'extraction des matières premières ou mieux encore vers les installations des intérêts économiques des industriels étrangers. Seulement, ces routes avaient subi un trafic quotidien qui finit par les détruire et le Pérou se trouvait une nouvelle fois au point de départ, avec des régions très enclavées.

2. 1. 3 Le Pérou est un « chemin »

L'enclavement du Pérou ou disons, des régions intérieures du pays avait provoqué un isolement, qui avait des répercussions sur les plans, social, économique et politique. C'est ce dernier point qui amène l'historien Antonelli Gerbi à donner une définition très ironique et symbolique du Pérou : « *Perú es un camino* » (Gerbi, 1944). Il justifie sa définition en disant que d'autres pays peuvent aussi se résumer en un symbole géographique comme : « *Egipto es un valle, el Brasil una selva, la Argentina una pampa, Siberia una estepa, Inglaterra una isla, Panamá un istmo cortado y Suiza un punado de montañas consteladas de hoteles* » (Gerbi, 1944: 9). Si pour Antonelli Gerbi, "le Pérou est un chemin", c'est sûrement parce que les chemins péruviens, tout comme les routes qui se construisent plus tard, avaient plusieurs fonctions :

D'abord, les chemins ont une valeur de solidarité nationale, dans la mesure où, leur construction et leur maintenance donnent du travail aux chômeurs. Aussi, ils ont une valeur d'union nationale : ils rapprochent les péruviens entre eux, réduisent énergiquement les distances dans l'espace et dans le temps, en éliminant les facteurs de dispersion, capte et canalise dans son réseau toutes les énergies positives. Or, selon Dávalos y Lissón, ce ne fut pas le cas au Pérou et surtout pour les populations de l'arrière-pays:

« La gente que se contrata en el valle de Jauja para las minas de Yauli hace el viaje a pie como en tiempos de los incas, y demora cuatro o seis días en salvar una distancia de veinte leguas, que por ferrocarril o automóvil la recorrería en cinco o seis horas. En el departamento de Ancachs, en el hermoso callejón de Huaylas, familias que están separadas por quatorce o quince leguas, como para entre Caraz y Huaraz, por los malos caminos no pueden verse sino una vez cada dos o tres años »
(Dávalos y Lissón, 1928: 14)

Ici, ce qui se dit d'Ancachs, s'applique à toute la cordillère entière et jusque dans la partie amazonienne. Cette difficulté décourageait plus d'un à prendre le risque de parcourir le pays, non seulement à cause du mauvais état du réseau routier mais également de tous les risques d'agressions et autres liés au voyage. Par exemple, si une famille de 10 à 12 personnes désirait se rendre à Lima, elle devait se préparer des mois d'avance pour trouver les bêtes de somme qu'il fallait. Et lorsqu'on était démuné, il était impossible de voyager. C'est cette raison qui a fait que les peuples de l'intérieur du pays comme les Indiens avaient des difficultés à voyager et ne connaissaient pas la nation dans laquelle ils vivaient.

Puis, les chemins ont une fonction politico-stratégique, dans la mesure où, ils permettent à l'armée de se déployer avec rapidité aux quatre coins du pays pour mieux le protéger, ce qui multiplie son efficacité. Selon Dávalos y Lissón, la configuration géomorphologique du pays renforcé par l'absence des routes constituait un véritable problème surtout au moment des soulèvements des populations à l'intérieur du pays. Il faut noter ici que le XIX^e siècle est marqué par de multiples conflits socio-politiques qui se déclenchaient un peu partout dans le pays.

En effet, l'absence d'un réseau de communication viable faisait que, lorsqu'il y avait un mouvement d'humeur, le gouverneur de la province ne recevait l'information qu'une semaine plus tard, ce qui fait que pour endiguer la situation, il était parfois trop tard. Et, le plus souvent, dans la précipitation, le gouverneur réquisitionnait toutes les bêtes de sommes qu'il trouvait sur son chemin pour faciliter le transport de des troupes. Cette méthode provoquait des courroux et un manque à gagner auprès des propriétaires, des mules, mulets et lamas, dans la mesure où, les bêtes réquisitionnées mourraient ou se perdaient :

« Un movimiento revolucionario se sospecha que ha tenido lugar por la interrupción del telégrafo, si lo hay, pero la noticia no se confirma en Lima sino después de cuatro o cinco días, cuando ya toda una provincia esta levantada. Obligado el gobierno a sostener el orden público y a movilizar sus tropas, se apodera de todas las acémilas que encuentra al paso y que no han podido ser tomadas por la revolución. Ocasiona la ruina general, pues la mitad de los animales quedan muertos o perdidos » (Dávalos y Lissón, 1928: 16).

À cause du problème de communication la plupart des hommes politiques ne connaissaient pas leur pays. Cette situation s'appliquait quasiment aux autres pays d'Amérique du Sud qui étaient dans le même cas, Chili, Argentine, et même le Brésil. Certains historiens pensent même que la multiplication des discordes entre hommes politiques du XIX^e siècle pouvait aussi s'expliquer par l'absence d'un réseau de communication qui aurait permis aux différents protagonistes de se retrouver et de discuter sur les points de leur mécontentement.

Enfin, les chemins ont une fonction fiscale, économique et administrative, dans le fait qu'ils facilitent le recensement de la population, la collecte de l'impôt et surtout rendent efficace le travail des organismes exécutifs. Là encore, le Pérou avait d'énormes difficultés à répondre à ces attentes. Sur le plan purement économique, si nous prenons l'exemple d'une entreprise minière établie à Cerro, pour les besoins de sa croissance et surtout le transport des minerais, elle avait besoin de 500 à 600 mules, ce qui coûtait entre 50 à 60.000 soles¹¹. Or, pour conduire et diriger un tel

¹¹ Monnaie adoptée en 1863 après le *Peso* adoptée en 1825.

troupeau, il fallait recruter plus de 80 muletiers et disposer de pâturages assez grands pour les nourrir. Ce qui fait que, le coût de transport revenait très cher et devenait parfois moins productif (Dávalos y Lissón, 1928: 42).

Il faut préciser que depuis la colonisation, l'accès aux ressources minières du pays avait conduit les autorités politiques à aménager des chemins pour l'acheminement de ces dernières. Au XIX^e siècle, nous constatons que la même politique s'applique sous l'ère républicaine. L'économie péruvienne était basée essentiellement à cette époque sur l'exploitation et l'exportation de ses ressources naturelles. Cependant, il arrivait parfois que ces projets d'investissement sur la mise en place des moyens d'accès à ces ressources n'aboutissent pas ou subissent des dommages. C'était le cas en 1875, une puissante compagnie minière dirigée par Enrique Meiggs découvrit un grand gisement d'uranium à Chilete. Pour son extraction, la compagnie avait construit un chemin de fer partant de Pacasmayo à Chilete. Mais les alluvions qui s'en suivirent le détruisirent complètement et le projet fut abandonné. Tout comme le gisement de cuivre découvert à Cerro de Pasco en 1897, qui ne put être exploité faute de route. (Dávalos y Lissón, 1928: 20-21).

Le constat qui se dégage après analyse de ces deux faits est que, le Pérou du XIX^e siècle est comme un enfant qui fait ses premiers pas. Bien qu'ayant été la capitale d'une grande entité administrative, la vice-royauté du Pérou, elle manquait considérablement de structures de bases comme les routes pour s'assumer pleinement. Il faut noter qu'à l'époque républicaine, le pays était handicapé par plusieurs maux, les problèmes socio-politiques, économiques et surtout la complexité de son milieu géomorphologique qui était un grand frein au développement des structures de communication qui permettaient l'accès aux ressources et à la libre circulation des biens et des personnes. À cette période, le seul pays en occident à avoir un réseau routier en bon état et entretenu régulièrement, était la France.

En conclusion, depuis la nuit des temps, les chemins ont été le germe et l'âme du Pérou. Les études modernes ont démontré que le réseau des chemins inca n'avait pas, sauf d'une manière secondaire, une fonction économique et commerciale, et qu'ils n'étaient arpentés qu'exceptionnellement par des marchands et des pèlerins. Ils

furent construits à des fins stratégiques et administratives et fréquentés par des courriers, des agents fiscaux, des militaires y des fonctionnaires, pour le transport de l'or et des impôts. Sous les périodes coloniales et républicaines, ces chemins et plus tard les autres voies de communication qui étaient construites remplissaient les fonctions contraires. La route devenait facteur de développement dans ce sens qu'elle remplissait les fonctions, économique, commerciale, de mobilité et surtout d'intégration. La limite des moyens techniques, la complexité du milieu géomorphologique et surtout les crises internes et externes ont été des facteurs déterminants de l'enlisement du Pérou sur le plan structurel. C'est cette complexité du cas péruvien qui avait amené Antonelli Gerbi à conclure sur ces phrases: « *El Perú no es un país montañoso, puesto que más de la mitad de su superficie es sobremanera chata; no es selva, toda vez que el centro de gravedad de su economía se halla en una faja de desierto, y no es desierto si en él pueden vivir más de siete millones de habitantes. No es ciertamente un país continental y mediterráneo, ya que se asoma al mar en una extensión de más de dos mil kilómetros de costa; pero es un país marítimo, puesto que durante siglos y siglos pudo ignorar la existencia ultramarina, y aún hoy en día la mayor parte de su población podría vivir casi sin comercio internacional*» (Gerbi, 1944: 9-10).

2. 2 Les différents produits en circulation

L'activité commerciale permet un libre échange entre les individus à travers un espace restreint ou étendu. Cette circulation des biens et des personnes représente un flux qu'il faut contrôler à travers la mise en place de mécanismes de résorption. Le Pérou colonial est un espace qu'il fallait apprivoiser pour les Espagnols. Cela passait aussi par la réduction des distances entre les villes, avec la mise en place de voies et de moyens de communications pour satisfaire cette demande. Ainsi donc, pour qu'il y ait de véritables circuits commerciaux il faut des produits de bases qui puissent être rentables et alimenter le marché à court, moyen et long terme.

Au Pérou, les Espagnols s'intéressaient à plusieurs produits du sol et du sous-sol. En effet, l'une de leurs attractions était les pierres précieuses, notamment de l'or et de l'argent. La mine d'argent de Potosi, découverte en 1545, avait constitué pendant toute la période coloniale, le poumon de l'activité économique du Pérou. C'était la plus importante de tout l'empire espagnol d'Amérique. C'est grâce à cette ressource que la zone géographique sur laquelle nous travaillons a connu des mouvements importants de population pour son extraction. Ces mouvements ont donc permis la création d'une activité commerciale basée sur le transport des minerais et d'autres produits de première nécessité.

Au XIX^e siècle, il est donc important de nous interroger si le même schéma économique était toujours en vigueur, surtout avec l'avènement des indépendances. Pour ce faire, nous allons dans ce chapitre identifier les grandes zones d'attraction économique au Pérou pendant la fin de la colonie et tout au long du XIX^e siècle. Ces régions vont nous permettre d'identifier les besoins réels des entreprises locales et des populations riveraines. Aussi, pour être complet dans notre analyse, il est important de déterminer les différents centres de production des produits finis et alimentaires dont avaient besoin des zones économiques qui étaient en majorité des lieux de consommation. Nous allons donc mettre l'accent sur les produits à grande valeur vitale et économique.

2. 2. 1 Les différents centres de production

En effet, comme déjà mentionnée, pendant l'époque coloniale et même républicaine, l'économie péruvienne était basée en majorité sur l'exportation des ressources minières à forte valeur ajoutée. La Sierra centrale, notamment la région de Cerro de Pasco a été le centre de grandes influences socio-économiques péruviennes. Son importance date de la fin de l'ère coloniale quand la valeur du minerai d'argent avait atteint son apogée. Ainsi, deux zones d'influence économique se distinguent, à savoir, Cerro de Pasco et Lima la capitale, qui avait un rôle géostratégique et centralisateur de la politique et de l'économie péruvienne. Pour mieux cerner le dynamisme de cette région de Cerro de Pasco dans l'économie péruvienne, il est important d'analyser les fondements de la production de cette région pendant le XIX^e siècle.

D'abord, après la chute de la production argentifère des mines de Potosi, la sierra centrale était devenue le noyau de la production de l'argent et avait conservé son rôle hégémonique acquis dès la fin du XVIII^e siècle et qu'il avait conservé tout au long du siècle suivant. Nous pouvons donc avoir une idée de l'importance qu'avaient les productions argentifères de Cerro de Pasco et de Huarochiri, deux régions clés qui ont produit plus de 85% d'argent dès 1833. Selon Nelson Manrique, dans ses travaux sur *“El desarrollo del Mercado interior en la sierra central 1830-1910”*: « En 1825 las exportaciones de moneda representaron el 90% del total de las exportaciones peruanas, porcentaje que en 1840 fue cerca de 82%» (Manrique, 1978: 28). Ce qui peut correspondre plus ou moins aux estimations que nous fait Jakob Von Tschudi:

« La cantidad de la plata fundida y registrada en Cerro de Pasco alcanza una suma de 200.000 a 300.000 marcos por año, pocas veces llega a sumas mayores. Entre 1784 y 1820, así como entre 1826 y 1827, es decir en un lapso de 39 años, la suma total llegó a ocho millones y 51.409 marcos...» (Tschudi, 2003[1846]: 282).

À cela, il faut rajouter la quantité d'argent qui se perdait dans la contrebande légion à cette époque-là. Cependant, le Pérou ne dispose pas seulement de mines de Cerro de Pasco, d'autres districts possèdent aussi d'importants gisements miniers qui peuvent aussi se comparer à ceux de Potosi. Les plus rentables sont ceux des

provinces de Pataz, Huamanchuco, Caxamasca et Huallgayoc. Dans les provinces montagneuses du sud, il existe d'autres mines plus ou moins riches comme celles des provinces de Puno, Azangaro, Caravayo, Huacullani, San Antonio de Esquilache, Tamayos, Picotani, Cancharani, Chupicos, etc. (Tschudi, [1846]2003: 287). La non-exploitation pouvait s'expliquer par plusieurs raisons, soit que ces mines, bien que riches, n'étaient pas rentables à long terme, soit que certaines comme celles du sud présentaient de véritables problèmes de drainage d'eau pour leur exploitation.

Puis, les guerres d'indépendances ont favorisé l'effondrement du système d'haciendas de la région, ce qui avait provoqué la ruine des propriétaires terriens majoritairement d'origine espagnole. Ces derniers se sont reconvertis petit à petit dans d'autres domaines plus lucratifs comme les mines, le commerce et surtout le transport lié à ces activités. Selon les travaux de Nelson Manrique ou de Carlos Contreras, l'exploitation minière de la région de Cerro de Pasco a permis l'expansion du commerce et surtout le développement d'un important système d'élevage des bêtes de somme dans les hautes terres voisines, principales ressources des muletiers tout au long du XIX^e siècle. (Manrique, 1983: 27).

Cette expansion de l'économie régionale a été aussi propice au développement des cités dans lesquelles résidaient les mineurs, les propriétaires terriens et les commerçants généraient une demande régulière en produits de première nécessité locaux ou importés d'Europe. En effet, bien que productrice d'importants gisements d'argent, la région de Cerro de Pasco n'étaient pas propice au développement d'une activité agricole, à cause de sa situation géomorphologique. Car située à plus de 13 673 pieds au-dessus du niveau de la mer, c'est une ville comme nous la décrit Tschudi :

« Con un exterior colorido en los trópicos, cerca del límite de la nieve permanente, de la naturaleza salvaje de sus alrededores y el clima severo, casi insoportablemente frio. [...] Cerro de Pasco no produce otra cosa que la plata, la estadía en este lugar resulta sumamente cara. Todas las necesidades absolutas provienen de afuera, normalmente de distancias considerables. Todos los depósitos abundan con todo lo que exige la necesidad o el lujo; los precios son exorbitantes, determinados por el transporte a larga distancia, la codicia de los vendedores y la abundancia del

dinero. El mercado está repleto de víveres de todo tipo y puede compararse fácilmente con el de Lima en la variedad de su oferta, ya que la costa, las planicies altas y la selva envían sus productos a Cerro de Pasco» (Tschudi, 2003[1846]: 277; 283).

Nous pouvons donc constater que pour une zone qui pouvait réunir entre 4000 à 10000 personnes par saisons selon la quantité et la qualité des gisements découverts, Cerro de Pasco était une région en perpétuelle mutation et devait relever un autre défi, celui de répondre aux besoins nutritionnels et ludiques de ses populations diverses. Les raisons climatiques et socio-historiques la contraignent d'importer tous les produits de consommation.

Enfin, l'autre caractéristique de cette région réside dans le fait qu'il existe un ensemble de communautés paysannes très robustes et travailleuses qui ont permis le développement d'une économie paysanne solide. En effet, depuis l'époque coloniale, les haciendas ne s'étaient pas développées dans les vallées basses de Mantaro, elles étaient plutôt installées sur les terres hautes propices à l'élevage des bêtes de somme. Du coup, une rivalité s'était installée entre les éleveurs qui contrôlaient les hautes terres et les communautés paysannes des vallées fertiles et qui possédaient d'importants pâturages. Cela avait permis à ces communautés d'avoir une économie extraordinairement solide basée sur la division sociale du travail entre paysans.

Ainsi donc, après la présentation des caractéristiques liées à la production argentifère à Cerro de Pasco au XIX^e siècle, nous pouvons nous rendre compte du choix des autorités péruviennes de s'y intéresser et d'y établir un poumon économique. Elle n'était pas seulement attractive par sa production minière, elle l'était aussi par des mécanismes socio-historiques qui ont contribué à son émergence. Par conséquent, il est important, partant de ces analyses, de nous intéresser aux produits de consommation en partance pour Cerro de Pasco et qui transitaient sur les circuits commerciaux existants. Pour cela, nous allons nous intéresser aux produits de base qui participaient au fonctionnement de la production minérale de la région en général.

2. 2. 2 Les produits à grande valeur économique et vitale

En effet, pour mieux comprendre les besoins des populations de Cerro de Pasco, il est important de nous intéresser à sa constitution sociale. Selon Tschudi et les travaux d'autres historiens du XIX^e siècle:

« Cerro de Pasco puede dividirse en dos grupos: los negociantes y los mineros, ambos en el sentido muy amplio de la palabra. Los negociantes son mayormente europeos y criollos blancos y son dueños de los depósitos más grandes. Casi todos los dueños de posadas, cafeterías o bares de aguardientes son italianos, en particular los genoveses, como sucede en Lima. El comercio al por menor está en manos de los mestizos, mientras que los indios se ocupan de traer los víveres de regiones lejanas»(Tschudi, 2003[1846]: 283).

Donc, avec une population diversifiée qui regroupait toutes les castes, les besoins de population se trouvaient aussi variés. Ainsi, de quoi avait besoins les populations et d'où venaient ces produits ?

La principale ressource pour laquelle Cerro de Pasco était devenue une région attractive restait les mines d'argent. Elles constituaient l'axe de l'économie régionale pendant la première moitié du XIX^e siècle. Autour d'elle s'étaient greffées d'autres activités. Pour l'extraction de l'argent, il fallait distinguer deux phases : la phase de l'exploitation et celle du transport. Celle qui nous intéresse ici est celle liée au transport. En effet, vue l'état du réseau routier dans la zone en particulier et dans tout le pays en général, une activité de transport à l'aide des camélidés (lamas) faisait déjà ses preuves pendant la colonie. Cette activité, développée en profondeur dans les chapitres qui vont suivre, était tellement rentable que la demande en bêtes de somme avait explosé. C'est dans cette optique que la région d'Huancavelica s'était distinguée dans l'exportation de la laine et surtout des bêtes de somme vers Cerro de Pasco, afin de palier à cette carence :

« De las provincias de Huancavelica y Angaraes se exporta lana de alpaca, exportación que puede calcularse en 3500 quintales al año, y la de llamas, que se llevan al Cerro de Pasco para el carguío de metales en 9 ó [sic] 10 mil anualmente, entre las dos provincias, siendo éste el cálculo más o menos concreto» (Manrique, 1983: 31).

En dehors des bêtes de somme destinées au transport du minerai, Huancavelica se distinguait aussi pour sa production du mercure, essentiel au traitement du minerai d'argent. D'après les travaux de Magdalena Chocano sur les « Circuitos mercantiles y auge minero en la sierra central a fines de la época colonial », qui consistaient aussi à l'analyse des rapports de douanes de l'intérieur du pays qui enregistraient les transactions entre les autres régions et celle de Cerro de Pasco ; Huancavelica était plutôt en concurrence avec le mercure qui revenait de l'Europe :

Quintales de azogue vendidos a los mineros de Cerro de Pasco por la Caja Real¹²

Año	Azogue de Huancavelica	Azogue de Europa	Total
1794	1120.27	955.48	2075.75
1806	1210.56 ¼	233	1443056 ¼
1807	1605.33 ¾	1009.75	2615.08 ¾
1810	1093.72	1365.40	2458.12
1813	700.24	1337.33	2037.57

Tableau 1: Prix du mercure au Pérou entre 1794 et 1813

En analysant ce tableau, nous constatons que vers les années 1794, le mercure de Huancavelica était plutôt privilégié à celui importé d'Europe, notamment avec 11120,27 quintaux contre 955,48 quintaux pour l'Europe. Au fil des années, notamment vers la fin de la colonie, la courbe se renverse, le mercure importé avait un volume plus important que celui produit localement, avec respectivement 1337,33 contre 700,24 quintaux. Cette différence se traduit par la chute de production des

¹² Magdalena Chocano, « Circuitos mercantiles en la sierra central a fines de la época colonial », En, *Allpanchis*, n°21, Lima, 1983, p.6.

mines péruviennes de mercure de Huancavelica d'après les travaux de Carlos Contreras et Alí Díaz sur « *Los intentos de reflatamiento de azogue de Huancavelica en el siglo XIX* ». (Contreras, 2007: 13). Selon ces deux chercheurs, les crises nées des guerres d'indépendance et surtout l'instabilité politique qui s'en suivit ont fait chuter la production du mercure à Huancavelica. Malgré les efforts consentis pour relancer la production, le pays ne put s'empêcher d'importer le mercure d'Espagne. En plus de fournir de la laine et des bêtes à Cerro de Pasco, Huancavelica produisait aussi du vin, un autre produit qui animait les échanges commerciaux internes. Il a aussi permis de dynamiser le marché intérieur péruvien.

En effet, la vigne n'est pas une plante du terroir, elle a été importée par les colons, particulièrement par les missionnaires qui en faisaient un complément essentiel pour les messes. Cette vigne fut donc introduite dans les régions andines et au sud de Lima (Glave, 1989: 64). Au Pérou colonial, la ville d'Arequipa était le centre de production du vin, elle alimentait les villes de Cuzco, la Plata, Potosi et même Lima. Mais, la ville la plus importante restait Potosi dans la mesure où, elle abritait la production minière d'argent. Pour cela, elle constituait un important marché à satisfaire. Entre le XVI^e et le XVII^e siècle, la production des pieds de vigne à Arequipa pouvait atteindre 40.000 et la consommation à Potosi dépassait les 50.000 bouteilles de vin (Glave, 1989: 55). Vers la fin du XVIII^e et tout au long du XIX^e siècle, cette donne restait inchangée dans la nouvelle zone de production minière de Cerro de Pasco. D'après les travaux de Magdalena Chocano, Huancavelica partageait la production de vin et d'alcool avec la ville d'Ica :

« *La producción de aguardientes era la rama más importante de la economía de Ica. Un informe de 1803 indica que cada año se fabrican 112.000 botijas de este licor, 12.000 de vino y 6.000 de vinagre. [...] En la provincia de Tarma donde se encontraba Cerro de Pasco, se consumía anualmente 3.000* » (Chocano Mena, 1983: 9).

En 1816, cette consommation atteignit plus de 4500 bouteilles par an. Aussi, Nelson Manrique affirme que pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, la demande

avait explosé, les régions côtières n'arrivaient plus à la satisfaire d'où les importations d'autres zones et plus particulièrement la zone forestière d'Amazonie :

El aguardiente costeño con el cual se abastecía el mercado de la sierra central se hizo insuficiente, aparentemente a causa del cultivo de algodón en Ica y la consecuente reducción del cultivo de la vid. La demanda insatisfecha fue cubierta en adelante por importaciones creciente de aguardiente selvático, el cual llegó a exportarse hasta la costa. Hacia 1870 la exportación anual de San Ramón (Chanchamayo) ascendía a unas 120.000 arrobas de aguardiente (unos 1.830.000 kilogramos). (Manrique, 1983: 38).

Le vin et les alcools étaient destinés à la classe dirigeante et aux commerçants établis dans le centre de production minière. Mais les mineurs, en majorité composés d'Indiens à cause du climat, de la dureté de travail, de l'éloignement de leurs familles, se donnaient à cœur joie pour se saouler, ce qui engendrait les bagarres et les conflits en tous genres (Tschudi, 2003[1846]: 286) . Les produits enregistrés à Cerro de Pasco, partait de Pisco à Callao et de là, au centre de production minière.

D'autres régions ou villes fournissaient plusieurs types de marchandises, à savoir : le textile et les articles en cuir qui provenaient de Huamanga ; le sucre, le coton, du piment et les friandises de la province de Huaylas. Le bois de construction venait de Hulcumayo, Paucartambo et Capacra. Les produits agricoles comme la farine, le blé, le maïs, le pain, etc., étaient produits à Huánuco, qui selon el *Mercurio Peruano* et Magdalena Chocano, étaient dépendants de la production minière de Cerro de Pasco : « *La economía huanuqueña se encontraba en una dependencia total de la minería de Cerro, tanto que la baja de ésta significo la ruina segura para agricultores de Huánuco* »(Chocano Mena, 1983: 15). La coca était cultivée à Cuzco, Junin et Huánuco et était destinée à un marché majoritairement indien. En effet cette plante, utilisée traditionnellement depuis des temps immémoriaux par le peuple inca, était très appréciée par les indiens mineurs pendant la Colonie et tout au long de l'ère républicaine dans les centres de production minière. La feuille de coca fonctionnait ainsi comme un aliment coupe-faim pour les Indiens. Sa consommation permettait à

ces derniers, non seulement d’offrir des offrandes aux divinités afin d’attirer les bonnes grâces, mais aussi de supporter la pénibilité du travail.

D’après les éléments que nous avons rencontrés, nous avons dressé un tableau qui résume les différents échanges entre les différentes zones de productions des biens et les zones de consommations.

Circuits commerciaux au Pérou du XIX^e siècle

Produits	Provenance	Destination
Minerai d’argent	Cerro de Pasco	Lima
Mercure	Europe et Huancavelica	Cerro de Pasco
Coca	Cuzco, Huánuco, Junin	Cerro de Pasco
Alcool, vin, vinaigre	Huancavelica, Ica, Jauja, Chanchamayo	Lima, Cerro de Pasco, Jauja, Tarma, Huancayo
Textile, lamas, mules, mulets, ânes, laine	Huamanga, Ica, Tucumán, Salta	Cerro de Pasco, Cuzco, Lima, etc.
Produits agricoles (sucre, piments, maïs, blé, farine, pain, café, etc.).	Huaylas, Lima, Ica, Junin	Cerro de Pasco, Lima

Tableau 2: Circuits commerciaux au Pérou du XIX^e siècle.

En effet, cette liste n’est pas exhaustive, car les besoins de populations évoluent avec le temps. Elle présente tout de même l’essentiel des échanges commerciaux entre les zones de production des biens et les zones de forte consommation, Lima et Cerro de Pasco. Nous ne pouvons exclure qu’il existait d’autres circuits intermédiaires qui échappaient aux contrôles de douanes et qui pratiquaient la contrebande de plusieurs marchandises. Ainsi, à travers ce tableau nous pouvons constater clairement que les circuits commerciaux correspondaient aux différents chemins qui formaient le réseau de communication péruvien du XIX^e siècle. C’est à travers l’étude des itinéraires des muletiers, leaders du transport pendant et après l’époque coloniale que nous avons pu mettre en évidence les

différents circuits commerciaux et surtout mettre en lumière le type de marchandises transportées.

Par extension, puisque le sujet abordé dans ces lignes concerne les produits transportés sur les routes péruviennes au XIX^e siècle, il est nécessaire de nous intéresser sur un autre produit qui a été pendant près de quatre siècles le nœud commercial entre L’Afrique, l’Amérique et l’Europe. Il s’agit ici des esclaves noirs. En effet, le Code noir définit et considère le Noir comme un bien-meubles qui avait une certaine valeur marchande. L’abolition de l’esclavage au Pérou n’intervenant qu’au milieu du XIX^e siècle en 1854, un trafic d’esclave régnait dans la région et empruntait les circuits commerciaux connus pour introduire les esclaves dans les régions agricoles de la côte et dans certaines villes des Andes pour y être exploités. C’est ce que nous rapporte Carlos Sempat Assadourian dans son œuvre sur le trafic des esclaves au Pérou: « *Los esclavos serán los objeto de mayor importancia que circulna por la nueva ruta, tanto por el volumen del tráfico como por las connotaciones económicas y sociales que sobreviven debido a su influjo*» (Sempat Assadourian, 1966: 3).

En définitive, un réseau de communication terrestre, quel que soit sa forme est conditionné généralement en fonction des intérêts politiques, économiques, sociaux, etc., et conformément au contexte historique. D’abord, dans le but de dominer et de d’intégrer ; puis en raison du schéma économique (la mobilité des biens, des capitaux et des personnes), et enfin, en considérant le contexte des relations sociales entre les différents zones géographiques du pays. En effet, l’extraction du minerai d’argent avait créé une véritable zone de libre-échange entre la côte, les Andes et une partie de l’Amazonie. Le métal produit dans les mines de Cerro de Pasco, avant d’être exporté, circulait à l’intérieur de cet espace et sa production impliquait tout un vaste réseau d’échange interne. Cette dynamique commerciale avait permis à ce que la zone andine, bien que peu désenclavée, de rester active pendant toute l’époque coloniale et postcoloniale et surtout en concurrence avec les régions de productions agricole de la côte.

Deuxième Partie :

Caractéristiques des métiers des transports

Dans une zone de difficile accès comme le Pérou, la recherche des moyens de locomotion et de communication constitue un défi majeur pour les populations locales. Pour se mouvoir dans le pays, il faut faire preuve d'une grande créativité. Ainsi, dans ce chapitre, nous allons tenter de comprendre ces moyens utilisés pour dompter la nature afin de pouvoir se déplacer sur tout le territoire. Pour ce faire, il est donc nécessaire de s'appuyer sur les voyageurs qui ont parcouru le pays au XIX^e siècle et dont les récits et les témoignages abondants constituent une source explorable et exploitable, mais aussi sur de nombreux historiens qui continuent de produire des œuvres sur cette période de l'histoire du Pérou.

Dans un premier temps, nous allons nous intéresser à un moyen de locomotion presque commun à tout le territoire péruvien à cette époque, l'usage des bêtes de somme. Savoir quel rôle avait ce dernier dans la société péruvienne du XIX^e siècle. Que nous rapportent les voyageurs à ce sujet ? Ensuite, le système de *tambos*, qui était utilisé comme relais aux voyageurs et dans le système de transport au XIX^e siècle constitue un atout considérable, va faire l'objet de notre second axe d'analyse. Enfin, toujours en termes de transport, nous allons nous intéresser à l'activité des Chasquis qui étaient encore utilisés comme courriers pendant la période républicaine. En se basant sur les récits des voyageurs, des chroniques et des sources historiques, nous allons tenter de comprendre les contours de cette activité.

« Siempre se ha dicho que la fuerza del toro se encuentra en sus cuernos, y la del hombre en sus brazos. La fuerza el indio está en sus espaldas; el bulto más grande y pesado se acomoda y marcha largo tiempo sin mostrar la menor señal de fatiga» (Herrera Cornejo 2006, 77).

Chapitre 3 : Les transports dans les zones montagneuses et forestières

Dans ce chapitre, nous mettons l'accent sur le rôle du muletier dans la société péruvienne du XIX^e siècle, notamment, en nous intéressant aux contours de ce métier. Aussi, pour faciliter la mobilité de ce dernier, il y avait une organisation, comprenant un ensemble de chemins, sur lesquels étaient construits des relais ou *tambos* qui leur permettaient de se reposer. Que nous rapportent les voyageurs de cette période quant à leur fonctionnement?

3.1 Le muletier dans les récits de voyage du XIX^e siècle

Le terme « muletier » ou « *arriero* », désigne en général quelqu'un qui conduit les mules ou mulets. Au Pérou, ce terme peut prendre plusieurs connotations. Ainsi comme l'affirme Juan José García Miranda : « *En el Perú, este término tiene muchas otras acepciones : tropero, llamero, wamanguino, lipuku, viajante, negociante* » (García Miranda, 2013: 2). Ces différentes dénominations dépendent non seulement du contexte social dans lequel on se trouve, mais aussi de sa localisation géographique. En effet, le Pérou du XIX^e siècle est un pays comprenant des influences culturelles diversifiées, issues des individus de toutes catégories sociales confondues et de tout horizon, allant des Européens, des Coolies chinois, des Noirs africains aux Indiens. Toujours selon García Miranda:

« El arriero es el transportista que utilizando acémilas traslada equipajes, carga y persona de un lugar de origen a otro de destino; es genérico. El tropero es el que traslada de un lugar a otro ganado de todo tipo por caminos especiales y muchas veces utilizando horas en las noches para no ser perturbado ni perturbar a los otros transportistas durante el día. El día es utilizado para pastar el ganado. El traslado es lento para evitar que los animales pierdan el peso»¹³(García Miranda, 2013: 2).

Cette définition de García Miranda, nous permet de mieux cerner certains termes. En effet, le muletier est un transporteur qui utilise les bêtes de somme telles que les mules ou les mulets pour transporter des marchandises ou des personnes d'un lieu à un autre. Par contre, el *tropero*, peut être considéré comme un « berger nocturne » qui promène son troupeau à travers les pâturages.

Il faut signaler cependant que, le terme « *arriero* » fait partie intégrante de la culture espagnole introduite lors de la colonisation. Antérieurement, les Indiens utilisaient les lamas pour le transport des marchandises (Carrió de la Vandra, 1962: 107). À ce propos, Jesús Contreras, nous résume les différentes caractéristiques qui existent entre la mule et le lama. Selon lui, l'utilisation des lamas avait certains désavantages:

« La utilización de las llamas tenía graves desventajas que limitaban su rentabilidad a determinados rubros del transporte pues apenas pueden transportar un peso de 30 a 40 kilos. Son lentas y tienen escasa resistencia en las zonas bajas cuando, al descender a la costa, es necesario recorrer zonas desérticas, con pocos pastos y falta de agua por largos trechos. En estas condiciones, la mortalidad es muy elevada. Las mulas, en cambio, son más veloces. Poseen mayor resistencia, pueden hacer jornadas más largas, pueden transportar una carga tres veces superior y se adaptan mejor a los pastos costeros y soportar mejor la carencia de agua por períodos prolongados.

¹³ D'autres auteurs comme Ricardo Valderrama Fernández et Carmen Escalante Gutiérrez, nous donne une autre définition du « *Tropero* », dans leur ouvrage sur, « *Arrieros, troperos y llameros en Huancavelica* »: « Esta denominación recibieron, aquellos que trabajaban con dinero de hacendados y comerciantes, recorriendo las alturas para comprar ganado: camélida, ovino, vacuno y equino. Principalmente eran «colectores de llamas» que las compraban en las alturas y luego las arreaban a los centros mineros de Huancavelica y hasta Cerro de Pasco, en que las compraban para utilizarlas en el acarreo de minerales y en la alimentación de los mineros. Los capitales les eran entregados en la modalidad de "al partir" (reparto de la ganancia mitad para el comerciante y mitad para el tropero). Los troperos, utilizando caballos o llamas, llevaban a las alturas diversos productos (ropas y víveres como arroz, sal azúcar, alcohol) para cambiarlos por ganados». P. 70

Además, las mulas pueden competir sin problemas con las llamas en el transporte en las punas y en territorios accidentados » (Contreras, 1982: 7).

3.1.1 Provenance et techniques d'élevage des mules

En effet, c'est l'exploitation des mines de Potosí qui a impulsé le développement de l'usage des muletiers pour le transport du minerai. Cette activité extractive des mines avait permis de lancer une stratégie d'élevage massif et intensive des mules dans les plaines argentines. Ces animaux étaient destinés à ravitailler les villes de Potosí, Lima et d'autres lieux intermédiaires. La mule et le mulet sont le résultat d'une union entre un âne et une jument. C'est un animal femelle hybride et stérile que la nature a rendu possible dans la mesure où l'âne et la jument sont deux espèces différentes. Naturellement, les juments s'unissent au cheval, comme un animal de leur sphère, de même que les ânes aux ânesses. Mais, comme nous le rapporte Carrió de la Vandera¹⁴, une technique d'élevage de ces bêtes était un fait de hasard :

« Considerando los hombres, por casualidad, que de burro y de yegua salía una especie de monstruo infecundo, pero que al mismo tiempo era útil para el trabajo por su resistencia, procuraron aumentarle ; pero viendo al mismo tiempo alguna repugnancia en recibir las yeguas al pollino, y mucho más en criar y mantener la mula a macho, resolvieron encerrar la yegua, antes de su reparto, en una caballeriza oscura, y luego de haber parido, desollaron el caballito y con su piel vistieron un burro recién nacido, que introdujeron a la yegua para que lo criase sin repugnancia. El jumentillo, necesitado de alimento, se arrimó a la yegua, y ésta, creyendo que es su hijo por los efluvios de la piel al asnillo, porque no le mortifique más, y dando luz a la caballeriza adopta la yegua al jumentillo, y éste tiene por madre a la yegua, de que no se aparta aunque le agasaje la que le pario »(Carrió de la Vandera, 1985: 75).

¹⁴ Carrió de la Vandera, *Itinéraire de Buenos-Aires à Lima*, Contributeur Marcel Bataillon (Préface), Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, Paris, 1962. Première édition publiée en 1776 à Lima.

Les techniques d'élevage des gens de Tucumán dans la Vallée de Lerma, qu'évoque Carrió de la Vandra dans ce texte, sont loin d'être élogieuses. On peut constater que ces hommes étaient capables de tout, dans la mesure où, en cette période-là, les circonstances économiques et sociales permettaient ces pratiques. Il fallait à tout prix approvisionner le marché intérieur péruvien, en mules et en ânes. Centré à Córdoba et à Salta, leur trafic couvrait un vaste espace allant depuis les pâturages argentins jusqu'aux régions perdues de la Sierra, aux villes minières, aux capitales du Pérou, fournissant cet immense pays de mules de bât, de selle et de l'attelage (Accarette, 1992: 57). Ces animaux étaient donc élevés jusqu'à l'âge de deux ans, avant leur transport à Córdoba puis à Salta au marché du commerce des mules. Ils étaient acheminés au cours d'un voyage dont le bataillon pouvait atteindre mille bêtes. Le transport se faisait souvent sous le commandement des convoyeurs, composés entre autre, d'un capitaine et de son second. Ils sont ensuite accompagnés par les Indiens, recrutés pour la surveillance et l'encadrement des bêtes. (Carrió de la Vandra, 1962:109).

Une fois dans ces villes-là, il fallait dresser les animaux, et les techniques variaient selon les propriétaires et les coutumes. Pour les gens de Tucumán, la technique qui consistait à fouetter l'animal paraissait brutale et pouvait être considéré comme de la maltraitance. Cependant, chez les Indiens, la technique de dressage paraissait plus douce. Elle consistait à affamer l'animal pour qu'il devienne docile. Cette méthode paraît arbitraire car les animaux perdaient du poids et s'affaiblissaient. En revanche, lorsque les Corregidores, principaux acheteurs des mules rentraient en possession de ces dernières, ils décidaient de l'affectation des mules selon leur future activité. Pour ce faire, les animaux étaient confiés aux muletiers habitués à cette tâche pour un domptage spécifique :

«Introducen en sus recuas este ganado bisoño a la ligera, e insensiblemente le van domando y sujetando con el ejemplo de la formalidad de sus mulas veteranas. Observan estos lentos viajeros la que es más al propósito de las bisoñas para la carga o la silla. A las primeras las ensayan poniéndoles una ligera carga, que llaman atapinga o carta-cuenta, que se reduce a sus maletillas y otros chismes de poco peso. A las que consideran que son de silla les ponen un simple lomillo sin

estribos ni baticola, para que no se asusten, pero a unas y a otras les ponen desde los principios una mamacona, que en la realidad es una jáquima de cuero bruto torcido, para que su cabeza se vaya acostumbrando a este género de sujeción y que lo sirva de embarazo cuando sea preciso montarlas o cargarlas. Después se sigue que a las de silla les cuelgan los estribos, para que se vayan acostumbrando a su ruido y movimiento, como a las que destinan a la carga el aparejo» (Carrió de la Vandra, 1985: 80).

Ainsi donc, après ce dressage, les bêtes prenaient le chemin de l'activité à laquelle elles étaient destinées.

3.1.2 Le muletier, transporteur indispensable

. Dans ce chapitre, nous nous intéressons plus particulièrement à l'activité de transport du muletier, dans la mesure où, le transport était un agent économique et social très important au XIX^e siècle qui a contribué collatéralement avec d'autres activités, à l'établissement d'un espace d'échange pratique et viable au Pérou, malgré ses difficultés morphologiques. L'activité du muletier dédiée au transport des marchandises nécessitait un nombre important de bêtes. Le muletier pouvait ne pas être propriétaire des animaux à sa charge et des produits qu'il transportait. Dans ce cas, il louait les bêtes pour le transport de la cargaison d'un commerçant ou d'un producteur. Le propriétaire des mules et celui de la marchandise signaient un contrat entre eux. Lorsque ce dernier signait un contrat de transport avec un commerçant ou une autre personne qui voulait faire transporter sa marchandise, toutes les mules étaient réquisitionnées et hypothéquées au moment de la transaction, jusqu'à la livraison. Les termes du contrat variaient selon les us et coutumes de chaque partie. Le plus souvent, il ne fallait pas que la valeur de la marchandise transportée soit supérieure au nombre de mules mises à disposition. Ceci, pour éviter le détournement de la cargaison. Mais, les propriétaires de marchandises préféraient souvent recruter un homme de confiance pour exécuter cette tâche (García Miranda, 2013: 25). Elle était tellement particulière qu'elle nécessitait la contribution de plusieurs personnes qui remplissaient différentes fonctions. Il y avait entre autre,

l'assistant (*el ayudante*), le détenteur (*el tenedor*) et l'homme de tête (*el madrinero*). García Miranda, dans ses travaux sur les muletiers et les bêtes de somme, nous livre ici la définition et le rôle de ces différentes personnalités :

« [...] *El ayudante era el encargado de acomodar las cargas y controlarlas a lo largo de todo el camino. Señalaba los sitios de descanso en los que la recua debía pasar la noche y reponerse (pascanas), y era el responsable de la integridad de los animales. En caso de extravío de alguna mula, debía buscarlas y de no encontrarla reponer su perdida. El tenedor debía mantener las mulas depuestas con la faquina (portillero) y los bultos para que fueran aparejados. El mismo debía sostener el primer fardo para iniciar la carga y asegurar la reata (cuerda que mantenía a los animales alineados y unidos entre sí). Era, también el responsable de vadear los ríos y pasos malos indicándole su ruta al madrinero. El madrinero tenía la tarea de contener las mulas para ser enlazadas y sostenerlas del cabrestro mientras se realizaban las tareas de carga. El madrinero era, también, el responsable de conducir a la mula madrina que guiaba la recua...*» (García Miranda, 2013: 25).

Nous pouvons donc constater que le métier de muletier était complexe. Il nécessitait un important dispositif humain et animal. Dans ce texte de Garcia Miranda, nous pouvons constater qu'un muletier n'était pas un simple péon indien qui se chargeait du transport des marchandises. Il devait avoir des ressources capables de réunir autant de monde et de bêtes. En général, un muletier était ou pas responsable des animaux à sa charge. Cela dépendait de la catégorie à laquelle il appartenait. Ainsi, comme nous l'apprend Jesús Contreras, il existait quatre types de muletier :

« 1) *arrieros propietarios de mulas, destinadas especialmente al transporte, y propietarios, además, de parcelas de tierras que les permitía disponer de un plantel de reproductores; 2) arrieros propietarios sólo de capital en animales, pero sin tierras; 3) arrieros fleteros de acémilas y que se dedicaban a la arriería sólo en determinadas épocas del año; y 4) arrieros ocasionales que tenían uno o dos animales de carga, pero que, en caso de necesidad para la realización de un flete, recurrían a la figura del ayni*» (Contreras, 1982: 2).

Dans le tableau ci-dessous, Jesús Contreras nous démontre les différences qui existaient entre les muletiers en termes de ressources.

Arrieros	Mulas	Pesos
Mariano Guerra	60	360
Benito Monrrol	30	30
Isidro Espinosa	20	50
Feliciano Airbar	20	40
...Manrique	15	10
Santos Rojas	10	40
Eugenio Ruis	10	40
Manuel Ochoa	10	40
Pedro Melgar	8	10
Pascual Villacres	7	10
Bernando Fernandez	7	14

Tableau 3: Différents rendements des muletiers (Contreras, 1982)

Ce tableau de Jesús Contreras révèle deux cas : le premier cas consiste à dire que, la richesse des muletiers dépendait du nombre de bêtes qu'ils possédaient. Le deuxième laisse entrevoir qu'ils pouvaient posséder moins de bêtes, mais en travaillant plus ou en signant des contrats de transports plus attractifs, ils pouvaient améliorer leur rendement, comme c'est le cas de Isidro Espinoza, Eugenio Ruis, Manuel Ochoa et Santos Rojas, qui, avec respectivement 20 et 10 bêtes, pouvaient avoir des gains conséquents. Mais, le plus rentable restait la possession d'un grand nombre de mules.

Selon Concolorcorvo, l'activité du muletier dépendait entièrement de la bonne santé de ces bêtes. La durée de vie des mules dépendaient de la zone géographique où elles vivaient. Pour celles vivants en zone montagneuses, elles étaient nourries avec de l'orge, dans la mesure où la rudesse du climat, le relief accidenté et montagneux ne généraient pas de pâturages verdoyants pouvant profiter aux bêtes. Cependant, les mules vivant sur la côte, étaient nourries chaque soir avec de la luzerne que payait leur propriétaire, et, dans les endroits où il en manquait, les muletiers les nourrissaient avec des épis de maïs qu'ils pouvaient emporter par nécessité au cours de leur voyage :

« Un harriero (sic) de las inmediaciones del cuzco, que son las mejores que tiene toda la sierra, no puede hacer más que un viaje redondo de doscientas leguas al año, o en un año, en que gastan de cinco a seis meses. Cuando pasan a Lima refuerzan sus mulas por el espacio de treinta días, a lo menos, en sus alfalfares y pastos abundantes de sus inmediaciones. Cuando salen para Potosí, que dista cuarenta y una legua[s] mas, no tienen recurso alguno có(n)modo, porque son tierras todas de menos pastos comunes, y que solo pudieran reforzar sus mulas con paja cebada, que les costaría mucho más que les produce el porte o flete»(Carrió de la Vandera, 1985: 51).

Ces animaux très robustes, s'adaptèrent facilement à tous les climats et reliefs, par rapport aux chevaux. En montagne par exemple, comme le souligne, Jacob Von Tschudi, il était préférable d'utiliser les mules pour le voyage que les chevaux : *« En viajes por la sierra, es más aconsejable servirse de ellos ya que los caballos de la costa prácticamente son inservibles, no aguantan las nocivas influencias atmosféricas y no resisten al hambre ni a las fatigas mayores. Las mulas y los burros padecen menos de la veta¹⁵ que los caballos ».* (Tschudi, 2003[1846]: 228)

Le muletier a donc acquis un rôle prépondérant dans les régions minières et agricoles du Pérou où l'activité économique se transforma en une importante production des biens qui ont généré une nécessité dans les transports. Eduard Poeppig, pour avoir visité et séjourné à Cerro de Pasco et à Potosí, nous décrit

¹⁵ Real Academia, p. 2083: "Faja o lista de una materia que por su calidad, color, etc., se distingue de la maza en se halla interpuesta"

l'activité qui s'y était développée, et surtout, les caravanes des muletiers, chargées de marchandises qui venaient pour ravitailler cette région dit-il, où, la nature ne produit autre chose que les métaux précieux. (Poepfig, 2003: 107).

Les muletiers transportaient tout, du plus subtils aux plus surprenants objets. Ils étaient quasiment les principaux occupants des chemins péruviens. À ce propos, Eduard Poepfig relate le difficile acheminement d'une machine à vapeur destinée à la transformation du minerai d'argent à Potosi en 1829. Les moyens de locomotion se faisant rares, ajouté à cela l'étroitesse des chemins péruviens à cette période, les propriétaires de la machine l'avaient démontée et remise aux muletiers, pour qu'elle soit transportée pièce par pièce jusqu'à destination. Cette entreprise avait nécessité la mobilisation de 500 bêtes et autant d'hommes qui se relayaient pendant un voyage qui avait duré plus de quatre mois. (Poepfig, 2003:127). Ce rapport de Poepfig démontre combien de foi le transport de cargaison à dos d'ânes et de mules, bien que cela soit l'unique moyen à cette période, fut périlleux et fastidieux. Les raisons de ce désastre sont en général climatiques et structurelles. En effet, le caractère géomorphologique du Pérou et les moyens technologiques limités n'ont pas permis à l'administration coloniale de mettre en place une réelle politique de la route. Et, même lorsque ces dernières existaient par endroit, les éléments climatiques, surtout en saison de pluie, rendaient impraticables certains tronçons.

À ce propos, Tschudi rapporte son expérience vécue sur le chemin de San Mateo, appelée Caccray. Sur ce tronçon, il rencontrait de longues files de mules chargées qui revenaient de la sierra avec des marchandises. Pour lui, ce chemin est d'une dangerosité fatale et il le décrit en ces termes:

« Desde San Mateo, el camino conduce por la profundidad tenebrosa de un barranco escarpado durante media hora, para salir rápidamente por piedras insertadas en las paredes rocosas, a manera de escaleras alcanzan una altura considerable [...] se encuentra, sobre este camino, a largas filas de mulas que vienen de la sierra. En este caso, el viajero se ve obligado a buscar una pequeña hondonada y dejar pasar este grupo cargado, empujado fuertemente contra la pared rocosa. [...] Tuve que quedarme parado en el borde angostoso de la roca por más de dos horas para dejar bajar a varios cientos de mulas, las que apenas encontraron

espacio al lado de mi caballo, para colocar sus cascos en el borde exterior del sendero. En muchos lugares, no se puede evitarlas o retornar y solo se avanza al lanzar al animal que viene al río, para que pueda avanzar el propio. Las muchas vueltas del camino y las aristas impiden la vista panorámica y la preparación de hacerse a un lado »(Tschudi, 2003[1846]: 226).

Dans ce texte, Tschudi se plaint et dénonce, non seulement l'état d'enclavement des chemins péruviens, mais aussi, le caractère encombrant des muletiers et de leurs bêtes. En effet, pour un voyageur, passer deux heures sur le chemin à attendre, est une importante perte de temps. Les caravanes des muletiers étaient certes, importantes pour l'activité économique du pays, mais pour les voyageurs et autres usagers de la route qui les croisaient, c'était fort désagréable, dans la mesure où il fallait s'arrêter pour les laisser passer, surtout à certains endroits lugubres et escarpés qu'on trouvait en zone montagneuse.

Charles Wiener, pour avoir aussi visité le Pérou à la fin du XIX^e siècle, 1875-1877, mentionne le difficile travail des muletiers surtout dans cette zone de Cerro de Pasco. Le plus surprenant, c'est lorsqu'il nous livre la tentative de vol de mules et de sa cargaison par son propre muletier dans le village de Ninaccaca. Il souligne que dans ce village et dans bien d'autres, les muletiers étaient devenus complices des contrebandiers et des bandits qui s'attaquaient aux voyageurs (Wiener, 2010: 236). En effet, les muletiers, appartiennent pour la grande majorité à la communauté indienne du Pérou. Jusqu'à 1580, les muletiers exerçaient ce métier sans rémunération réelle car travaillant sous le joug de l'encomienda. C'est ce même système d'exploitation qui avait entraîné les conflits dans les Andes, notamment avec la rébellion de Túpac Amaru de la fin du XVIII^e siècle, qui avait dans son armée des muletiers réputés comme son cousin Diego Cristobal, Túpac Catari et Pedro Vilcapaza. Cette situation était née de la conjugaison de plusieurs événements. En effet, pendant le XVIII^e siècle, la Couronne espagnole était passée sous le règne des Bourbons, qui avaient introduit une série de changements pour la réinstauration de l'autorité de l'État, la réduction du pouvoir des aristocrates, redonner à l'Espagne son pouvoir militaire en Europe et récupérer la domination de ses colonies américaines.

Ces réformes touchèrent, en premier lieu, l'administration publique dans les colonies, avec la création de deux nouveaux vice-royaumes, celui de la Nueva Granada et celui du Río de la Plata. Ils organisèrent, la défense militaire, avec l'établissement des Etats-majors du Venezuela et du Chili et ils remplacèrent les *corregimientos* par les Intendances. Ensuite, sur le plan religieux, ils expulsèrent les jésuites de l'Empire et l'Etat prit le contrôle de l'éducation. Finalement, le problème qui suscita beaucoup d'intérêts fut politique. Il était nécessaire pour l'administration coloniale de relever les impôts et augmenter la base tribulaire des Indiens. Toutes ces mesures provoquèrent la colère des populations, notamment la rébellion du chef indien Túpac Amaru (Orrego Penagos, 2004: 1).

3.1.3 Les mules : enjeux des guerres au XIX^e siècle

Le mouvement de Túpac Amaru II, qui a vu la participation de plusieurs chefs indiens, notamment la présence dans ses rangs de ses frères, fut très complexe. C'est un mouvement qui avait vu la participation, non seulement d'un nombre important d'Indiens, mais incluait aussi les revendications des populations non andines, comme les créoles blancs, les métis et les Noirs. Sa base sociale fut très importante dans la mesure où le mouvement coïncidait avec le mécontentement des populations face aux réformes bourbonnes. L'augmentation des impôts et la création en 1776 du vice-royaume du Rio de la Plata affectèrent les échanges commerciaux avec Potosí. C'est pour cela que la rébellion fut importante et intégrait le sud et le haut Pérou.

Bien que noble indien, Túpac Amaru II exerçait une activité professionnelle. Son principal métier était muletier, possédant 600 mules dont 350 héritées de son père. Avec ces animaux qui s'adaptaient parfaitement à la géographie andine, Túpac Amaru II transportait les marchandises sur le chemin qui liait Lima, Cuzco, Potosí et Buenos-Aires. C'est son expérience en tant que muletier et la possession de mules, véritables mines d'or à cette période, que ce dernier a pu mener son combat contre l'administration coloniale. C'est pour cette raison que, la présence des muletiers était très utile dans une armée, comme ce fut le cas, pour l'armée de Simón Bolívar et de

biens d'autres groupes armés (García Miranda, 2013: 22). À ce propos, Nelson Manrique nous renseigne sur la participation des muletiers aux conflits militaires et politiques qui ont embrasés le pays au XIX^e siècle. Politiquement, les muletiers ont joué un rôle décisif pendant les luttes indépendantistes, tant dans leur grande connaissance de la Sierra par le nombre de contacts qu'ils avaient tout comme par la nature même de leur activité qui leur permettait de se développer hors du contrôle des commerçants liméniens, de la structure économique et de la bureaucratie coloniale.

Les muletiers ont embrassé la cause patriotique soulevée par Bolivar et San Martín en combattant à leur côté. Le cas le plus significatif est aussi celui de Francisco de Paula Otero qui avait remplacé San Martín lors de son expédition au Pérou pour lutter aux côtés de Simón Bolivar. Francisco de Paula Otero arriva à assumer le rôle de Commandant General des guérillas du département du centre, en jouant un rôle important dans les actions belliqueuses qu'il orchestra, qui lui avaient permis d'accroître notablement ses intérêts et ses affaires dans le commerce, les mines et l'élevage. L'autre cas le plus fulgurant est sûrement celui de l'associé d'Otero, Domingo de Olavegoya, qui, comme le mentionne Manrique Nelson, a vu son patrimoine de bien s'accroître :

« Aun más notable fue el caso de su socio, Domingo de Olavegoya. Este, en base a los recursos acumulados en su actividad de arriero, pudo incursionar en la adquisición de denuncios mineros, legando a su hijo Demetrio un vasto patrimonio, que le permitió poseer sesenta minas en producción en tres épocas diferentes. Posteriormente, por medio de una alianza matrimonial, amplificó aún más sus recursos, formando la gran hacienda minera de Rumichaca y adquiriendo la hacienda ganadera Cónsac, la cual, bajó su condición, se convirtió en la más tecnificada de la sierra » (Manrique, 1983: 35).

Quant aux autres conflits dans lesquels les muletiers étaient impliqués, Pascual Ahumada, nous rapporte ici un fait qui s'était déroulé lors de la Guerre du Pacifique qui opposait le Pérou et le Chili pour le contrôle des mines de Guano, véritable objet de convoitise à cette période. En effet, dans le récit ci-dessous, l'auteur

nous montre le rôle de certains muletiers et responsables administratives et militaires qui ont collaboré dans cette guerre, soit par leur propre volonté ou ayant subi des méthodes répressives « *Los tres chilenos formaban parte de una patrulla enviada por el estado mayor de los invasores con el fin de recoger el armamento que había pertenecido al ejército y Guardia Nacional peruana. En esta tarea, los chilenos contaron con la colaboración del teniente gobernador de Pocsi, dos capataces, y algunos arrieros de la zona*»¹⁶. La participation des muletiers dans les crises internes même internationales qu'a connues le Pérou au XIX^e siècle était stratégique dans la mesure où, ils ont servi de guides aux troupes des différents leaders révolutionnaires lors des guerres indépendantistes du fait de leur connaissance du terrain et de l'usage de leurs animaux, principaux véhicules de cette période.

Les faits que relate Charles Wiener ci-dessus se déroulent pendant l'époque républicaine, pendant laquelle la condition du muletier avait évolué. À ce propos, García Miranda, rapporte que, durant cette époque, certaines circonstances, telles l'indépendance de la Bolivie et le retour de la paix dans la zone andine avait relancé l'activité économique. Du coup, pour le transport des produits, il fut instauré un système de rémunération du travail des muletiers:

« Los jornales de los arrieros se pagaban según la categoría y el viaje, por ejemplo, a Suipacha, cuyo viaje se calcula en 12 días de arrieraje, el flete regular se estimaba en 6 pesos 4 reales de diciembre a junio y 10 pesos de julio a diciembre; el ayudante cobraba 10 pesos, el tenedor 5 pesos y el madrinero 3 pesos. El viaje de Potosí, estimado en 24 jornadas, estaba valuado entre 13 y 20 pesos (según la época del año) y los jornales en 20 pesos, 10 pesos y 6 pesos por categoría. De Jujuy a la Paz, tasado en 45 días de arriería, el flete oscilaba entre 24 y 30 pesos y los jornales para el ayudante era de 30 pesos, para el tenedor de 15 pesos y para el madrinero de 8 pesos. Estos jornales, se consideraban en función de una carga de mula de 12 arrobas, o sea 137,82 kilogramos; una carga estaba compuesta de por 2 tercios de 6

¹⁶ Ahumada, Pascual, *Guerra del Pacífico. Tomo VIII*. Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1891, p. 35.

arrobas cada uno, sobre los cuales se cobraba el derecho de transito» (García Miranda, 2013: 33).

Si les muletiers étaient rémunérés à leur juste prix, pourquoi cette recrudescence des violences et attaques contre les voyageurs que rapporte Wiener ? En effet, le voyageur mentionne que dans cette zone géographique de Cerro de Pasco entre 1875 et 1877, l'activité minière n'était plus productive et les gens manquaient du minimum vital dans la région. Nous pouvons donc comprendre que le discours politique des autorités administratives sur la rémunération des muletiers était diamétralement opposé au traitement que ces derniers recevaient au quotidien. D'une part, la rémunération n'était probablement pas suffisante par rapport au travail fait au quotidien, et, d'autre part, s'attaquer aux convois des fonctionnaires de l'Etat, aux caravanes transportant des marchandises et aux voyageurs, constituait pour eux, une source de revenus. Les faits que rapporte Wiener se déroulent dans la seconde moitié du XIX^e siècle, période à laquelle les lignes ferroviaires commençaient à s'installer au cœur des Andes avec l'ingénieur polonais Ernest Malinowski. L'arrivée du chemin de fer sous-entend une impulsion dans l'amélioration du système des transports. Cette amélioration était une concurrence directe et réduisait considérablement le transport des biens à dos d'ânes et de mules, qui constituait l'activité principale des muletiers. Pour des personnes qui en avaient fait leur activité principale et qui la transmettait de génération en génération, l'arrivée du train mis à mal le travail des muletiers, qui n'avaient pas d'autres activités. Cette situation engendra le chômage au sein de cette catégorie sociale et les laissaient sans ressources et dans une précarité extrême.

En somme, dans la période transitoire du XIX^e siècle, l'activité du muletier a été fondamentale dans le monde péruvien. Elle a permis l'animation d'un marché intérieur florissant, dopé par les activités extractives des matières premières dans les Andes et agricoles de la côte. C'est une activité riche comprenant différents degrés d'apprentissage. Cette dernière comprenait entre autres, la connaissance des bêtes et de leur traitement, la connaissance des chemins adéquats et des lieux de repos pour les hommes et des bêtes. C'était une activité réservée exclusivement au peuple, l'élite

péruvienne participait le plus souvent comme responsable de la cargaison à transporter ou comme responsable des animaux. Les voyageurs européens et même péruviens qui ont parcouru le Pérou tout au long de ce siècle, ont des avis mitigés sur cette activité. Certains décrivent les muletiers avec une certaine admiration, du fait de leur courage, de leur activité dangereuse et périlleuse. Malgré le caractère primordial des muletiers, d'autres voyageurs voyaient en eux, surtout lorsqu'ils croisaient leur caravane, un frein à la mobilité. Qu'à cela ne tienne, tous les voyageurs occidentaux ou presque, ont utilisé les services des muletiers pour se mouvoir dans cette région de difficile accès. Le métier de muletier constituait une activité fondamentale qui avait permis le développement de la vie économique et sociale dans les Andes coloniales et républicaines. Comme le mentionne Assadourian:

« En los Andes, los ríos no fueron ni lo son, los medios naturales y baratos de comunicación, sino vallas insoslayables a vencer (...) Ante la quimera de navegar los ríos, el problema real consiste en cruzarlos. Caminos y puentes (legado del sistema vial incaico), junto a las llamas y mulas, los proveedores más relevantes de energía, ayudan a vencer los posibles factores de aislamiento y de fraccionamiento interno» (Assadourian, 1982: 182-183).

Au niveau national, le muletier a permis l'ouverture d'un libre-échange entre l'arrière-pays, le plus souvent enclavé, et la capitale Lima. Grâce à sa connaissance du terrain, son implication dans les différents conflits socio-politiques qu'a connus le pays au XIX^e siècle, n'était pas négligeable.

3.2 Contrats et organisation d'une caravane des muletiers

Comme la plupart des activités humaines, celle des muletiers reposait aussi sur une organisation interne *sui generis* qui dépendait également des circonstances atténuantes à chaque localité où elle était pratiquée. Sa mise en place et son essor répondait aux besoins d'un genre particulier, ceux du transport des biens en général et des personnes dans une moindre mesure. Par conséquent, un bien, quel que soit sa nature, est une propriété privée qui détient une valeur certaine et auquel le propriétaire est attaché. Il appartient donc à ce dernier de prendre toutes les mesures pour le protéger. Cette règle s'appliquait aussi à tous les propriétaires péruviens qui possédaient des biens et que pour leur déplacement ou leur transport à un endroit bien précis, il fallait faire recours aux muletiers avec lesquels il établissait des contrats pour les garantir. Ainsi, sur quelles bases juridiques reposait l'activité muletière au Pérou ? Quelle était l'organisation interne d'une caravane des muletiers ? Telles sont, entre autres, les interrogations que nous allons essayer de répondre dans ce chapitre.

3.2.1 Les différents types de contrats

Il existait ainsi trois types de contrats. D'abord, entre le propriétaire des bêtes de sommes et le muletier, surtout lorsque ce dernier n'en disposaient pas ; ensuite, entre le muletier et le propriétaire des marchandises à transporter. Enfin, entre le muletier et son adjoint. Dans le premier cas, lorsque le muletier ne disposait pas de bêtes de somme. Il existait des accords ou des contrats entre les personnes possédant les bêtes et celles qui avaient la capacité de les diriger pour le transport des marchandises. Pour ce cas précis, nous allons comparer deux contrats de location de bêtes de somme à Cuzco de deux époques différentes, l'un datant du milieu du XVIII^e siècle, 1753, et l'autre de la fin du XIX^e siècle, en 1893 :

« **Arrendamiento de Mulas**

Fecha: 1752-54.

En la ciudad de Cuzco 25 de Diciembre de 1753.

- *Fernando Baler, vecino de Cuzco, da en arrendamiento 6 mulas de cargas de reata a favor de Asencio Duran, así como dos caballos sueltos.*
- *Duración: Un año*
- *Por el precio de 50 pesos corrientes de a 8 reales por el año.*
- *Forma de pago.-En los primeros 4 meses 15 pesos el resto de 35 pesos al fenecer el contrato, juntamente que las mulas y caballos.*
- *Se hace constar que en el caso que dentro del año pactado muriese o se perdiesen una de las acémilas, el arrendatario debe reponer otro animal de las mismas condiciones*
- *En garantía de cumplimiento del contrato, Asencio Duran, hipoteca la casa de su madre, Cipriana Valenzuela, ubicada en la Parroquia de Santiago*
-

Fecha: 16/09/1893

- *Fuente: Antecedente de Matricula de Contribuyentes de la Provincia de Anta (Cuzco).*
- *Propietario: De las acémilas y fundo, Sr. Coronel Heraclio Fernández, vecino del Cuzco.*
- *Arrendatario: Sr. Luis Reyes de Medina.*
- *Contrato: Arrendamiento de dos piaras de mulas que constan de 24 mulas y dos caballos, total 26 acémilas.*
- *Condiciones: Entrega de 10 mulas mansas y 12 chúcaras y dos caballos que sirven de padrinos. Las dos mansas que faltan entregara antes de un mes.*
- *Monto del Arrendamiento: 18 pesos por cada una de las chúcaras por el ano completo que empieza el 15 de octubre de 1893.*
- *Garantía: El arrendamiento Luis Reyes de Medina para garantizar o afianzar el valor de las dos piaras de mulas, hipoteca una piara de mulas de su propiedad, una casa cuyo valor es de 100 pesos, ubicada en el ayllu Ccllana, 2 topos de terreno de 200 pesos y sus bienes habidos y por haber.*

El arrendatario recibe 6 aparejos en casco, 8 cueros de vaca y 43 de carnero, la diferencia recibirá dentro de un mes para poner corrientes de reata abajo los 24 aparejos para las dos piaras de mulas »¹⁷.

Les deux contrats de location des bêtes de sommes ci-dessus, bien qu'appartenant à deux époques différentes, sont identiques du point de vue juridique. Fernando Baler tout comme Sr. Luis Reyes de Medina, n'étaient pas propriétaires des bêtes de somme qu'ils avaient besoin pour exercer leur travail de muletier. Ils avaient donc eu recours à la location, pratique courante pendant la colonie et même sous la République. Comme précédemment mentionné, les bêtes de sommes (lamas, mules, mulets, ânes, bœufs et chevaux) jouaient un rôle primordial dans le transport des marchandises à cette époque dû à une géographie capricieuse qui ne permettait pas l'usage de la roue.

Ainsi donc, celui qui possédait des enclos riches en bêtes de somme contrôlaient le secteur du transport. Dans les deux cas de figures que nous avons ici, les deux contractants s'étaient endettés et avaient hypothéqué leurs biens pour servir de garantie aux prêteurs. Il faut noter ici que dans ce genre de contrat, l'accent était mis sur les relations de bon voisinage et de confiance. Il était difficile de louer des animaux à quelqu'un qu'on ne connaissait pas ou qui venait d'une autre région du pays. Quand tout se déroulait bien pendant la durée du contrat, chacun tirait profit, mais quand ça se passait mal, les muletiers se retrouvaient très endettés, surtout lors de la perte ou de la mort de l'une ou de plusieurs bêtes.

Puis, les contrats entre muletiers et commerçants ou propriétaires des biens à transporter. Dans ce genre de contrats, le muletier signait un contrat de transport qui prenait en compte la qualité et la quantité d'objets transportés. Le transport était constitué de trois étapes, le chargement à un point de départ, le transport et le déchargement au point d'arrivée. Nous pouvons prendre l'exemple de Paulo Otero et de Domingo Olavegoya, deux négociants qui en 1814, achetaient de l'alcool et du vin

¹⁷ Arturo Moscoso Serrano, *Apuntes sobre la Arriería en el Qosqo*, Municipalidad del Qosqo, Cuzco, 1995, pp.35-36.

à Ica et les faisaient transporter à Jauja, Huancayo, Tarma et Cerro de Pasco par leurs muletiers. (Chocano Mena, 1983: 13). Ces derniers devaient faire attention aux produits qu'ils transportaient surtout lorsque la marchandise était fragile comme c'est le cas ici avec les cargaisons de bouteilles de vin et d'alcool. À ce propos, Magdalena Chocano nous rapporte qu'à la fin du contrat qui durait plus ou moins une année, certains muletiers se retrouvaient parfois très endettés du fait de la perte ou de la casse de la marchandise. Ce fut le cas de Pablo Espinoza, Isidro Espinoza et Manuel Palacios, tous muletiers de Paulo Otero et de son associé, étaient débiteurs respectivement de 16 pesos, 17,4 et de 26,6 pesos à la fin de leur contrat.(Chocano Mena, 1983: 14).

En effet, les faits que nous rapportent ici Magdalena Chocano, démontrent le caractère ambivalent du métier de muletier. Bien que faisant partie des girons de l'économie péruvienne du XIX^e siècle, les risques liés à cette activité étaient importants surtout au moment du transport et que les marchandises ou les articles transportés avaient une valeur certaine. Ils pouvaient à tout moment se faire dépouiller par les bandits qui régnaient et coupaient les chemins à cette période.

Enfin, il y avait les contrats entre muletier et son adjoint (*péon-arriero*). Ce type de contrat était plutôt une sorte d'attente entre les deux parties, encore appelé (*conciertos*). C'était un contrat de travail signé entre le responsable des bêtes de somme qui étaient en majorité des métis et son adjoint indien. Dans ce contrat, l'adjoint était obligé de servir son patron sur une période bien déterminée allant parfois de 6 à 8 mois et les deux tombaient d'accord sur le salaire de son adjoint. (Serrano Moscoso, 1995: 34). Quant à ses missions, nous allons les développer dans les lignes qui suivent.

En gros, dans cette gigantesque et complexe entreprise de transport au XIX^e siècle, il existait tout type de contrat, allant du plus conventionnel au plus atypique¹⁸.

¹⁸ « El factoraje, este contrato no es típico como los anteriores, podríamos calificar como atípico, porque contenía dos pactos o convenios subsumidos; el primero es de fletamento, y dentro d éste, hay una especie de "comisión mercantil"; porque el transportista o dueño de recua estuvo autorizado para vender, a nombre del "remitente", la mercadería que transportaba;[...] La condición esencial de este contrato era la venta de la mercadería transportada, que siempre debía ser al "contado" y registrado en el libro del remitente, en el que constaba el precio fijado, para la venta por el transportista en pleno viaje» (Serrano Moscoso, 1995:36).

En effet, l'activité des muletiers ne dépendait pas seulement des contrats qui déterminaient le volume quantitatif et qualitatif de ce qui était transportable et transporté, elle dépendait également de l'organisation et surtout de la valeur des moyens utilisés sans lesquels, cette activité ne pouvait se réaliser pleinement. Il faut signaler cependant que, dans son organisation, l'activité des muletiers reposait sur des règles reconnues et imposées pour sa pratique. Ainsi, le muletier devait intégrer des facteurs importants et basics qui formaient une sorte de structure à savoir : les éléments, humain, animal, matériel et surtout la connaissance des principaux axes routiers, les chemins secondaires et les sentiers. Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser aux deux éléments primordiaux de l'activité des muletiers, les éléments, humain et animal.

En effet, il faut rappeler ici que l'essor de l'activité des muletiers dépendait de la santé des différentes activités économiques, elle était nécessaire à la mobilité de tous les biens économiques. Mais, dans une période où il fallait résoudre le problème qu'imposait la topographie accidentée et abrupte des Andes pour le transport des biens de tout genre, il est important de s'intéresser à la constitution des caravanes des muletiers qui affrontaient cette nature belliqueuse du Pérou au XIX^e siècle. L'activité des muletiers était basée sur une unité de production de services que dirigeaient des personnes qui profitaient de la force animale de leurs bêtes. Dans cette organisation, quel était le rôle de chacun et comment organisait-on les bêtes de telle sorte à créer une dynamique cohérente ? Pour se faire, nous allons donc nous intéresser dans un premier temps à l'élément humain avant d'examiner celui du monde animal.

3.2.2 Organisation hiérarchique de la structure humaine d'une caravane

En effet, dans toute société du monde, les agents sociaux se classent les uns par rapport aux autres, se distinguent les uns des autres sous le rapport du prestige, du pouvoir ou de la richesse. Selon le modèle marxiste, c'est l'organisation économique des sociétés qui constitue la cause fondamentale des phénomènes de hiérarchisation. Au Pérou du XIX^e siècle, l'organisation de l'activité des muletiers n'échappait pas à

cette règle. Ainsi, pendant les voyages, la distribution des rôles dans une caravane était constituée comme suit :

1-Le **propriétaire des bêtes de somme** ou *Dueño de recua*: Ce dernier était, selon Arturo Moscoso Serrano, une personne économique stable, dans la mesure où, il était le propriétaire de la totalité ou d'un certain nombre de bêtes de somme et était accompagné pendant les voyages de ses adjoints. (Serrano Moscoso, 1995: 49). Pour mieux cerner ce personnage, le Docteur José Antonio Del Busto nous en donne une définition dans son ouvrage sur *José Gabriel Túpac Amaru antes de su Rebelión*: « *Dueño de Recua era el nombre exacto que correspondía a quien, sin ser arriero, recuero o molero, tenía en propiedad varias piaras de mulas*» (Del Busto Duthurburu, 1981: 64). En gros, le propriétaire des bêtes de sommes pouvait ou ne pas faire partie des caravanes. Cela dépendait des circonstances. En fait, d'un autre point de vue, l'activité du muletier avait la qualité d'une entreprise *sui generis*, avec une organisation hiérarchique bien particulière, et, dans ce contexte, le « muletier », qui se définit généralement comme le conducteur des bêtes de somme pouvait se considérer comme un paysan qui offre sa force de travail en échange d'une rémunération , qui obéit aux ordres du responsable des animaux et qui avait comme pour tâche de charger et de décharger la marchandises sur les bêtes. Si on tient compte de cette définition, nous pouvons dire que, *el Dueño de recua*, était considéré comme muletier lorsque ce dernier faisait partie de la caravane, c'est-à-dire du voyage.

2 - Le **contremaître** ou *el Capataz*) : Nommé par *el Dueño de recua*, en prenant en compte son expérience et la maîtrise du chargement et du déchargement des marchandises sur les bêtes, ce dernier est considéré comme le chef du personnel de la caravane. Autrement dit:

« *Es un especie de administrador, un conductor calificado que vende no solo su fuerza de trabajo físico en favor del dueño de recua, sino que aporta sus experiencias en el trajín arrieril, porque es conocedor de las rutas camineras, usos y costumbres de los diferentes pueblos en razón de su trashumancia permanente* »(Serrano Moscoso, 1995: 51).

En effet, un bon contremaître devait être un leader qui prenait en compte les aspects, sécuritaire liés au transport, sociologique, environnemental et spirituel de son entourage immédiat. À ce propos, Amadeo Vega Castro, dans son ouvrage sur *Los Arrieros Huanmaguinos*, nous enseigne que, les muletiers pour avoir accumulés plusieurs voyages sur les chemins péruviens et leur confrontation quotidienne avec la nature: « *fueron acumulando un conjunto de conocimientos y desarrollando creencias y costumbres que por si eficiencia continuidad en hechos y circunstancias fueron convertidos casi sin leyes que los animaban a observar con rigurosa convicción y mucha fe* ». (Vega Castro, 2005: 65). D'autres parts, la littérature péruvienne andine est riche en croyances populaires sur les muletiers considérés comme l'un des fervents serviteurs des divinités mythologiques andines.

En effet, la cosmovision andine conçoit le monde comme une unité entre la nature et l'humanité. Cette unité est perçue en même temps comme sacrée, naturelle, source de vie et considérée comme la dernière demeure de l'homme. Ce dernier doit donc la préserver et vivre en harmonie avec elle. Le muletier et les autres humains ne doivent pas se déroger à cette règle fondamentale. Par son activité, le muletier se confronte quotidiennement à la nature. En le faisant, il est en contact permanent avec les dieux, maîtres des lieux sur lesquels il circule. Dans certains récits, pour attirer les bonnes grâces et surtout la protection des dieux, les muletiers devaient leur offrir des offrandes et surtout les feuilles de coca. Selon Juan José Garcia Miranda mentionne dans son ouvrage sur *Arrieros y Acémilas en la Literatura popular Andina*, l'existence dans la vallée de Mantaro dans le département de Junin, tout comme il en existe ailleurs, de plusieurs roches sacrées sur lesquelles les voyageurs et les muletiers, avant de prendre la route, offrent des offrandes. Le travail des muletiers comportait tellement des risques que ces derniers étaient obligés de se mettre sous la bonne volonté des dieux pour qu'ils les protègent de tous les dangers.

Aussi, du fait de leur relation étroite avec la nature, certains récits évoquent même le fait que les divinités seraient en quelque sorte des muletiers qui ont pour bêtes de somme les animaux sauvage comme les pumas, les cerfs, les renards, les vigognes, etc. (Garcia Miranda, 2013: 4). Ce rapprochement avec les dieux nous

permet ici de comprendre la complexité du personnage du muletier non seulement dans son activité, mais son influence dans la conscience populaire péruvienne du XIX^e siècle. Aussi, en plus de connaître les croyances populaires et locales, il devait être décisif dans la prise des décisions pour résoudre un problème qui pouvait subvenir pendant le voyage. Par exemple, lors de la mort d'une bête pendant le voyage, il devait être en mesure de répartir les charges supplémentaires sur les autres bêtes en bonne santé en tenant compte de ne pas les surcharger, ce qui provoquerait leur épuisement et ralentirait la progression de la caravane. Parfois, il se transformait en vétérinaire de circonstance pour soigner ou soulager les mules ou les chevaux qui souffraient. Enfin, comme fin connaisseur des chemins, il devait prendre toutes les mesures pour éviter de blesser les animaux, et les personnes à sa charge, surtout au moment de traverser des endroits difficiles. (Serrano Moscoso, 1995: 52).

En résumé, nous pouvons dire que n'importe qui ne pouvait pas assumer cette complexe fonction de contremaître d'une caravane de muletier. Il fallait avoir certaines prédispositions. Au fil du temps, le contremaître pouvait devenir propriétaire des bêtes de somme.

3 - Le muletier-manœuvre ou *Peón-arriero* : Dans l'organisation hiérarchique des muletiers, ce dernier occupe la fonction de « valet », il était chargé de harnacher les bêtes, charger, décharger, protéger et veiller sur les biens transportés et les animaux. À cause de sa fonction de l'homme à tout faire, José Antonio Del Busto, revoit la définition du muletier dans ce cas, comme une sorte de « girouette » qui, au rythme du vent, prend la direction de celui-ci. Le muletier-manœuvre suit et applique les directives *del dueño de recua*: « *El oficio de arriero, es un oficio de peón, cuya labor fundamental es de cargar y descargar las mulas y viajar con el dueño de recua* » (Del Busto Duthurburu, 1981: 70). Pour être recruté, ce dernier devait posséder certaines prédispositions comme, avoir une bonne capacité physique qui lui permettait de charger et de décharger des paquets très lourds du dos des bêtes, qui pouvaient

atteindre 4 à 5 arrobes¹⁹ chacun. Il faut noter qu'une mule robuste pouvait transporter des poids allant jusqu'à 140 kg soit 10 arrobes.

En plus de ses qualités physiques, il devait aussi avoir de la dextérité dans l'usage, la manipulation et la connaissance du matériel de travail, comme nous l'affirme Moscoso Serrano :

« Saber emparejar con ligereza y en su debido orden todo el aparejo, arneses o atuendos de las mulas, para evitar que la carga no resbale ni caiga del lomo de las bestias de carga. Ser buen caminante y mejor jinete, porque su trabajo desempeña en forma alternada, unas veces a pie y otras montado en mula asignada a él »
(Serrano Moscoso, 1995: 53).

Cependant, le personnel subalterne qui épaulait le responsable des bêtes et le contremaître lors des voyages, variait selon la zone géographique et selon chaque culture. Cette variation était perceptible non seulement dans la composition, la dénomination, les circonstances du volume des charges et de la distance à parcourir, mais aussi dans le rôle que jouait chacun dans l'unité de transport. C'est pour cette raison que nous tenons à faire cette précision pour éviter les confusions. Par exemple, dans la province de Paucartambo, parmi les auxiliaires qui composaient la caravane, il y avait celui qui s'appelait le « Lloqqe », qui était une sorte de « maillot jaune » de la bande. Ce personnage qui n'existait pas dans d'autres lieux comme Cuzco du même département. Selon Arturo Moscoso Serrano:

« El Lloque era un auxiliar importante encargado de conducir la acémila, denominada Madrino, que era generalmente un caballo, estuvo también encargado del preparado de los alimentos para el personal, así como del cuidado y conservación de todo el atuendo o ateo de la piara o recua, según el caso. El personaje que encabezaba e iniciaba la marcha de la piara, unas veces montado y otras veces a pie jalando al madrino, razón por la que muchas veces se le llamaba o conocía como piearriero » (Serrano Moscoso, 1995: 54).

¹⁹ Environs 14 kg

En effet, bien que la structure de base des unités de transport des muletiers était quasiment la même dans la plupart des régions andines, il existait des particularités propres à chaque région qui les différenciaient des autres. Les muletiers de Huamanga, de San Juan, de Tucumán, de Cuzco, de Junín ou de Paucartambo, bien qu'exerçant le même métier, avaient leurs différences.

4- L'apprenti ou *el Huactapero* o *Cabristo*: C'est la personne qui se trouve au bas de l'échelle dans l'organisation de l'unité de transport des muletiers. En effet, pour exercer le métier de muletier il faut apprendre, donc *el Huactapero* est considéré comme apprenti. Son travail consistait à « *ayudar fundamentalmente al "lloque" y también a cumplir las órdenes y mandatos de los demás integrantes de la recua, era una especie de ordenanza* »(Serrano Moscoso 1995, 55). De ce poste, il pouvait gravir les échelons et devenir *lloque*, puis *peón-arriero* et enfin *Jefe de recua*. Cependant, sa dénomination changeait selon les régions. Il était connu sous le nom de "*cabristo*", "*camachi*", ou "*bastonero*". Ainsi donc, pour exercer pleinement le métier de muletier, il fallait connaître et maîtriser les fonctions de tous les postes dans l'unité de transport. De nos jours, un muletier peut se considérer comme un manager, donc l'apprentissage était un passage obligé. Cependant, pour dominer son activité, un muletier devait pouvoir gérer les hommes, mais aussi les animaux qui étaient sous sa responsabilité. Ainsi, comment procédaient-ils pour conduire les bêtes chargées de marchandises à travers des chemins escarpés et des zones sinueuses lorsqu'on connaît l'hostilité du milieu andin et ses alentours ?

L'activité de transport faisant intervenir les mules avait été expérimentée à Ayacucho dans le département de Cuzco par les colons espagnols dès la fondation coloniale de cette ville, pour le transport du matériel de guerre et les vivres des soldats ou des habitants. Plus tard, vu le nombre de localités qui cherchaient des échanges de marchandises entre elles, l'activité avait pris de l'ampleur à travers les muletiers, notamment sur l'axe Lima-Ica-Ayacucho. La base fondamentale de l'activité des muletiers a toujours été la force animale sans laquelle elle n'aurait pas eu cet essor et l'importance qu'elle prit tout au long des siècles dans le

développement d'une dynamique économique et sociale des peuples qui l'utilisaient. Pour en tirer profil, une organisation était mise en œuvre, selon les peuples ou la région ou cette activité était prépondérante.

3.2.3 Composition et organisation de la structure animale

Plusieurs voyageurs du XIX^e siècle décrivent ou mentionnent dans leurs récits avoir croisé ou observé le passage d'une caravane de muletiers. Ils étaient loin de se rendre compte de tout le travail structurel qui était de mise pour sa réalisation. Dans un contexte général, il existait deux façons d'organiser la force animale. Une appelée « *Piara* » et l'autre appelée « *Recua* ». Les deux termes sont traduits en Français par le dictionnaire Larousse comme, "troupeau de bêtes de charge ". Pour mieux cerner la différence, il faut s'intéresser à leur composition. En effet, la « *Piara* » est un troupeau composé d'au moins 9 mules et la « *Recua* » de 24 mules. (Serrano Moscoso, 1995: 55). Amadeo Vega Castro mentionne que, même jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les personnes étrangères à l'activité muletère confondaient ces deux expressions. Seuls ceux qui avaient un lien avec cette dernière pouvaient en faire la différence et les nommer distinctivement. (Vega Castro, 2005: 61).

Même là encore, les différences dans la composition numérique de chaque troupeau variaient de région en région. Par exemple, dans la province de Paucartambo: « *una buena recua constaba de 28 acémilas, en ese conjunto había un solo caballo y el resto de las 27 eran mulas o mulos, conducidos por tres peones-arrieros, de las cuales uno era, el capataz o jefe de recua. La piara se componía de 12 acémilas* » (Serrano Moscoso 1995, 56). Ailleurs, dans la province de *La Convención* de la région de Huancayo, ou encore à Huamanga, la *Recua* était composée de 24 bêtes et la *Piara* de 12 mules. D'après les informations de l'Archive Départementale de Cuzco que nous rapporte Serrano Moscoso, « *una piara era una unidad de transporte arrieril que variaba entre 8 y 12 acémilas* » (Serrano Moscoso, 1995: 56). Cependant, il existait aussi la *media piara*, qui était composé de 6 mules, destinées exclusivement au transport des volumes insignifiants. En fait, cette différence ou bataille numérique dans la

composition de chaque caravane nous permet de comprendre l'importance et le rôle qu'avait chaque animal dans l'unité de transport. L'emplacement d'une bête de somme dans cette dernière reposait sur des critères rigoureux et bien définis. Si nous nous conformons à la composition d'une *recua* ou une *piara*, le propriétaire prenait en compte tous les détails de l'animal, allant du plus ordinaire comme le nom ou la couleur du pelage, aux détails plus sensibles comme son histoire, son comportement et la relation entretenue entre eux pour leur assigner un emplacement spécifique dans l'unité de transport. Ces détails étaient très importants dans la mesure où, l'activité muletière comportait des risques énormes surtout sur les chemins. Une mule expérimentée pouvait être en mesure de prévenir le danger lors de l'attaque d'une bête féroce ou s'arrêter au moment de franchir un obstacle sans mettre en péril tout le cortège. C'est pour cette raison que chaque bête avait un emplacement spécifique et portait une dénomination particulière. Généralement, l'ordre accepté était le suivant :

- 1- *El Madrino* ou le Guide : Dans une unité de transport comme la *recua*, l'usage d'un animal-guide était privilégié. Le plus souvent c'était un cheval qui était choisi. Pour Arturo Serrano Moscoso, « *el madrino era el animal insignia de la recua, debía ser fuerte y de buena estampa ; el dueño de la recua tenía mucha estima y cuidado, por cuanto, debía ostentar ciertos requisitos mínimos, sobre todo su habilidad para no ingresar a lugares peligrosos* » (Serrano Moscoso, 1995: 57). D'autres auteurs comme Amadeo Vega Castro nous éclairent un peu plus sur la fonction de ce « guide »:

« *Cada piara de mulas (12 unidades) tenía una que oficiaba de "madrina" que era la que llevaba al pescuezo la esquila colgada de un sinchu primorosamente tejido y por esta labor no llevaba carga y la llamaban esquilero, iba a la cabeza de la tropa. Si la caravana estaba entregada por dos o más piaras cada una iba con su madrina por delante y un número de variable de peones asignada a cada piara para cuidar de que la carga viaje en buenas condiciones...* » (Vega Castro, 2005: 59).

Comme nous pouvons le constater, peu importe la région ou l'activité muletière était pratiquée, la fonction de l'animal-guide était la même, celle de marcher à l'avant d'autres bêtes de somme pour leur ouvrir le chemin. Son efficacité dépendait aussi du nombre de bêtes disponibles dans l'unité de transport. Moins cette dernière comprenait de bêtes, plus l'efficacité du « *Madrino o Madrina* » était perceptible et rentable. Il portait ainsi une clochette dont le tintement annonçait l'arrivée de la caravane dans les villes ou les villages qui étaient sur leur route ou leur destination. L'arrivée des muletiers égayait les populations car elle était vue comme bonne nouvelle et surtout l'arrivée des marchandises de toute sorte.

- 2- *Las collareras* : C'est le terme donné aux trois mules placées dans une unité de transport derrière le ou la guide. Elles étaient porteuses de collier, des semelles fourrées de velours, une série d'ornement, des broderies et d'autres garnisons. Sur la partie inférieure des bêtes étaient suspendues des clochettes, plus petites que celles que portait l'animal-guide.
- 3- *Las Cargueras* ou mules porteuses de charges : Comme leur nom l'indique, ce sont des mules qui transportaient des charges lourdes. Leur nombre dans une unité de transport comme la *recua*, pouvait atteindre 24, réparties en deux douzaines et qui étaient sous le contrôle de deux *arriero-peon*. Elles se caractérisaient par « *el pecho ancho, anca redonda y poco barrigonas para facilitar la cinchada* » (Serrano Moscoso, 1995: 58). C'est cette robustesse qui les rendait très chères. C'étaient plutôt des mules en provenance de Tucumán, de Córdoba ou de Moquegua, qui avaient cette réputation.
- 4- *Las mulas patasqueras* : Inclues dans un groupe de 12, ce sont des mules porteuses de vivres composés majoritairement de farine et diverses céréales. Elles avaient la particularité d'être faibles et maladroitement.
- 5- *Las mulas huactaperas* : C'étaient des mules de relève. Elles étaient généralement deux ou trois qui accompagnaient l'unité de transport et les

autres étaient en mi-chemin dans une parcelle qui leur servait de pâturage. Elles étaient laissées là pour cause de fatigue lors d'un précédent voyage. Elles pouvaient être intégrées au groupe lors d'un prochain voyage.

En gros, l'efficacité d'une unité de transport dépendait de son organisation interne, qui prenait en compte les éléments, humain et animal, sans oublier l'élément matériel. En effet, dans l'activité des muletiers, l'utilisation des harnais très spéciaux était récurrente pour effectuer différentes tâches sur les bêtes. L'usage de ce matériel dépendait en majorité de chaque localité, région et surtout du type de marchandises que transportaient les muletiers. Ainsi, 7 types de harnais étaient utilisés dans l'univers muletier péruvien : " *el sobrepelo*", " *los calados*", " *los embroques*", " *la tapa*", " *el atar*", " *el enjalme*", " *la cincha (la jaquima, macheo, la reata, baticola)*"²⁰ (Serrano Moscoso, 1995: 61-62). Il faut aussi souligner que la dénomination de ces harnais variait selon les régions ou l'activité muletière était pratiquée. Par exemple, dans le district de Lucre, la « *baticola* » était appelé « *atapinca* », tout comme la « *jaquima* » qui s'appelait « *marimacho* ». Trois éléments régissaient donc l'activité de transport des muletiers. Leur interdépendance avait permis l'essor qu'a connu cette activité pendant les périodes, coloniale et postcoloniale.

Cependant, le muletier est un voyageur. Ces voyages pouvaient durer des jours ou des mois selon la destination des produits transportés. Pendant ce temps, il était coupé de sa famille pendant de longues périodes. Pendant l'époque coloniale et

²⁰ Selon Serrano Moscoso: « *El sobrepelo*: es la primera pieza que se coloca para coronar a la mula, consiste en un trozo de lona o una pequeña frazadilla de bayeta o bayetón de 1,50m por rancho de 0,50 cm. Se coloca sobre el lomo del animal, cumpliendo ciertas reglas

Los Calados: Están formados por dos cueros de oveja, cada uno de ellos doblados en dos y recortados en forma rectangular de 70 por 30 cm, forrados generalmente con cotensio y se unen uno a otro por pequeñas fajillas o tranquilas. El calado de una tranquila se llama "desbrincado". Son calados en los costados del lomo de las acémilas. **Embroques:** En un ato hay cuatro embroques que son colocados encima de los calados o sea de costilla a costilla, son piezas sueltas y carecen de tranquila. **La tapa:** Para el arriero es una pieza importante, porque, dos tapas juntas constituyen una especie de "colchón" del arriero. Como su nombre indica, es una tapa verdadera que cubre toda la carona como un "manteo", encima de la tapa va el atar. **El atar:** Esta pieza sirve como su nombre indica para atar al lomo de la acémila o mula todo el ateo, tiene una porción que pasa por debajo de la cola del animal e impide que la carga resbale hacia el cuello del animal y le permita tratar en forma cómoda. **El enjalme:** Es una especie de manteo de toda carona o hato. Se encuentra adornado de acuerdo a la riqueza de la recua, lleva bolas de colores, muchas veces remata con pana o terciopelo bordado, es símbolo de importancia de la recua o piara. **La cincha:** Es una especie de faja que pasa por encima de todo el ateo, sirve para ajustar y evitar que se mueva todo el ateo, caso contrario la carga se ladea. Se completa con otros aditamentos como la jaquima, macheo, la reata y la baticola » pp.61-62.

la première moitié du XIX^e siècle, les muletiers étaient majoritairement des métis ou des colons blancs, surtout quand ces derniers étaient propriétaires des bêtes de somme. Selon, la capacité économique du muletier, il pouvait se déplacer avec toute sa famille et divers employés qui assuraient des fonctions spécifiques. D'après Amadeo Vega Castro:

« Era usual que la caravana del arriero patrón estuviera conformada por su familia, personas nominadas para la atención de sus necesidades, la cocinera o aya estaba cerca caminando atenta al llamado de la patrona o de los niños más los animales domésticos (perros, gatos, etc.) dejando en casa a un cuidante casi siempre un ahijado de confianza por aproximadamente un año » (Vega Castro, 2005: 60).

En fait, la rentabilité de l'activité du muletier passait par la multiplication des voyages à l'année qui lui assuraient des revenus confortables. De ce point de vue, son travail lui imposait d'adopter un mode de vie nomade. De nos jours, nous pouvons considérer une caravane de muletier comme une maison ambulante dans la mesure où, certains éléments primordiaux du confort faisaient partie de la cargaison (outillage, ustensiles de cuisine, les habits, etc.). Il arrivait parfois que les enfants de ces muletiers atteignant l'âge scolaire soient scolarisés dans les établissements qui existaient dans les villes ou leur séjour était prolongé. Dans le pire des cas, les enfants malades ou les domestiques qui mouraient en cours de route y étaient enterrés. Tout ceci pour démontrer que, dans une zone où le climat et le relief sont rigoureux, renforcé par un réseau de communication terrestre quasi inexistant, l'activité des muletiers n'était pas du tout repos. Elle nécessitait courage et abnégation. Seuls les muletiers ayant une certaine capacité économique pouvaient se permettre certains privilèges, mais pour les autres c'était un travail de dur labeur.

En résumé, l'activité muletière, nettement privée, était régulée par des contrats spéciaux et surtout par le droit coutumier. C'est un moyen de transport qui était lié à la réalité sociale et économique d'une grande partie du pays et sûrement l'unique système de transport autosuffisant qui s'adaptait aux besoins de la région où elle était pratiquée. Elle a été un facteur significatif dans le développement de l'industrie,

dans l'expansion du commerce intérieur, dans la mine, l'agriculture et dans d'autres activités mineures. Elle a aussi résolu plus ou moins les problèmes qu'imposait la topographie abrupte et accidentée des Andes en permettant le développement économique des populations environnantes. Pour son fonctionnement, une organisation interne, stricte, rigoureuse et importante était de mise. L'élément humain, bien que moteur de l'organisation n'était pas moins dépendant des autres.

3. 3 Le « tambo », dispositif important dans le système de transport

3. 3. 1 Les « tambos » du Pérou dans les récits de voyage

La route est facteur de mobilité des biens et des personnes, les tambos quant à eux contribuaient à assouplir cette mobilité. Ainsi, quel regard avaient les voyageurs de ces lieux ? Quel rôle ont-ils joué dans le système de communication terrestre du XIX^e siècle au Pérou ?

3. 3. 1. 1 Organisation et fonctionnement des tambos

Le *tambo*²¹, terme provenant de la langue quechua *tampu*, qui selon Gómara, cité par Juan de Arona, désigne: « [...] *grandes palacios donde se albergan la corte y el ejército de los incas* »(Arona, 1938: 364). Si l'on considère cette définition, certes, généraliste, nous pouvons considérer le tambo comme poste ou un centre urbain rural rythmant le chemin des Incas. Mais, pour revenir à la période du XIX^e siècle, intéressons-nous plutôt à la définition que nous donne Jakob Von Tschudi :

« Los tambos son albergues que prestan alojamiento y, a veces, también algo de comida a los viajeros. Aún en Lima no son mucho mejor que en la sierra. Ahí se ofrece un cuarto con una silla y un lugar vacío para dormir, ya que se presupone que cada uno traiga su propio colchón. En el interior del país, todo el beneficio del albergue se limita a un cuarto sobre piso de tierra para descansar » (Tschudi, 2003[1846]: 220).

Nous pouvons associer à cette définition, celle de Carrió de la Vandera qui dit: « *El tambo en la realidad es una corta hacienda que no produce más que alguna cebada, o, por mejor decir, paja mal granada, para el sustento de las bestias necesarias a su cultivo, y para vender a los pasajeros* » (Carrió de la Vandera, 1985: 113). En gros, d'après ces deux

²¹ ARONA 364: « En nuestros días solo significa posada, mesón, parador de arrieros, trashumantes y traficantes ». En Argentine et au Paraguay, le mot désigne, un lieu de distribution de lait.

voyageurs, le *tambo* serait une sorte d'auberge ou relais qui fournissait aux usagers des chemins péruviens un gîte et à des rare occasions, le couvert. L'administration coloniale du Pérou, en mettant en place les différentes voies de communications, qui correspondaient aux itinéraires royaux du pays, avait récupéré un système basé sur les relais qui rappelait le modèle inca.

En effet, lors des premières années de la Conquête, les Espagnols ont reconnu l'importance du fonctionnement des tambos dans le transport des biens et des personnes à travers le rude paysage andin. Durant la période inca, ces institutions impériales fournissaient à manger, logeaient de multiples voyageurs impériaux et exerçaient aussi diverses fonctions. Ces lieux étaient entretenus et servis par les habitants des communautés adjacentes. Après la chute de l'empire inca, ces institutions se transformèrent en un espace de contestation économique et social entre les Espagnols et les Indiens. Ainsi donc, les tambos se transformèrent en des lieux de malversations indécentes (Guamán Poma de Ayala, 1987: 404). Dans ce chapitre, il ne s'agit pas de faire l'histoire du tambo dans le système colonial, mais, à travers ce bref rappel historique, nous pouvons cerner et comprendre si ces lieux remplissaient encore les mêmes fonctions qu'autrefois ou ont-ils acquis un nouveau statut au XIX^e siècle? Pour cerner la question, nous allons interroger les récits des voyageurs, qui ont été de véritables témoins de cette période en les associant aux différents travaux des historiens.

3.3.1.2 Le tambo, lieu de repos par excellence

Tschudi, voyageur de la première moitié du XIX^e siècle, qui parcourut le Pérou entre 1838 et 1842, a fait une description des tambos précédemment cités. Dans les Andes, en partance pour la petite ville de San Juan de Matucana, Tschudi avait vécu une expérience inoubliable dans un des tambos de la région. En effet, comme tout voyageur, après un long parcours, il lui était arrivé de se reposer. Malheureusement, son arrêt fut écourté et il préféra fuir les lieux à cause de leur mauvais état d'entretien, à savoir l'insalubrité, l'humidité, des mauvaises odeurs nauséabondes,

les chiens, et, surtout la présence d'autres communautés, les Indiens et des Noirs. Certains voyageurs, dit-il, préféraient affronter les intempéries, de la neige et de la pluie que de se risquer dans ces lieux, comme ce fut le cas du tambo situé sur la route de Caccray en partance pour San Mateo. Tschudi ajoute, avec un ton grave et horrifié que: « *Quien haya pasado una noche allí, guardará una imagen inolvidable de estos albergues. Más de una vez la coincidencia o la necesidad me llevó a trasnochar en este tambo, pero nunca logré permanecer hasta la mañana siguiente. Pese a la nieve y la lluvia me vi obligado a salir a la intemperie* » (Tschudi, 2003[1846]: 227). Une autre voyageuse, Flora Tristán, avait vécu la même expérience cette fois sur la côte, à destination de la ville d'Arequipa. Elle dénonce aussi les mauvaises conditions de vie dans ces tambos, notamment, l'abondance des puces et le bruit. Elle a dû aussi écourter son séjour et partir à quatre heures du matin pour éviter les grosses chaleurs : « *En arrivant, je me couchai, pris mon bouillon et ne put dormir ; trois choses m'en empêchaient : les puces que je trouvais là, en bien plus grande abondance qu'à Islay, le bruit continuel qui se faisait dans cette auberge, enfin, l'inquiétude que les forces ne vinssent à ma faiblir et je ne puisse achever ma route* » (Tristan, 1971: 116-117).

Dans ces deux récits, même si l'idée de l'inconfort des lieux ressort, nous pouvons constater une différence entre les tambos de la Côte et ceux de la Sierra. En effet, la première nuit de Flora Tristan au tambo d'Islay ne fut pas dramatique, elle n'avait pu trouver le sommeil parce qu'elle discutait avec ces compagnons de voyage. Tout comme son séjour au tambo de la route d'Arequipa, en dehors de ces angoisses sur ces facultés à entreprendre le voyage, le bruit des autres occupants des lieux et surtout les puces, elle paraissait moins dramatique que Tschudi. En effet, au XIX^e siècle, la majorité des tambos péruviens étaient très mal tenus. Ces auberges qui étaient sensées fournir aux voyageurs le minimum vital et un peu de commodité, manquaient presque de tout, à l'exception des boissons alcoolisées, *aguardiente* et de la *chicha*. La question est donc de savoir, pourquoi ces lieux présentaient un tel niveau de délabrement et pour quoi n'étaient-ils pas approvisionnés en produits de première nécessité ?

À l'époque coloniale, sous le système de l'*encomienda*, les tambos se transformaient comme point d'échanges des transporteurs employés par les Espagnols ou par les *Curacas*, pour générer des profits qui permettaient de payer le tribut. Mais aussi, un lieu où, toutes les obscénités, les brutalités se passaient. Beaucoup de personne comme le dit Guamán Poma de Ayala, pour le simple fait qu'ils étaient blancs, se faisaient passer pour des nobles afin de profiter des bonnes grâces qui étaient réservées à ces derniers. La construction et l'entretien des tambos étaient donc soumis aux Indiens, sans aucune rémunération (Guamán Poma de Ayala, 1987: 405) . C'est le Vice-roi du Pérou Vaca de Castro qui mit fin à ce service gratuit en 1572 et décida de la privatisation des lieux. Dès lors, le tambo devenait une structure privée avec un service payant.

Malheureusement, comme l'écrit Guamán Poma, pour beaucoup d'Espagnols et les autres usagers des lieux, ils ne respectaient ni ne payaient ce qu'ils devaient.

« Diré primero de algunos españoles de poca conciencia, que llega al tambo un español o padre toma un garrote, ni mira si es cacique ni alcalde, pide mitayo y maíz y huevos, gallinas, yerbas, leña y otras menudencias, todo a costa de indios ; de todo lo dicho, por la mañana no se le paga y se va sin pagarle» (Guamán Poma de Ayala, 1987: 404).

L'auteur déplore ici, l'attitude d'une politique coloniale abusive, brutale et discriminatoire, à l'encontre des Indiens, principaux tenanciers de ces lieux. Cette attitude avait révolté au plus haut point les Indiens qui refusaient d'approvisionner, de nettoyer, de peur que les voyageurs ne paient pas le service. Charles Wiener va l'apprendre à ses dépens, lorsqu'il séjourna dans les régions montagneuses du Pérou. En effet, Wiener en arrivant à Santa Rosa, reçut un accueil froid de la part du responsable du tambo, qui avait dû s'exécuter, malgré le service payant, que grâce à sa ténacité en usant de tous les subterfuges possibles :

« A Santa Rosa, il existe un semblant de tambo ; lorsque nous y entrâmes, tout le monde dormait. Nous réveillâmes le maître des lieux, qui nous reçut, non pas comme un aubergiste, mais comme un fermier de mauvaise humeur, tout disposé à nous éconduire et à se recoucher bien chaudement. J'ai dû, pour obtenir, argent

comptant, un peu de fourrage pour nos bêtes et de la nourriture pour nous, suivre pas à pas et la cravache à la main ce logeur modèle qui, m'ayant déclaré tout d'abord que sa maison était absolument vide et dépourvu de tout, finit par trouver à chaque sifflement de ma cravache, un nouveau dépôt de comestibles, si bien qu'une demi-heure après mon arrivée, je fus installé devant une table suffisamment garnie »(Wiener, 2010[1880]: 353).

Nous pouvons constater dans ce récit de Wiener, que les Indiens se méfiaient de tout le monde, et ce jusqu'à ne rien offrir aux voyageurs, même lorsque ces derniers présentaient un moyen de paiement. Les mauvais traitements et les injures que subissaient ces derniers les avaient transformés en êtres froids, impertinents, vicieux, insolents et peu serviables. Parfois, il arrivait que ces comportements méprisants soient sévèrement réprimandés par les victimes, comme ce fut le cas dans le village de San Juan de Matucana où, un jeune officier, profitant de son statut, usa de la force pour être servi gratuitement. Mais, grande fut la colère des habitants qui l'avaient attaché sur le dos d'un âne et expulsé le lendemain (Tschudi, [1846]2003: 221). Ce récit démontre combien de fois la société péruvienne du XIX^e siècle très hiérarchisée, l'élite méprisait le travail des Indiens ainsi que celui des catégories sociales inférieures. D'ailleurs, cette élite a toujours accusé ces derniers de la détérioration des *tambos*. Carrió de la Vandra mentionne que, c'est en laissant des obscénités, les noms et les dates de leur passage sur les murs que ces gens avaient mauvaise réputation. Et pourtant, dans un pays au climat et au relief rigoureux, où les *tambos* représentaient un atout considérable et même essentiel, un élan de solidarité et de coopération pouvait s'installer entre les usagers des *tambos* et leurs tenanciers, ceci dans un souci d'équité et de respect mutuel.

Cependant, tous les *tambos* n'étaient pas décriés, insalubres et identiques, comme le font savoir les voyageurs dans leurs récits respectifs. Sur les chemins royaux péruviens, il existait aussi des *tambos* où les hautes personnalités administratives, militaires et religieuses du pays pouvaient loger lorsque ces derniers se déplaçaient.

C'est pour dire qu'ils existent des lieux de repos qui proposaient une certaines commodités aux voyageurs, comme le rapporte Carrió de la Vandera, pour avoir séjourné au « *Tambo Nuevo* » :

« El Tambo Nuevo lo es, en la realidad, porque se fabricó pocos días antes de haber pasado nosotros por el sitio. Tiene dos piezas para los pasajeros, capaces de hospedar cómodamente veinte personas, con corrales para bestias, cocina y una pulpería surtida de las cosas que más necesita la gente común, y que muchas veces sirven a los hombres decentes y de providencia » (Carrió de la Vandera 1985, 113).

Ce dernier, de par son nom, a été construit en quelques jours sur les lieux. Il offrait deux salles de couchage qui pouvaient loger commodément 20 personnes, une cour pour les bêtes et une *pulpería*²². Ainsi, notre voyageur nous décrit ici le tambo dont les hôtes n'étaient pas le Péruvien ordinaire :

« En la Quebrada Honda, hay un tambo que regularmente es el más proveído de toda esta carrera. Tiene una buena sala con dos dormitorios y cuatro catres muy buenos, pero esta pieza solo se franquea a la gente de real o aparente distinción, porque los hombres ordinarios y comunes usan comúnmente de unas groserías que ofenden los oídos y vista de cualquiera sujeto noble de vida relajada, y por esta razón el dueño prohíbe esta habitación a los hombres de esfera, o que la manifiestan por sus modales »(Carrió de la Vandera, 1985: 113).

Dans ce récit, nous pouvons constater cet éternel écart entre la classe dirigeante et le peuple. Loin d'accuser ce dernier, il semble qu'une réelle organisation devait être proposée et appliquée dans tous les tambos, qu'ils soient pour l'élite ou pour les gens du commun. La mise en place d'un service de qualité et dont les travailleurs indiens pouvaient recevoir une rémunération convenable, pouvait permettre de réduire considérablement le délabrement de ces lieux de repos.

En résumé, l'une des activités les plus vitales et importantes entre les villes péruviennes au XIX^e siècle était le transport des biens et des personnes qui était aux mains des muletiers. Cette activité a aussi permis d'unir toutes les contrées du pays.

²² Sorte de bistrot

Ces voyageurs infatigables et rompus à la tâche arpentaient et se confrontaient aux aléas des chemins péruviens soumis aux conditions climatiques et au relief rigoureux de la région. Aussi, dans une zone géographique où, la plus petite distance pouvait se parcourir en plusieurs jours ou en mois, le tambo, espace spécialisé et dédié au repos temporel des voyageurs, trouvait toute son importance. Au fil du temps, les attributions des tambos avaient à peine évoluées et s'adaptaient moins à l'évolution des mœurs de ses usagers, locaux ou étrangers. Au XIX^e siècle, le tambo, un des dispositifs incontournables du système de communication coloniale et postcoloniale, essuyait des critiques des voyageurs occidentaux et mêmes locaux quant à la manutention de ces lieux et l'absence d'une véritable politique appliquée à leur gestion. Les tambos, ont traversé des siècles, ont vu différentes générations de voyageurs et restent gravés dans la mémoire historique du Pérou.

Tambo de Qunchamarka à Machu Picchu (1)

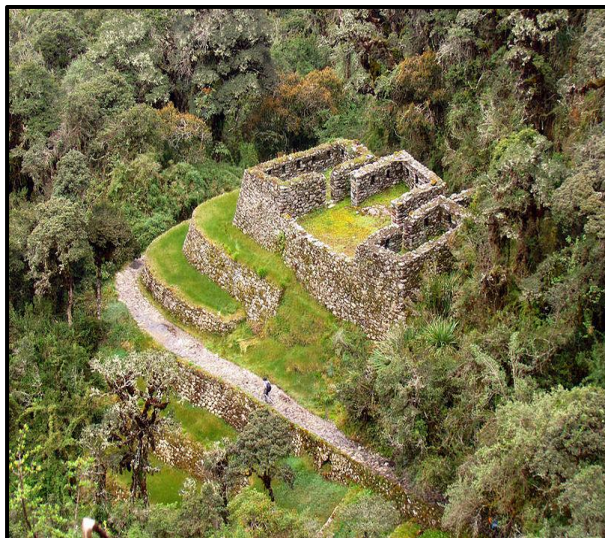


Figure 2: Tambo de Qunchamarka à Machu Picchu

Tambos de Llacsatambo du district de San Damián (2)



Figure 3: Tambo de Llacsatambo

3. 3. 2 Les autres lieux de repos

Le dictionnaire de la *Real Academia Española*, dans sa seconde édition de 1780, définit le voyage sous plusieurs formes: « *La jornada, que se hace de una parte a otra por mar, o tierra* », « *Se toma el mismo camino por donde se hace* », « *Se llama también el modo particular de andar, especialmente quando es apresurado* », « *Por extensión se llama la ida a qualquier parte, aunque no sea jornada* » (Real Academia Española, 1783: 941)²³. Dans ce cas, le voyage est respectivement à la fois, une action de se déplacer d'un lieu à un autre, marche rapide, mais aussi un transport. Cette définition semble réaliste et pertinente, mais paraît incomplète au regard de la complexité et de la sensibilité du sujet que nous traitons dans ce chapitre, celui des déplacements des muletiers et des voyageurs au Pérou du XIX^e siècle. Pour Sylvain Venayre²⁴, le voyage est un : « *Déplacement qui nous conduit dans un espace dont on ressent l'étrangeté* », c'est, « *ce déplacement dans l'espace caractérisé par la rencontre de l'autre* ». Cet "autre" qui peut nous paraître étrange par le choc culturel ou spatial. L'étrangeté ici est un tout qui englobe, les hommes, les animaux et les paysages. Dans ce cas, « *est voyage ce qui dépayse quelle que soit la distance de dépaysement* » (Venayre, 2006: 12).

Ce point de vue de Venayre colle plus ou moins avec la réalité que vivaient les muletiers et les voyageurs du siècle précédemment cité au Pérou. Se déplacer à cette période était un exploit dans la mesure où il fallait lutter contre les éléments de la nature. Dans ces conditions, le voyage permettait d'évaluer sa capacité à dominer le monde, ou à soumettre le réel à ses vues (Garnier, 2001 : 3). Si l'homme occidental lutte contre la nature pour la dominer et la soumettre, l'homme andin quant à lui traitait et dialoguait avec son environnement. L'activité muletière étant fondamentale pour la population, les muletiers ont tiré profit des connaissances des populations préhispaniques sur la conduite et la gestion des bêtes de somme, mais également des chemins préexistants qu'ils continuèrent d'utiliser tout au long des siècles. Le

²³ Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Castellana: compuesto por la Real Academia Española, reducido á un tomo para su más fácil uso; 2. edición, en la qual se han colocado en los lugares correspondientes todas las voces del suplemento, que se puso al fin de la edición del año de 1780, y se ha añadido otro nuevo suplemento de artículos pertenecientes á las letras, A, B y C*, Ed. J. Ibarra, Madrid, 1783, p.941.

²⁴ Venayre Sylvain, « Présentation » Pour une histoire culturelle du voyage au XIX^e siècle, *Sociétés & Représentations*, 2006/1 n° 21, p. 5-21. DOI : 10.3917/sr.021.0005

muletier est un transporteur exceptionnel et comme tel, pendant ses déplacements, il avait besoin de se reposer et de trouver un lieu adéquat tout comme d'autres. Quels étaient les lieux de repos occasionnels des muletiers et d'autres voyageurs du XIX^e siècle ? Telle est la question à laquelle nous allons tenter de répondre dans ce point.

Le métier du muletier confère à ce dernier une mobilité permanente d'un lieu à un autre selon les besoins en termes de transport des commerçants et autres personnes désirant leurs services. Ces différents déplacements ont fait de lui un acteur déterminant et incontournable dans la société péruvienne, non seulement pour sa connaissance de l'environnement, mais surtout de tous les circuits et chemins existants. C'est sur lui que les voyageurs étrangers ou nationaux s'appuyaient pour se mouvoir et s'orienter dans le Pérou profond. La physionomie du territoire péruvien du XIX^e siècle est comparable à celle de l'époque coloniale, il y a une carence certaine des infrastructures de base à savoir les routes, et certains services nécessaires à la mobilité des individus. Pour les muletiers transporteurs des marchandises ou pour ceux accompagnant d'autres voyageurs, le défi restait le même, celui d'affronter l'environnement hostile du milieu andin. Dans ce cas, le voyage se transformait en une mutation de soi au contact de l'altérité. Pour cela, il fallait accepter et adopter la difficulté comme faisant partie du quotidien.

3. 3. 2. 1 La nature comme habitation précaire

Ainsi donc, le muletier comme voyageur n'avait aucune préférence du lieu où s'abriter lorsque tombait la nuit, tout était à prendre. À ce propos, José García Miranda affirme que: « *Cuando los viajes son largos los arrieros acampan donde les cae la noche después de cada jornada* » (García Miranda, 2013: 9). Dans ce point, à travers les récits de voyage et les travaux des historiens, nous allons identifier ces lieux de repos les plus courants.

D'abord, le *tambo* reste le lieu par excellence et de référence connu par les voyageurs comme abri temporaire, sujet que nous avons longuement développé dans le chapitre précédent. Pour éviter toute redondance, nous allons tout de même

rappeler qu'à la base, il était construit pour assurer le gîte et le couvert aux usagers du grand chemin inca, le « *Qhapac Ñan* ». Plus tard pendant l'époque coloniale, les autorités espagnoles récupérèrent ces lieux pour à peu près le même but mais avec des résultats mitigés. Au XIX^e siècle, le tambo n'a pas connu une véritable mutation, il avait plus ou moins les mêmes caractéristiques d'antan. Comme le mentionne Paul Marcoy:

« Ce Tampu, que les Quechuas d'aujourd'hui nomme improprement Tambo, se compose d'une maison en bois, très-longue et très-basse, divisée en plusieurs compartiments et couverte d'un toit en planche ; le sable micacé de la plaine y tient lieu de parquet, et comme ce sable est habité par des légions de puces microscopiques mais dévorantes, le voyageur, au lieu du repos qu'il s'attendait à goûter sur cette molle couche, n'y trouve qu'un affreux supplice, à en juger par ses cris de rage et ses soubresauts furieux » (Marcoy, 1994: 13).

Il faut tout de même noter que la surface et les matériaux de construction d'un tambo, variaient d'un lieu à un autre, mais la fonction de la structure restait la même. Puis, comme déjà mentionné, le premier lieu de repos des voyageurs était de dormir à la « belle étoile ». Par exemple, lorsque les voyages étaient longs et qu'ils n'arrivaient pas à rejoindre à temps un tambo, les voyageurs et les muletiers dormaient en pleine nature. C'est ce qu'affirme Amadeo Vega Castro: « *Al atardecer, y antes de que el sol se ponga, la caravana se detenía junto a un manantial o un río, ya conocido* » (Vega Castro, 2005: 58); ou encore Paul Marcoy lors de son voyage dans la región amazonienne du Pérou:

« Cette première nuit passée en plein-air, au milieu des pierres et sous les pleurs de la rosée, avait éprouvé la constitution des plus délicats de la troupe: les uns avaient le tour des yeux violet et le bord des paupières rouge, les autres le visage bouffi et les lèvres d'un bleu livide... » (Marcoy 1994, 233).

En effet, ce que rapporte Paul Marcoy dans ce texte est le quotidien que vivaient les voyageurs, muletiers et aventuriers du XIX^e siècle au Pérou. Sauf que, dormir en plein-air ne se faisait pas n'importe où et n'importe comment, il existait des lieux spécifiques. Les voyageurs et scientifiques européens du XIX^e siècle au

Pérou comme Jacob Von Tschudi, Eugène de Sartiges, Flora Tristan, Paul Marcoy, Charles Wiener, etc., mentionnent dans leurs différents récits avoir eu recours aux muletiers pour les guider et transporter leur matériel. Le muletier en tant que connaisseur du terrain, avait à travers son expérience repéré les lieux sûrs susceptibles d'accueillir les voyageurs. Il faut rappeler qu'à cette période, le Pérou est dans la période transitoire. En effet, l'instabilité politique et les différentes crises sociales internes nées de la guerre d'indépendance et des luttes fratricides pour le pouvoir, engendrèrent un climat d'insécurité dans tout le pays. Les bandits et des bandes armées s'attaquaient non seulement aux haciendas mais aussi aux voyageurs (Walker, 1990 : 116). Ces faits s'ajoutaient à une géographie déjà très difficile. C'est pour cette raison que la connaissance du terrain était primordiale et vitale à tout muletier. Ainsi, comme affirme García Miranda, il existait donc les lieux de protection et les lieux à risque :

« A lo largo de las rutas de los arrieros se encuentran lugares de riesgo y protección. Estos centros se identifican "lugares peligrosos " para los transeúntes por la orografía accidentada, los lugares de pantanos, lugares de frecuentes operaciones de asaltantes, cuatrerros y abigeos, desfiladeros con abismos a uno o ambos lados de los caminos » (García Miranda, 2013: 9).

Aussi, toujours en rapport avec ces lieux de repos sûrs, les voyageurs et les muletiers prenaient possession des cimetières ou des tombes isolées. En effet, ces lieux souffraient d'une mauvaise réputation. Ils étaient considérés comme lugubres, apeurant, sinistres, de peine et de mort. Paul Marcoy en a expérimenté lors de son voyage à Lampa, surpris par une tempête de neige en altitude, le seul refuge sûr et disponible était une tombe ancienne des peuples *Aymaras* :

« L'abri que nous venions de découvrir si à propos était une manière d'édifice formé de blocs énormes et recouvert d'un plafond monolithe. Une petite fenêtre pratiquée à hauteur d'homme et orienté au levant en éclairait à peine l'intérieur. Ce sépulcre, car c'en était un, pouvait avoir dix pieds carrés sur huit pieds de hauteur. Ses murs, en talus comme ceux des constructions égyptiennes, et d'une épaisseur formidable, avaient probablement vu passer bien des siècles et supporté bien des tempêtes. Je demandai à mon guide ce qu'il en pensait, et si quelque tradition se

rattachaient à ce sépulcre ; mais la neige, en pénétrant les vêtements de l'homme, avait tari sa loquacité habituelle ; il me répondit avec un bâillement, " c'est l'œuvre des païens aymaras" » (Marcoy, 1994: 43).

L'usage des cimetières ou des nécropoles par les voyageurs, comme celui des *Chullpas*²⁵ dont relate Paul Marcoy, était récurrent à cette époque-là. Dans les rites traditionnels et religieux des peuples ruraux andins, les cimetières avaient une disposition spatiale spéciale, ils étaient construits hors des zones habitables. D'après la description de Juan José Garcia Miranda et de plusieurs voyageurs du XIX^e siècle, à l'entrée de chaque cimetière se trouvait un local qui servait aux membres du défunt à lui rendre un dernier hommage avant de l'inhumer. Après ce local, le cimetière où il y avait des tombes et au fond ou sur la partie la plus haute une chapelle où les membres du défunt faisaient des prières et veillaient avec ce dernier en attendant son enterrement (García Miranda, 2013: 11). En fait, les cimetières sont les lieux où cohabitent les bons et les mauvais esprits, ceux qui sont appelés à aller au paradis ou en enfer et ceux qui réparent leurs péchés au purgatoire. Pour les muletiers, quand ils sont loin de chez eux pendant les voyages, les cimetières sont des lieux privilégiés comme refuges provisoires. Pour eux, en utilisant la chapelle comme lieu de repos, ils étaient protégés par les âmes des défunts à qui ils adressaient des prières, des offrandes et surtout les feuilles de coca qui étaient censées attirer leurs bonnes grâces. Dans ce cas, il n'était pas envisageable pour eux d'être attaqués dans ces lieux au regard de l'image qu'avait les gens des cimetières.

Cependant, cette même tradition interdit de séjour dans un cimetière les riverains. C'est-à-dire, qu'un voyageur ne pouvait pas se réfugier dans le cimetière de sa propre localité dans la mesure où cela ne concernait que les étrangers. Pour les peuples ruraux andins, les esprits des défunts veillent sur les voyageurs étrangers nécessiteux. Pour ceux qui s'aventuraient à désobéir à l'ordre établi, les esprits leur réservaient un triste sort, la mort (García Miranda, 2013: 11). En effet, pour le voyageur du XIX^e siècle comme le souligne Michelle Perrot, les lieux de repos

²⁵Civallero, 2012: « *Las Chullpas (voz aymara) son monumentos funerarios de adobe o, en ocasiones, de piedra, semejantes a torres, con plantas circulares, cuadradas o rectangulares, y alturas variables (entre 2 y 4 mts., aunque llegan a 8 mts.).*

dépendaient des modalités de voyage et des moyens de transport propres à chacun. Par exemple, les auberges étaient liées au cheval et aux mules et l'hôtel au chemin de fer (Perrot, 2009 : 218). Ces lieux avaient donc pour eux une valeur inestimable, car obtenir un cantonnement pour sa mule ou son cheval, un lit, voire seulement un lieu où se coucher bornait les ambitions des marchands et des voyageurs. D'ailleurs, à ce propos, Michelle Perrot dans son ouvrage sur *l'Histoire des chambres*, donne une définition de ce que peut être une chambre : « *La chambre est une boîte réelle et imaginaire : Quatre murs, plafond, plancher, porte, fenêtre structurent sa matérialité* » (Perrot, 2009 :9). En gros, la chambre est un espace que l'on occupe physiquement ou mentalement. Le voyageur du XIX^e siècle au Pérou n'avait pas le choix, il devait matérialiser mentalement ses différents lieux de repos en chambre ou en lit sur lequel il était habitué, pour pouvoir survivre dans cet environnement hostile.

3. 3. 2. 2 Les « *pulperías* » et les commerces ambulants

La route est facteur de développement dans toutes les localités du monde où elle est construite. Le flux des voyageurs permet à plusieurs personnes d'installer les commerces aux abords des routes pour en tirer profit et satisfaire les besoins de ces derniers. Le long des chemins péruviens du XIX^e siècle, certaines populations andines s'adonnaient aussi à cette pratique comme le souligne Paul Marcoy :

*« Le chemin, continuant de monter, nous conduisit, après force zigzags, sur un petit plateau de figure irrégulière qui commandait les alentours. Un ajoupa, formé d'une natte en lambeaux attachée à des pieux, en marquait le centre. Sous cet abri, des femmes en haillons, des enfants chevelus et habillés de leur seul épiderme, étaient accroupis au milieu des jarres et des poteries. Une table basse, sur laquelle étaient étalés des poissons grillés, du piment moulu, et fucus que les Indiens nomment *cocha-yuyu* (douceur du lac), indiquait un de ces restaurants en plein-air et commun au Pérou » (Marcoy,1994: 9).*

En effet, si le muletier, voyageur local disposait des vivres pour subsister pendant la durée du voyage, les voyageurs étrangers quant à eux, ne se déplaçaient pas souvent avec autant de nourriture, ceci dans le souci d'alléger les mules et

surtout veiller à ne pas attirer l'attention des bandits du fait de beaucoup de bagages. Ils disposaient de ce fait de l'argent nécessaire pour leur voyage. Pour eux, le voyage servait non seulement à la découverte ou à l'exploration des lieux inconnus du Pérou, mais aussi à l'étude, au pèlerinage, au plaisir et pour le commerce. Sylvain Venayre ajoute à ce propos que, le voyageur « *tout en arpentant l'espace, désirait connaître et comprendre ce qui se trouve sous le sol et que l'œil ne voit pas, ce qui se dissimule à la surface des choses et qui renseigne le voyageur* » (Venayre, 2012: 270). Voyager à cette époque-là faisait aussi partie intégrante de la vie, comme le souligne Gustavo Adolfo Otero²⁶: « *Viajar en aquellos dichosos tiempos no era un simple traslado de un punto a otro sino que formaba parte de la vida misma. El viaje era una forma de vivir durante tres, cuatro, diez meses o un año* » (Otero, 2011: 104).

C'est pour cette raison que dans certaines villes, villages et tambos, s'étaient développées des *Pulperías*²⁷, sites très prisés par les voyageurs pour leur côté ludique et qui permettaient aussi à ces derniers de sortir momentanément de la morosité ambiante et de la pénibilité du voyage. C'était des établissements où on vendait des produits alimentaires non périssables, comme du riz, du sucre, du beurre, de l'huile, mais aussi, d'usage quotidien comme du savon, des aiguilles, des boissons alcoolisées comme du vin et des liqueurs. Ils avaient une situation géographique stratégique, dans les coins de rue des villes, le long des chemins, dans les tambos, etc. À ce propos, Eugène de Sartiges souligne: « *Hay pulperías en los sitios en donde el arroyo es más caudaloso o la sombra más densa como en las tabernas de los arrabales de nuestras grandes ciudades, los paseantes se colocan al fresco y todos los que no pertenecen a la muy alta sociedad consumen jarros de chicha* » (Sartiges, 1947: 16). Ces endroits où l'alcool coulait à flot attiraient non seulement les voyageurs qui voulaient se détendre après un long voyage et goûter aux spécialités locales, mais aussi d'autres adeptes issus des populations riveraines à ces lieux.

²⁶ Gustavo Adolfo, Otero, *La vida social en el Coloniaje. (Esquema de la Historia del Alto Perú hoy Bolivia de los siglos XVI, XVII y XVIII)*. Ed. Rolando Diez de Medina, La Paz, 2011, p.104.

²⁷ (Mariños Ponce et Liz Rosmary, 2002: 2), «*Las pulperías eran establecimientos donde se vendía productos alimenticios no perecederos como especias, sal, arroz, azúcar, manteca, aceite; perecederos como aceitunas, charqui, quesos, mantequilla, así como objetos de uso cotidiano como jabón, velas, hilo, agujas, alfileres, escoba, ollas, loza vidriada, loza serrana, loza criolla, canastas; y bebidas alcohólicas como el vino, aguardiente*».

Enfin, les autres lieux sûrs privilégiés par les voyageurs étaient les relais ou maisons de poste. En effet, pendant l'époque coloniale en 1747, la Couronne espagnole décida de la création d'un service de poste fixe qui devait unir Buenos Aires au reste du vice-royaume du Pérou. En 1768, Carlos III, décida d'incorporer le Services des Courriers comme le Service Officiel de la Couronne, qui avait aussi pour mission d'organiser et de réguler les maisons de poste et les relais dans lesquels les voyageurs pouvaient se reposer, obtenir leur victuailles et continuer leur chemin (Chocano Mena, 1983: 33). On peut donc comprendre que l'organisation logistique d'un tel service était importante pour l'installation des relais et maisons de poste. Ces derniers développeraient des établissements urbains qui concentreraient les commerçants dont l'activité pourrait prospérer avec le trafic des voyageurs. Cela supposait aussi une organisation complexe des réseaux de services pour garantir l'approvisionnement en eau, en logement pour voyageurs, des pâturages pour les montures, l'appui militaire dans les zones dangereuses comme celle du nord argentin en proie aux affrontements avec les Indiens *Pampas*.

Cette organisation sociale autour des maisons de poste et des relais voulue par la Couronne espagnole a favorisé l'émergence des petites bourgades. L'émergence d'une ville suppose la transformation par cette dernière du milieu social sur lequel elle est implantée, qui, tributaire des relais des voyageurs et des maisons de poste, impliquait la prospérité ou la ruine des unes et la stagnation des autres. Cela sous-entend que ces bourgades dépendaient en majorité de l'activité muletière. Par exemple, la ville de Huancayo, qui à la fin du XVIII^e siècle était un petit village sans importance, avait pris de l'influence avec le développement de l'activité des muletiers, du fait de se trouver à une journée entre deux relais importants, Jauja au Nord et Huambo au Sud. Cette position stratégique lui a permis de devenir la ville la plus dynamique et importante de la sierra central au XIX^e siècle en déclassant Concepcion, une autre ville de la vallée de Mantaro, qui avait une grande importance au début, mais avait perdu sa notoriété lorsque le préfet de Junín décida de déplacer la maison de poste qui y existait à Huancayo, dont la position géographique était équidistante aux relais des alentours (Chocano Mena, 1983: 34). C'est dire combien de fois l'activité muletière et même celle des voyageurs indépendants pouvait

influencer le développement ou encore provoquer la ruine d'un village ou d'une ville à cette époque.

En somme, pendant l'époque précoloniale, les Incas avaient déjà pensé et développé plusieurs sites dont ceux servant d'hébergements aux usagers du Grand chemin inca. Les tambos servaient de gîte et de couverts aux *chasquis* et aux personnes autorisées. Les religieux, les autorités et une grande partie de la noblesse inca jouissaient de meilleurs sites qui incluaient le luxe et les meilleurs services, comme les sites de *Pachacamac*, *los baños del Inca*, *Ollantaytambo*, qui sont les plus représentatifs. Pendant la Colonie, puis lors des indépendances et même après la guerre du Pacifique, la présence des hébergements pour voyageurs était moindre et offraient moins de services. Ils étaient plus visibles aux abords des chemins et circuits commerciaux, près des centres historiques et des ports. En effet, un adage *nzébi*²⁸ mentionne que " la personne qui se noie s'accroche à tout support flottant même s'il s'agit d'un serpent ". Ceci, pour dire que le voyageur étranger ou local au Pérou du XIX^e siècle pouvait se comparer à une personne qui se noie dans cet océan sauvage, hostile et imprévisible qu'était le milieu andin. Il s'adaptait aux différents changements que lui infligeait la nature et se réfugiait pour passer la nuit ou pour se protéger des aléas de tous genres dans tout ce que pouvait lui offrir la nature. Ainsi donc, dans le Pérou républicain les lieux d'hébergement occasionnels étaient variés : tambos, maisons, grottes, tentes, des lieux préétablis, chapelles, nécropoles et à la belle étoile.

Les gravures de Paul Marcoy ci-dessous illustrent plus ou moins le quotidien et les réalités que vivaient les voyageurs au cours de leurs périple. En effet, Laurent Saint-Cricq, connu sous le célèbre pseudonyme de Paul Marcoy est un voyageur naturaliste français d'origine bordelaise. Il avait intégré l'expédition scientifique du Comte Francis Castelnau entre 1843 et 1847, voyage qu'il prolongea personnellement plus tard. Dans ses récits de voyage, Marcoy nous présente une vision précise des différentes régions qu'il visite, de ses paysages, des sociétés indiennes qui les habitent, de la flore, de la faune, des matières premières. Il se révèle à la fois, comme

²⁸Les *Nzebi* sont un peuple *bantou* d'Afrique centrale établi au Gabon et en République du Congo, parlant plusieurs dialectes dont le idjèbi, l'adouma, l'awandji, le batsiagui, le sihou (ou bassissihou).

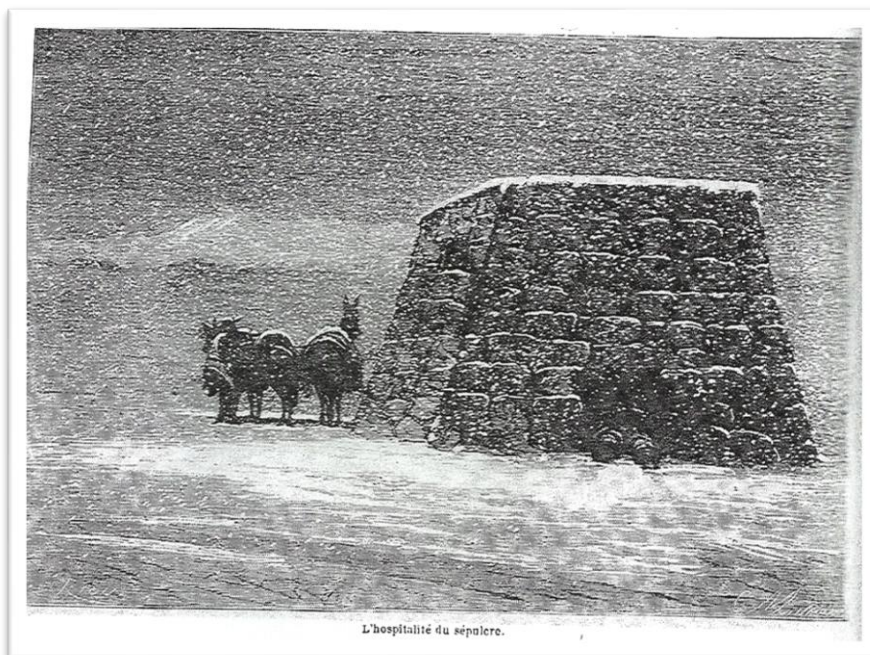
géographe, anthropologue, ethnologue, linguïste et même historien, offrant un cadre complet des us et coutumes desdites sociétés²⁹. De même, ses dessins ne sont pas forcément à prendre au premier degré car ne représentant pas forcément les objets observés. En effet, bien que disposant d'une grande créativité littéraire et surtout son immersion dans la culture des peuples des sites visités, il fait partie des nombreux voyageurs et explorateurs du XIX^e siècle qui, comme ceux des siècles précédents était avant tout des acteurs centraux et partisans du sensationnel qui alimentait les journaux de leurs pays d'origine (Venayre, 2012: 268). Il faut attendre le milieu du siècle, notamment avec l'invention de la photographie pour que les voyageurs rapportent fidèlement les données. Qu'à cela ne tienne, leurs graphiques et leurs écrits sont essentiels pour mieux comprendre l'environnement des régions qu'ils exploraient à cette période, comme le souligne le Professeur Javier Protzel : « *El acto de escribir es para el viajero una afirmación de su propia continuidad en el tiempo que le imprimía sentido a su discontinuidad en el espacio. En cambio, sus bocetos y acuarelas, frecuentes en los textos decimonónicos expresaban gozamente lo que había tenido ante los ojos* »³⁰

²⁹ Fernando Casanueva, "Paul Marcoy, Voyage de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique à travers l'Amérique du Sud (reimpresión de *Le Tour du Monde*, t. 6-16, Paris 1862- 1867)". Introducción y biografía del autor por Bernd Schmelz. *Bulletin Hispanique*, Vol. 97, N° 97-2, 1995, p. 678.

³⁰ Texte cité par le Professeur Javier Protzel, sociologue péruvien lors de la conférence sur *Espacio-tiempo y movilidad. Narrativas del viaje y de la lejanía* du 9 mars 2015 à la MSHA.

Les différents lieux de repos des voyageurs au XIX^e siècle.³¹

Les cimetières (1)



Les haciendas et maisons particulières (2)

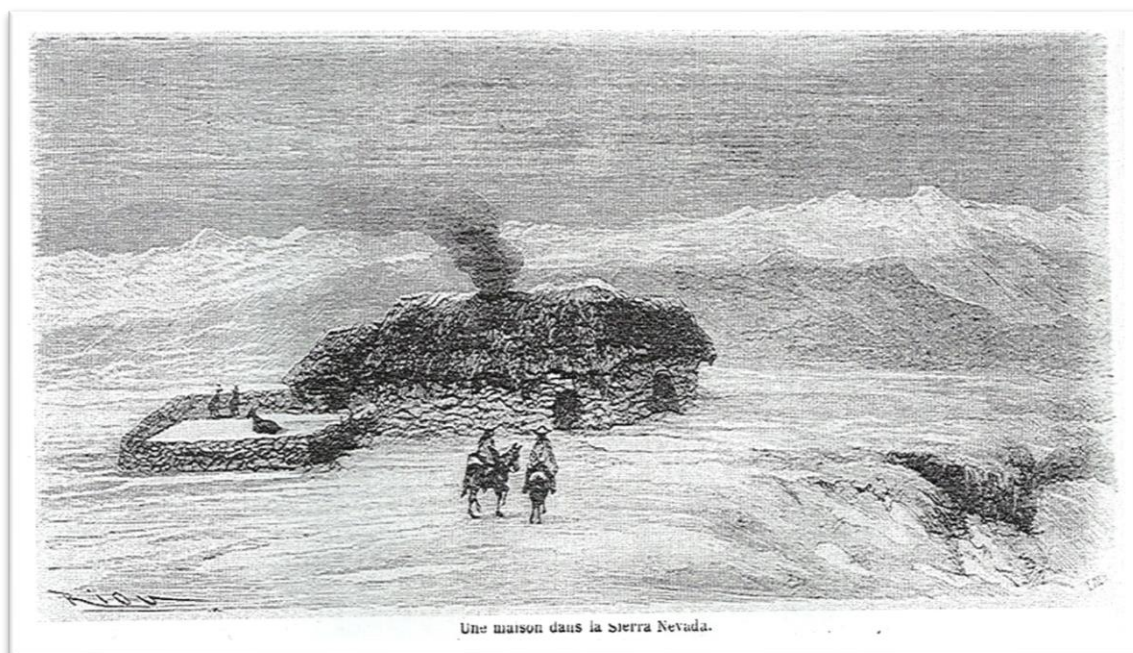
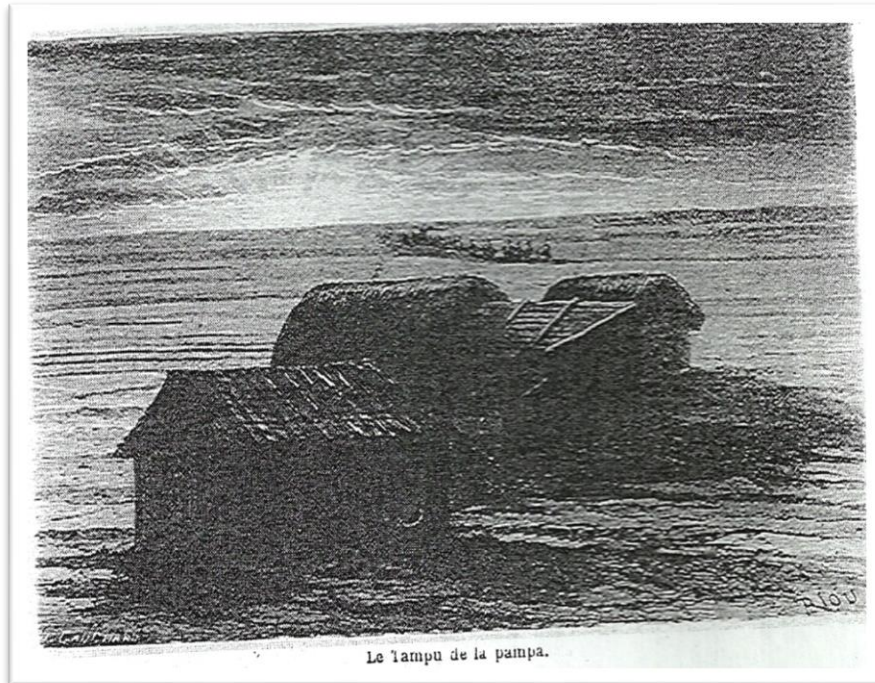


Figure 4: Différents lieux de repos (Nécropole et Hacienda)

³¹ Les images (1) à (4), extraites de Paul Marcoy, *Voyage de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique à travers l'Amérique du Sud*, Holos, Bonn, 1994.

Les tambos et les relais de poste (3)



Les restaurants ambulants (4)

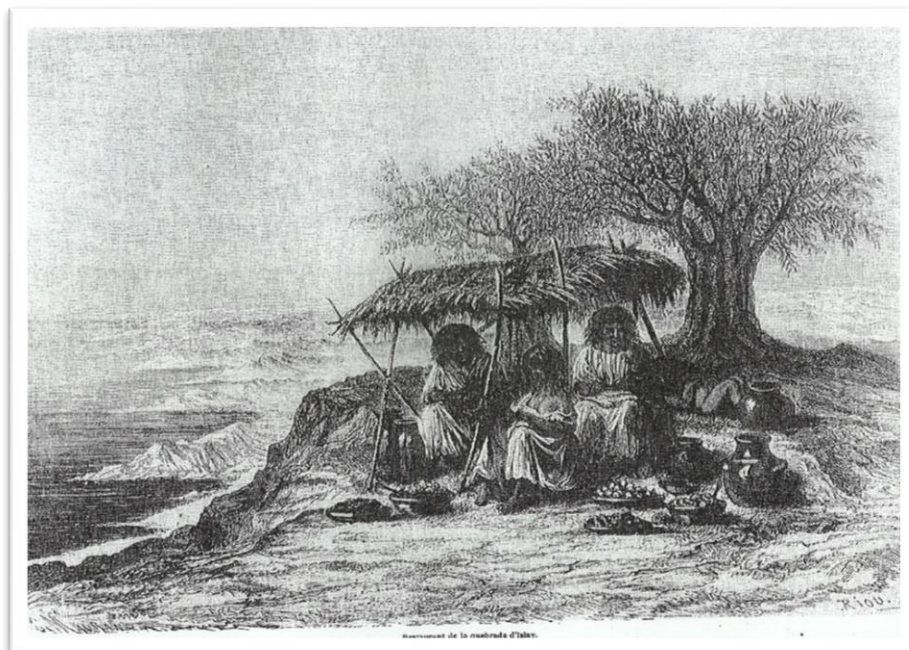


Figure 5: Différents lieux de repos 2(Tambos et Restaurants ambulants).

3. 4 L'héritage d'un tambo

Pendant l'époque coloniale, l'administration avait inventé toute une série de mesures et de méthodes d'organisation de travail plus ou moins similaires à celles utilisées en Europe pendant le système féodal afin de tirer profit de la main d'œuvre asservie des aborigènes. Il y avait entre autre la *mita*³², la *encomienda*³³, et le *repartimiento*³⁴, etc. L'entretien et le fonctionnement des tambos figuraient parmi les mesures qui leur étaient imposées. Au XIX^e siècle, avec l'abrogation de toutes ces méthodes de travail infligées aux Indiens et l'avènement de l'indépendance, quelles nouvelles mesures étaient appliquées au bon fonctionnement des *tambos* et comment en devenait-on propriétaire ? Telles sont les questions que nous allons tenter de répondre dans ce chapitre.

3. 4. 1 Les bases juridiques du tambo péruvien

En effet, traiter la question de l'héritage du tambo revient à poser les bases juridiques de cette infrastructure. Il faut déterminer si le tambo du XIX^e siècle est une structure étatique ou privée. Savoir aussi s'il était régi par une réglementation propre qui pouvait déterminer les conditions d'éligibilité d'un gérant et savoir par la suite tous les mécanismes autour de la succession de ce dernier. Pour cela, il est important de jeter un regard rétrospectif sur l'administration du tambo à l'époque coloniale et par la suite faire une comparaison avec les données que nous avons du XIX^e siècle.

Plusieurs historiens de l'époque coloniale comme Luis Miguel Glave s'accordent à dire que, le tambo de ladite période avait perdu sa renommée d'antan,

³² Corvée obligatoire appliquée aux populations indiennes d'Amérique dans le but de les faire travailler dans les travaux d'intérêt public.

³³ Dans les colonies espagnoles d'Amérique, la Couronne, à travers ses représentants, « confiait » (*encomendar*) un certain nombre d'Indiens à un colon espagnol (*encomendero*) en récompense de ses services ; l'*encomendero* percevait, en or, en nature, ou en travail, le tribut dû à la Couronne par les Indiens, qu'il devait en contrepartie protéger, convertir au christianisme et « civiliser ».

³⁴ Système qui consistait à assigner un groupe d'indiens comme force de travail à un *encomendero* en Amérique coloniale espagnole

la mise en place du service personnel et collectif par l'introduction de nombreux systèmes de travail déjà cités avait transformé le système de gestion des tambos dès les premiers siècles de la colonisation. Ces services incluaient aussi le transport des marchandises, l'entretien des chemins et des lieux de repos par les Indiens.

C'est au début du XVII^e siècle, sous la gouvernance du vice-roi Luis de Velasco que les lois sur les services personnels et collectifs avaient pris fin :

« Sin embargo, en un movimiento de marcha y de contra marcha, durante la administración de don Luis de Velasco, la reacción legal a favor del mundo andino se acabó con la real cédula de 1609 modificatoria de la de 1601 sobre el servicio personal. »(Glave, 1989: 121).

Déjà, le décret royal de 1547 interdisait le service des porteurs exercés par les Indiens, mais le service gratuit continuait dans les *tambos*. Le vice-roi Toledo, en s'affichant comme défenseur de la cause des indigènes avait interdit tous les services personnels ou collectifs gratuits et les sévices qui leur étaient infligés. Pour lui, il fallait payer un salaire à chaque Indien pour chaque journée de travail accompli. Pour ce faire, du moins en ce qui concerne les tambos, Toledo changea la législation et la dénomination de ces derniers et devenaient ainsi, *ventas y mesones*³⁵. (Zavala, 1978: 77). Aussi, pour éviter tout abus de part et d'autre, il fait publier en 1550 une grille tarifaire qui comportait aussi, *« un mandamiento para que los españoles y caciques de los tambos principales de Jauja tengan los víveres para servicio de quienes los solicitan »* (Zavala, 1978: 12). Dans le système d'achat-vente nouvellement mis en place, les produits soumis au contrôle tarifaire étaient en majorité les produits de première nécessité en vente dans ces hébergements :

« Los productos cuyos precios figuran en el arancel van desde el pan, el maíz y las papas, hasta el vino de Castilla y d Guamanga junto con la chicha, pasando por los animales como gallinas, capones, perdices, carneros de Castilla. Todo eso, junto con aceitunas, higos y pasas, debía estar disponible en el tambo... » (Glave, 1989: 127).

³⁵ Des commerces et des auberges.

La grille tarifaire mentionne aussi les services accomplis par les Indiens auprès des voyageurs (muletiers ou non) pour le gardiennage, l'entretien, le chargement et le déchargement des montures au sein des tambos. La législation tarifaire dépendait de la localisation géographique du tambo. Malgré cela, il régnait en ces lieux d'autres formes d'abus, allant de la corruption, à la prostitution, comme l'ont affirmé les historiens comme Guamán Poma de Ayala : « *Coronpen y se hazen grandes putas... y se ponen nuevas bestiduras y chumbes de colores y se enbijan las caras para hazerse putas y bellacas* » (Guamán Poma de Ayala, 1987: 500-501). Ainsi, dès 1572, les tambos devenaient des commerces et on mit fin au service collectif de la main d'œuvre indigène contrôlé par les maîtres d'Indiens. En gros, le tambo était devenu une institution privée sous le contrôle plus ou moins de l'administration coloniale. Mais les abus existaient dans les deux côtés, la classe dirigeante des Blancs ainsi que chez les Indiens.

Cependant, pour comprendre ce problème de possession de tambos ou des successions, il est important d'analyser les documents historiques sur la question. Pour ce faire, deux règlementations sur les tambos nous intéressent, à savoir, *Las Ordonanzas de Tambos. Distancia de unos a otros, Modo de cargar los Indios y Obligaciones de las Justicias Hechas en la ciudad de Cusco*, de Vaca de Castro publiées en 1543, et *Las Ordonanzas de los tambos del Repartimiento de Huamachuco* du Docteur Gregorio Gonzales de Cuenca, basées sur la visite qu'il effectua dans le nord du pays à ladite période³⁶. En effet, en 1543, lorsque Vaca de Castro publie ses ordonnances, l'une de ces préoccupations était celle d'institutionnaliser à nouveau le système de tambo comme à l'époque de l'Empire inca afin de mettre fin aux multiples souffrances faites aux indiens:

³⁶ Il existe d'autres ordonnances qui mentionnent les tambos. Comme par exemple celles publiées en 1537 par Sébastien de Benalcázar qui stipulaient que les maîtres d'Indiens pourraient perdre leurs droits de possessions s'ils ne disposaient pas assez de mains d'œuvre indienne dans les tambos qui correspondaient à certains chemins (Voir Moreno Egas, 2004 : 100). Il y a aussi celles réalisées par Pedro de la Gasca en 1539, Président de la vice-royauté de Lima, qui y dénonçait les abus des Espagnols sur les Indiens puisqu'ils ne payaient pas ce qu'ils consommaient et abusaient aussi des femmes de ces derniers. (Moreno Egas, 2004: 101).

« Primeramente por que la causa principal por que reciben los Indios daño muerte y disminución el cargarlos es por no estar los Tambos antiguos del tiempo de Guaynacaba y sus antepasados poblados como estaban quando estos Reynos se ganaron y redusieron al servicio y obediencia de S.M. siendo en sus tiempos los Indios cargados se mandaban o daban a otros o havia bastimientos o lo necesario en depósitos para los dichos Indios sin que lo llevasen a sobre las dichas cargas, y por no estar al presente assi los dichos Tambos les falta lo susodicho o an de llevar o llevan su comida sobre las dichas cargas y pasan muchas jornadas con las cargas hasta parte poblada » (Vaca de Castro 1908 [1543]: 429).

Vaca de Castro avait donc dressé une liste de plusieurs tambos qui devaient être reconstruits avec pour objectif de fonctionner comme un système de d'auberges sur les chemins principaux du Pérou. C'est ainsi qu'il avait énumérer une liste des communautés indigènes qui devaient servir dans chacun des tambos énoncés. Cette reconstruction nécessitait ainsi une nouvelle administration. C'est-à-dire que les tambos devaient désormais être sous la direction d'une autorité espagnole désignée par les maîtres d'Indiens. Ladite autorité devait résider dans un tambo mis à sa disposition et être à la charge d'un groupe de 3 à 4 tambos ((Rodríguez Nilda, 1908: 451). Après la transformation des tambos en lieux de vente et la mise en place des grilles tarifaires, les Indiens et les Espagnols pouvaient y vendre des produits aux voyageurs. Sauf que pour les Indiens, les recettes quotidiennes devaient être incorporées dans la caisse de la communauté pour pouvoir payer le tribut.

Quelques années après, il fut publié deux autres Règlements sur les tambos par le Docteur Gregorio Gonzales de Cuenca qui travaillait sous la direction du Marquis de Cañete, vice-roi du Pérou de 1556 à 1560. Ces ordonnances traitaient de la façon d'organiser et d'éradiquer certaines coutumes indigènes (Rostworowski 1987, 139). La première fut promulguée en 1566 pour le compte du Cacique de Jayanca. Même si elle ne traite pas en majorité des tambos, elle contient néanmoins des aspects importants sur les tambos entretenus par une communauté côtière *yunga* à Lambayeque. La deuxième, *Ordonanza para el servicio de tambos del Repartimiento de Huamachucho*, promulgué en 1567 pour le compte des tambos de la Sierra Norte (Rostworowski, 1975: 132).

Dans les ordonnances de Cuenca adressées au Cacique de Jayanca, il est mentionné que les chefs d'une communauté indienne (le plus souvent élu ou choisis par un maire espagnol) étaient chargés du fonctionnement des tambos. Ces derniers devaient donc superviser l'approvisionnement des tambos en vivres, veiller à l'application des tarifs imposés, vérifier l'état des chemins et des ponts qui étaient sous sa juridiction. D'un autre côté, les mêmes ordonnances mentionnent que pour les chefs des Indiens qui n'étaient pas chargés des tambos : « *estén directamente a cargo de probeher y señalar los yndios que an de servir en el tambo y en reparo de puentes e caminos y calzadas y los an de servir en la villa de Miraflores* » (Rostworowski, 1987: 139). Donc travailler dans un tambo ne dépendait pas de la volonté de la communauté, mais plutôt de celle des chefs qui ne se basaient sur aucun critère pour désigner ceux qui devaient travailler dans les tambos et sur les chemins péruviens. Ces désignations soulevaient des conflits et des plaintes.

En effet, sur ce sujet, Maria Rostworowski mentionne que dans les règlements des tambos de Huamachuco, il y avait plusieurs plaintes formulées par les Indiens déplacés pour aller travailler dans des tambos des contrées éloignées. C'est le cas par exemple des Indiens de la communauté *yunga*, emmenés pour travailler dans le tambo de Xallca situé dans une zone froide du nord, alors que ces derniers étaient habitués aux régions chaudes. Ne supportant pas le froid, ces derniers tombaient malade à tout moment à cause des changements drastiques des températures. D'autres par contre se plaignaient du fait d'aller travailler loin de chez eux et enduraient de longues et pénibles conditions de voyage. En ce qui concerne l'organisation dans les tambos, l'auteur ajoute qu'il en existait deux types, les *Tambos Reales* et les autres avec une organisation distincte. Dans les premiers, chaque tambo avait besoin de 30 travailleurs, comme dans le cas des tambos de Huamachuco et Yagon ; dans les autres on retrouvait une dizaine de personnes comme à Cucho, Uruchal, Congayo, Andamarca, Yanabamba, Collabaya et Uruchal de Lima (Rostworowski, 1987: 24).

Cette différence entre « Tambos Royaux » relevée dans le Règlement des tambos de Huamachuco laisse entrevoir un malaise, celui de l'offre et de la demande en mains d'œuvre servile capable de travailler dans lesdits établissements. En effet, en faisant une lecture attentive de ce règlement, plusieurs points sont à relever. D'abord, il faut noter que ceux qui travaillaient dans les tambos étaient les populations d'une communauté indienne, encore appelée *Ayllu* ou *guaranga*. Ensuite, ces derniers servaient dans plusieurs tambos, mais il apparaît que certaines communautés avaient des rapports spéciaux avec certains tambos dans la mesure où, ils fournissaient à ces derniers plusieurs travailleurs. Par exemple, le cas de la communauté indienne d'Andamarca, en étant la seule communauté travaillant pour cette structure, elle envoyait tout de même des travailleurs au tambo d'Uruchal de Lima. La même chose se passait pour la communauté des Indiens de *chaupi yunga*, uniques travailleurs du tambo de Collanbay (Rostworowski, 1987: 152). Certains historiens expliquent cet attachement à certains tambos par le fait de la proximité avec leurs habitations ou que certains tambos aient été construits où se trouvent sur certains sites sacrés pour ces communautés indiennes. Enfin, le dépeuplement de certaines localités voulu par l'administration coloniale et surtout la chute démographique des Indiens lors des premiers siècles de la colonisation ne favorisaient pas la répartition équitable des travailleurs dans différents tambos du pays (Glave, 2009: 314). Cela pouvait aussi se justifier par la situation géographique et l'importance des tambos dans le réseau routier et commercial du Pérou comme le signale l'auteur. Car, un tambo se situant sur une route commerciale ou entre deux grandes villes comme c'est le cas du tambo de Jauja, avait plus d'importance en raison du fort trafic des commerçants et des voyageurs sur cet itinéraire, qu'un autre situé sur un chemin secondaire (Chocano Mena, 1983:34).

Par la suite, toujours dans le but de comprendre le fonctionnement exécutif et juridique des tambos, il serait aussi important de s'intéresser à certaines dispositions faites sur les tambos pendant la période de Francisco de Toledo, vice-roi du Pérou entre 1569 et 1581. En effet, Toledo était considéré comme un grand législateur, pour son rôle dans la lutte contre l'idolâtrie des Indiens dans les Andes et surtout pour avoir été un persuasif inquisiteur des coutumes indigènes. Son gouvernement était

caractérisé pour avoir émis des dispositions qui limitaient les capacités des Indiens dans les domaines, rituel, politique et économique (Zavala, 1978 : 70).

En général, Toledo avait interdit plusieurs prérogatives dont les caciques ou chefs d'Indiens bénéficiaient dans le passé. D'autre part, il a favorisé qu'il y ait une grande disparité des activités administratives entre les maîtres (*Corregidores*) et les chefs (*Caciques*) des communautés indiennes. Par exemple, il avait retiré aux caciques le pouvoir de désigner la main d'œuvre qui travaillait dans les tambos et sur l'entretien des chemins. Pour lui, cette décision devait passer d'abord par le conseil des caciques, puis par les maîtres d'Indiens, pour qu'enfin elle soit adoptée sous forme d'ordonnance par lui-même (Toledo, 1986 [1575-1580]: 240). Il avait procédé ainsi pour éviter que les caciques n'utilisent la main d'œuvre indigène à leur propre compte, mais ils avaient la responsabilité de surveiller et de veiller au bon fonctionnement des tambos de leur communauté pour s'assurer qu'ils étaient bien approvisionnés. Toledo indique aussi que pour éviter des actes de vols dans les tambos, les Indiens qui travaillaient devaient être fidèles, connus et surtout âgés de plus de 17 ans : « *Que no pongan en la mita de los tambos a los indios menores de diez y siete años* » Et que les biens publics et ceux de la communauté soient à la charge des adultes (Toledo, 1986 [1575-1580] : 246).

En résumé, la lecture faite de l'analyse des différentes réglementations sur les tambos à l'époque coloniale laisse apparaître deux éléments importants. Premièrement, il faut noter le double discours et un conflit entre différentes législations données et l'idéologie dominante sur le fonctionnement des tambos à l'époque préhispanique. Vaca de Castro, Cuenca, Toledo et les autres voulaient faire fonctionner les tambos comme sous l'empire inca, alors que le climat social et politique avait changé d'où les modifications continues sur la gestion de ces structures. Toutes ces transformations provoquèrent entre les mêmes Indiens des conflits sur les responsabilités qui leur étaient données. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné, il y avait des communautés qui avaient des responsabilités sur des tambos spécifiques et parfois ces responsabilités étaient partagées ; et les autres communautés qui, en l'absence de l'Etat inca ne se voyaient plus endosser de telles

responsabilités sous l'empire espagnole. Deuxièmement, dans toutes ces législations, l'Indien n'avait aucun pouvoir de décision. Il était démuné socialement et économiquement. En dehors des chefs indiens (caciques) qui avaient des pouvoirs limités sur leur communauté et surveillé par les Blancs. Même si au cours du temps, ces derniers ont possédé des biens. Les seuls responsables et propriétaires des tambos étaient des maîtres d'Indiens. Partant de ce constat, qu'en est-il des tambos du XIX^e siècle ? Subissaient-ils la même législation ? Les tambos de cette période ne sont pas différents de ceux de l'époque coloniale. Le XIX^e siècle représente une période transitoire mais comme nous l'avons précédemment démontré, les changements au niveau des infrastructures de base n'étaient pas encore amorcés. Il faut attendre la deuxième moitié du siècle pour voir certaines réalisations. Bien qu'occupant une place de choix dans le système de transport péruvien, les tambos n'échappaient pas à l'immobilisme infrastructurel du pays.

3. 4. 2 Le tambo : entre la structure privée et publique

Cependant, à la fin du XVIII^e siècle, Carrió de la Vandra mentionne dans son œuvre, *El Lazarillo de Ciegos Caminantes*, un tambo exceptionnel situé dans la *Quebrabra Honda*, qui pouvait héberger plusieurs personnes et qui venait d'être construit :

« El Tambo Nuevo lo es, en la realidad, porque se fabricó pocos días antes de haber pasado nosotros por el sitio. Tiene dos piezas para los pasajeros, capaces de hospedar cómodamente veinte personas, con corrales para bestias, cocina y una pulpería surtida de las cosas que más necesita la gente común, y que muchas veces sirven a los hombres decentes y de providencia » (Carrió de la Vandra 1985, 113).

Comme son nom l'indique, cette structure était nouvelle et privée. C'est sûrement de son exception dans le confort offert aux voyageurs qu'elle eut le mérite d'être citée par Carrió de la Vandra dans son œuvre. Vue l'importance de ce dernier dans l'administration coloniale du début du XIX^e siècle, la mention du *Tambo Nuevo*

peut cacher le malaise de l'administration incapable d'offrir aux voyageurs des structures de base fiables. Cela peut aussi signifier un appel aux acteurs privés à investir dans ce domaine en déperdition. Il faut noter que la majorité des récits de voyages de plusieurs voyageurs occidentaux et même péruviens du XIX^e siècle, décrivent le tambo comme un lieu lugubre et insalubre. En effet, après la privatisation de ce secteur, les Indiens, principaux tenanciers desdits sites les abandonnaient, refusaient souvent de les entretenir et de les ravitailler à cause du mauvais comportement des Blancs. En effet comme nous le dit Guamán Poma de Ayala, tout Blanc, qu'il soit noble ou pas, usait de la couleur de sa peau pour avoir des privilèges et se faire servir gratuitement dans ces lieux. (Guamán Poma de Ayala, 1987: 404). Nous avons vu dans les différentes législations sur les tambos que l'Indien lambda n'était que l'hôte et travailleur dans ces structures. À ce propos, Heinrich Witt, un autre voyageur allemand du XIX^e siècle fait état dans son récit de voyage à Arequipa, du tambo d'Apo qui était composé de quatre maisonnettes et que l'une d'elles était occupée par une famille indienne (Witt, 1992: 92). Ainsi, dans ces conditions-là, était-il envisageable pour ces derniers d'encourager leurs progénitures ou d'autres Indiens à s'intéresser à une affaire infructueuse ? En fait, être propriétaire d'un tambo au XIX^e siècle tout comme pendant l'époque coloniale nécessitait des moyens financiers et humains, non seulement pour l'entretien des lieux, l'emploi du personnel, mais aussi pour son ravitaillement.

Il est vrai qu'il existait à cette époque une aristocratie indigène. Comme le mentionne Luis Miguel Glave dans son article sur la « Propriedad de la tierra, Agricultura y comercio, 1570-1700: El gran despojo »³⁷, certains chefs communautaires indiens (*curacas*) possédaient des terres et des biens à Lima ou encore à l'intérieur du pays et s'étaient adaptés au nouveau marché et aux normes établies par les colonisateurs (Gave, 2009 : 331). Dans ce cas, dans un cadre strictement privé, les chefs indiens pouvaient être propriétaires de tambos. Mais il s'agissait d'une minorité qui, comme les Espagnols, exploitaient leur propre peuple.

³⁷ Voir Luis Miguel Glave, « Propiedad de la tierra, Agricultura y Comercio, 1570-1700: El gran despojo », En: *Compendio de Historia Económica del Perú. Economía del Periodo Colonial Temprano*. Tomo II, Banco Central de Reserva del Perú, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 2009, pp. 312-446. <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/libros/historia/2-economia-colonial-temprano.pdf>

L'histoire de la propriété était liée à l'histoire agraire des Andes, depuis l'établissement coloniale, c'est l'histoire de l'expropriation des ressources naturelles des Indiens, de leurs terres et la formation d'une nouvelle forme de possession, de la propriété et des ressources naturelles aux mains des colonisateurs. Pour cela, la population aborigène devait être soumise à une subordination coloniale et à la domination d'une nouvelle forme d'économie de type mercantile. Il était donc impossible pour un Indien lambda d'être propriétaire dans ces conditions. C'était aussi une activité qui présentait des risques sécuritaires énormes du moins pour l'hôte. Car, aucune loi ne protégeait ces derniers face aux agissements de certains voyageurs, sachant que dans cet univers hostile, les tambos constituaient les seuls gîtes plus ou moins sécurisés entre différentes localités éloignées de la région.

Par conséquent, comme nous venons de le voir avec le *Tambo Nuevo*, tous les tambos n'avaient pas cette piètre réputation véhiculée par les voyageurs et les historiens de l'époque. Qu'à cela ne tienne, la gestion desdits lieux était calamiteuse et échappait au contrôle de l'administration. Pour essayer de comprendre le système de succession ou de possession de ces derniers, il nous paraît important aussi de porter un regard sur les tambos qui servaient de relais de poste. En effet, au Pérou du XIX^e siècle, la poste constituait un secteur très important dans le système de communication des administrations, coloniale et républicaine. Même si, au regard des conditions géomorphologiques structurelles et sociopolitiques du pays, elle a connu des limites de fonctionnement.

En parcourant les manuels et les archives du service postal péruvien du XVIII^e et du XIX^e siècle, il existe une législation sur la nomination des hôtes des relais de poste. Dans le journal officiel *El Peruano*, du 27 février 1866, il fut publié un *Reglamento de Correos del Peru*, promulgué par Mariano Ignacio Prado, président de la République du Pérou. En effet, dans son chapitre 9 relatif à « De los maestros de posta y postillones », une série d'articles présente le maître de la poste et ses obligations vis-à-vis de son administration centrale de Lima :

« Art. 83. Estos individuos son los agentes secundarios para el transporte de las balijas en el interior de la República.

Art. 84. Los que tengan à su cargo el servicio de postas, deben ser vecinos del lugar donde estas se hallen establecidas, ó se establezcan. Sabrán leer y escribir, y mantendrán à la vista de los conductores y transeúntes, las disposiciones de este reglamento referentes á su cargo.

Art. 85. Los maestros de posta serán nombrados por el Administrador general del ramo, à propuesta de los Administradores de correos más inmediatos al punto de su residencia. Cada maestro propondrá seis individuos de su confianza, para que sirvan de postillones ó guías à los conductores y viajeros.

Art. 86. Toda posta en el interior de la Republica, se compondrá de un maestro y de seis postillones; y para el transporte de los correos y viajeros, contara al menos con doce caballerías » (El Peruano, Año 24, Tomo 50, n°29, 1866: 86).

En analysant les articles ci-dessus, nous nous rendons compte que la gestion d'un relais de poste n'était pas facile et surtout n'était pas confiée à n'importe qui. Il fallait avoir les qualités requises, comme savoir lire et écrire, ce qui en cette période n'était pas réservé à tout le monde, être connu par l'Administrateur du service des courriers et surtout posséder les qualités de gestionnaire. Cependant, ces différentes qualités morales et relationnelles devaient s'accompagner d'un potentiel économique pour pouvoir exercer ce métier. En effet, ce meme reglement dans son article 87, stipule:

« Antes de procederse al nombramiento de maestros de posta, se celebrara contratas con los Administradores de correos más inmediatos, estipulándose en ellas el abono de quince centavos en legua por cada bestias que se ocupe, y diez centavos también en legua para el postillón ó guía, por su trabajo personal. Si en algunos puntos hubiese carencia de pastos, podrá aumentarse el precio sobre el pago de las bestias, á veinte centavos » (El Peruano, Año 24, Tomo 50, n°29, 1866: 87).

En effet, un maître de poste devait disposer des moyens humains et matériels pour prétendre être nommé et exercer son métier. Dans le règlement, il n'est nullement mentionné que l'Administration centrale des postes verse au préalable des biens ou fournisse des bêtes pour le transport des messageries. Le maître de poste devait disposer d'un minimum nécessaire pour ouvrir un relais de poste. C'est par exemple le cas que rapporte *El Lazarillo de ciegos caminantes*, de Carrió de la Vandra, qui nous apprend un peu plus sur cette méthode de sélection et de nomination des maîtres de poste. En effet, ce dernier en étant lui-même Administrateur du service des courriers auprès du vice-roi du Pérou, avait procédé à la nomination des maîtres de poste et à la mise en place des nouveaux relais lors de son inspection et de l'établissement du service sur l'itinéraire Lima-Buenos Aires. Comme c'est le cas de José Florencio Mayano, riche fermier qui avait pour objectif de fournir en tout temps deux cent chevaux pour le transport des correspondances, ou encore, à Yruma où il nomma un chef indien (*Cacique*) à la tête d'un relais de poste. (Carrió de la Vandra, 1985: 55).

Par conséquent, il est important de s'intéresser au choix porté sur ces deux personnalités par l'Administrateur des courriers. Pour ce faire, essayons d'avoir un regard sur ce qui se faisait à l'extérieur à la même période. En France, le pays qui a le plus influencé les nouveaux États lors des indépendances, par sa Révolution de 1789 et surtout sur le plan infrastructurel. En effet, en Europe, la France fait partie des pionniers dans le développement d'un important réseau de transport et de distribution des correspondances. Cette notoriété est aussi visible dans la gestion et la nomination du personnel administrant les relais. Selon Patrick Marchand, qui a travaillé sur la question, au XIX^e siècle, le choix du maître de poste reposait sur deux critères définis par les autorités : le critère moral et le critère financier. En effet, c'est après une enquête de moralité que le candidat était investi pour tenir une poste : « *Les maîtres de poste étaient choisis parmi les sujets les plus riches de la paroisse* » (Marchand, 2006: 223). Le choix porté sur les aspects, financier et moral repose sur le fait que les gens riches, par leurs biens et leurs facultés personnelles étaient capables de soutenir les pertes générées par la poste sans pour autant avoir recours à l'aide de l'État. En ce qui concerne la succession, en France, la continuité du service postal

exigeait une certaine stabilité professionnelle des maîtres de postes. L'État avait besoin de s'attacher d'employés sûrs et fidèles. C'est pourquoi, il encourageait la conservation des brevets à l'intérieur des familles. En gros, un bureau de poste en France était donc une affaire familiale.

Pour le cas du Pérou, il y a une certaine similitude dans la nomination de certains tenanciers des relais de poste, avec ce qui se faisait en France. En effet, un propriétaire terrien et un chef indien constituaient dans la pyramide des pouvoirs les auxiliaires de l'État, mais aussi des personnes ayant une certaine stabilité financière et morale pour la gestion de leurs biens et ceux de la communauté. Il faut rappeler ici qu'un chef indien au Pérou était un leader qui gérait une communauté des siens. Au fil des siècles et avec le métissage, cette fonction était passé des métis jusqu'aux Blancs. Même si, après l'indépendance, San Martín avait aboli tous les titres nobiliaires qui ont existé sous la colonie.

Donc, en France comme au Pérou au XIX^e siècle, les maîtres de poste sont des maillons essentiels dans le système d'information de l'administration. C'est par eux que les gouverneurs de province communiquaient avec le pouvoir central de Lima. En nommant ces deux personnalités, Carrió de la Vandra est dans cette logique française de la gestion de certains relais de poste important par les personnes de bonne moralité et surtout financièrement stables. Pour ce qui est de la succession, cela obéit à la même logique, dans la mesure où, au Pérou colonial et républicain, la gestion des haciendas se transmet de génération en génération, tout comme la transmission des attributs du pouvoir dans la famille d'un chef communautaire indien.

Par extension, toujours pour rester en phase avec notre quête sur l'acquisition des tambos et surtout les mécanismes de transmission, le point sur l'achat des tambos est aussi primordial. En effet, en 1834, le sud commence à exporter la fibre d'alpaga et la laine de moutons. En 1874, apparaît le chemin de fer comme facteur décisif qui avait fortifié le circuit de laine et appauvri les villageois avec la chute de l'activité muletière et des fêtes foraines locales. Tout cela a contribué à la ruine, à l'abandon des tambos comme espaces commerciaux et surtout au changement de

leur usage. Trois fonctions des tambos ont été relevées tout au long des siècles au Pérou, allant du logement temporel, stockage des produits et manufacture, au maintien du système de transport avec la création des pâturages et des ateliers pour animaux de somme, à l'établissement des commerces dans ses grandes cours.

À ce propos, Carlos Zavallos nous en dit long dans les faits qu'il rapporte dans son article sur la réhabilitation du tambo « la Cabezona»³⁸ à Arequipa. En effet, comme pour la majorité des tambos d'Arequipa, le tambo « la Cabezona » se situait sur la *Calle del Puente Bolognesi*, qui était l'unique entrée dans la ville et la connexion avec l'ancien port d'Islay sur l'Océan pacifique. Il répondait comme les autres structures similaires aux différentes missions préétablies par le pouvoir colonial: « *haciendo de los predios circundantes lugares propicios para la estadía de los comerciantes y sus animales de carga, el intercambio de mercaderías, productos y manufacturas, así como de animales, cueros y sus derivados* » (Zaballos, 2011). Construit au XVIII^e siècle, avec la technologie et le style de l'époque, il fut en 1816, « *adquirido por don Joaquin Bellido, de oficio curtidor. Su nieta Manuela Bellido "la Cabezona" amplio la propiedad, edificando el molino de almidón y los lavadores de lana* » (Zaballos, 2011). Ce qui nous intéresse ici, ce n'est pas la reconversion de cette structure commerciale en structure de production, mais le principe de son acquisition. C'est grâce aux ressources générées par son métier de tanneur que Joaquin Bellido avait acquis cette structure.

Dans le même contexte, si nous considérons le tambo comme faisant partie des biens immobiliers d'un individu, il est important d'analyser les mécanismes d'attributions ou de legs d'un bien dans une famille bourgeoise péruvienne en général et particulièrement celle de Lima. Pour ce faire, nous allons analyser les documents testamentaires de quelques familles liméniennes issues des archives notariales. En effet, vers la fin du XVIII^e siècle, Lima était la capitale la plus grande de l'Amérique du sud et sa population était ethnique et socialement hétérogène. Ses élites étaient composées essentiellement de bureaucrates et de commerçants³⁹. Pour

³⁸ <http://moleskinearquitectonico.blogspot.fr/2011/08/rehabilitacion-del-tambo-la-cabezona.html>

³⁹ Marisol Molestina, "Familia y Herencia: Propiedad, Patrones Familiares y Estratificación Social en la Ciudad de Lima, Perú, 1820-1840", En *Antropológica*, N°10, diciembre 1992, <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/antropologica/article/viewFile/387/382>

cette élite coloniale et républicaine, la famille était plus importante que l'individu comme propriétaire de biens, mais aussi comme facteur déterminant de la position sociale de l'individu. Mais au-delà de tout, cette même société était aussi caractérisée par une mobilité sociale dynamique, le métissage et les alliances matrimoniales entre groupes sociaux distincts (Galindo, 1984 : 101).

De ce fait, un individu ne faisant pas partie de la lignée familiale pouvait être nommé comme bénéficiaire dans un testament. À ce propos, Marisol Molestina, dans son article sur "Familia y herencia: Propiedad, patrones familiares y estratificación social en la ciudad de Lima, Perú, 1820-1840", analyse les mécanismes de transmissions d'héritages dans différentes familles de la bourgeoisie liménienne pendant la première moitié du XIX^e siècle. Selon elle:

« La palabra "familia" no aparece con frecuencia en los testamentos limeños del periodo en estudio pues esta solo se menciona cuando alguien fundaba o era beneficiario de una capellanía, institución cuyo nombre completo fue "capellanía de familia". La palabra 'pariente' y otros términos utilizados para designar a parientes específicos eran usados frecuentemente. La manera en que estos términos se utilizaban en los testamentos indica que para los limeños del periodo el término familia no se utilizó específicamente para designar a la familia nuclear ni al grupo de personas que vivían bajo el mismo techo » (Molestina, 1992: 211).

En effet, l'analyse du texte de l'auteur nous permet de comprendre que, pendant cette période de l'histoire, le terme « famille » avait un sens qui allait au-delà de sa définition épistémologique. Dans le cas présent, il s'agit de la « famille élargie ». L'analyse que fait Molestina dans son ouvrage nous permet de comprendre les mécanismes de transmissions et d'héritages d'une propriété en général et des tambos en particulier. Selon Galindo Flores, ces mécanismes de lègue pouvaient être dictés ou influencés soit par les habitudes, soit par les lois. Cependant, dans l'ordre d'importance de ces transmissions, il y avait les enfants légitimes, les conjoints (es) et les parents de la même lignée de descendance (Molestina, 1992 : 213).

Mais, cette logique n'était pas souvent respectée dans la plus part des cas. En effet, dans les différents Protocoles Notariaux épluchés par Molestina, il ressort que:

« *La información sobre quienes eran nombrados herederos ante la ausencia de hijos legítimos es clave para saber quiénes eran considerados miembros de la familia. El 75.2% de los herederos eran parientes consanguíneos o cónyuges de los testantes. Segunda en importancia como heredera universal de los bienes fue el 'alma', nombrada como tal en un 11.5% de los casos. El resto de los herederos estaba compuesto por vecinos, compadres, ahijados, esclavos, sacerdotes, hijos adoptivos o alguna institución, como un hospital u orfelinato* » (Molestina, 1992: 214).

Dans ce texte, bien que la plus grande part des héritiers des testateurs reste encore les membres de la famille nucléaire ou des parents consanguins et des conjoints (75,2%), on s'aperçoit que pour le cas des testateurs qui n'avaient pas d'héritiers légitimes, la transmission des biens prenait un caractère plutôt philanthropique. Dans le même sens, pour prendre le cas de transmissions de biens dans une famille nucléaire, nous avons par exemple celui des frères Salazar et Carrillo⁴⁰. En effet, entre 1820 et 1840, selon les informations recueillies dans leur testament, quatre fils De Don Rafael de Salazar y Traslaviña et Doña Josefa Carrillo y Sancho Dávila laissèrent leurs testaments. Il faut préciser ici qu'il s'agit d'une famille de la bourgeoisie liménienne. En lisant leur testament, on se rend compte que les membres de cette famille, composée de trois hommes et d'une femme, avaient les biens communs. Leur principale activité était la production de vin. Ils étaient propriétaires de plusieurs haciendas à Pisco sur la côte au sud de Lima, des esclaves, des commerces qu'ils avaient hérités de leur père et qui étaient estimés à (236,777 pesos y 7 reales)⁴¹. Si nous tenons compte de la redéfinition du tambo au XVI^e siècle qui était devenu une sorte d'auberge et lieu commercial, nous pouvons déduire, qu'à travers tous les biens hérités de leurs parents, les frères Salazar y Carrillo disposaient de commerces qui pouvaient servir de tambo, dans la mesure où, dans leur héritage, ils disposaient aussi de *una estancia* valorisé à hauteur de 31.000 pesos⁴². En fait, le cas

⁴⁰ Testamento de Don Andrés Muñatones y Salazar, Archivo General de la Nación, Lima, Perú (AGN), Protocolo Notarial (PN) 40, Foja 71, 27 de enero, 1824.

⁴¹AGN. PN 40, Foja 71, 27 de enero, 1824.

⁴² *Ibidem*

de cette famille illustre comment à cette époque les biens se transmettaient d'une génération à une autre.

L'autre cas d'héritage que nous essayons d'analyser est celui qui concerne les héritiers illégitime, c'est-à-dire en dehors de la famille nucléaire. À ce propos, nous avons le cas de Don Manuel Lino Ruiz de Pancorbo, membre de la Cours Suprême de Justice, qui, en plus des biens hérités de son père, était propriétaire d'autres biens : « *Sus bienes estaban contruidos por 'varios' aniversarios de misas, tres capellanías y una casa que heredado de un hombre a quien no identifica* » (Molestina, 1992 : 223). Nous constatons que pour ce bureaucrate qui n'avait pas de lien particulier avec le milieu religieux, il possédait des biens en rapport avec l'Église et surtout la maison d'une personne dont il tait l'identité. En bref, comme nous venons de le constater, au Pérou de la première moitié du XIX^e siècle, le lègue ou la transmission des biens quelle que soit leur nature, d'une génération à une autre ne se basait pas forcément sur les liens de sang, tout dépendait de la situation familiale du testateur.

Dans ce même contexte, le tambo en devenant une structure pleinement privée, rentrait dans le patrimoine immobilier du propriétaire et son lègue ou encore sa possession dépendait des mécanismes propres à la législation sur les biens privés en vigueur à cette période-là. Carlos Malamud, dans son article, « La consolidación de una familia de la oligarquía arequipeña : Los Goyeneche »⁴³, nous rapporte les faits d'une famille qui a hérité de biens, dont des tambos par le biais du mariage. En effet, la famille Goyeneche fait partie des groupes dominants de la société coloniale et ce jusqu'au début du XIX^e siècle, établie à Arequipa, principal centre agricole et commercial du sud de la côte péruvienne. Juan Goyeneche faisait partie de ces nombreux Espagnols de Navarre qui arrivèrent au Pérou au XVIII^e siècle. C'est à la suite d'un mariage avec la fille d'un propriétaire terrien d'Arequipa, Nicolas Barreda y Obando, qu'il est arrivé à consolider une position sociale et économique. Lors de son mariage avec Maria Josefa, dans la dot qui lui fut versée, figuraient des propriétés immobilières parmi lesquelles, un tambo :

⁴³ Carlos D. Malamud, « La consolidación de una familia de la oligarquía arequipeña : Los Goyeneche », <http://revistas.ucm.es/index.php/QUCE/article/viewFile/QUCE8282220049A/1866>

« Juan de Goyeneche, que mediante esta unión se ligaba a la aristocracia arequipeña, entregaba como arras tres barras de plata (461 marcos y 5 onzas) valuadas en 32.020 reales. La propiedad entregada en la dote se acrecentó con la hacienda de Guachipa y Alpacato, que heredó María Josefa (su valor: 818.784 reales), junto con su casa y tambo anexo (90.363 reales). Estas fueron sólo etapas en una larga trayectoria de acumulación de bienes raíces. El valor de las propiedades reunidas por Goyeneche hasta 1810, sin contar la hacienda de Guachipa y Alpacato que no figuran en los documentos sucesorios, ascendía a 3.664.504,5 reales de plata » (Malamud, 1982: 65).

En définitive, au Pérou, au regard des événements politiques, économiques et sociaux de l'époque coloniale et du XIX^e siècle, les tambos avaient perdu leur renommée d'antan. Ceux construits à ladite période étaient devenus des propriétés privées dont l'État n'avait plus totalement le contrôle. Leur implantation et leur survie dépendaient donc de l'initiative privée et du volontariat. Pour ce faire, il fallait disposer de moyens humains et matériels pour en être propriétaire. Plusieurs moyens permettaient l'acquisition d'un tambo, soit par héritage, par achat, soit par la dot versée lors de la contraction d'un mariage. Avec l'arrivée du chemin de fer et surtout le désenclavement de l'arrière-pays, certains tambos ont changé de dénomination, d'usage et même d'emplacement pour se rapprocher des gares de trains et des villes où l'activité était plus intense.

3.5 Le *Chasquí* et le transport de messageries

Au Pérou, le XIX^e siècle constitue une période transitoire entre la fin de la Colonie, les mouvements d'indépendance et la période républicaine. Traiter du problème du transport de messageries pendant ce siècle, revient à l'étudier en tenant compte de l'évolution politico-sociale et économique du pays. En effet, la grandeur de la société inca est visible par le nombre et l'importance des monuments et surtout la richesse culturelle qu'elle a léguée au monde. De cette culture est né, le *chasquí*. Ce terme signifie en langue quechua « messenger, émissaire » (Arona, 1938: 163). De cette brève définition, plusieurs interrogations s'imposent ? Ainsi donc, qui était appelé *chasquí* ? Comment le devenait-on ? Avait-il les mêmes attributs au XIX^e siècle ? Comment était organisé le service postal tout au long de la période républicaine ?

3.5.1 Origine et définition du *chasquí*

Pour mieux comprendre le terme de « *chasquí* » et surtout les contours de ce métier, il est important de nous intéresser aux apports scientifiques que nous livrent certains historiens et chercheurs de la question. Ainsi donc, selon Juan Luis Orrego Penagos: « *Durante la época incaica, existieron grandes atletas capaces de correr largas distancias de forma continua, con el objetivo de llevar o traer mensajes importantes de la nobleza o cumplir con un pedido del Inca, a estos personajes se les llamo chasquis* » (Orrego Penagos, 2013: 1).

Nous pouvons ajouter à cette définition celle d'Emilio Romero qui dit: « *Los chasquí cumplieron un gran función en la comunicación durante la época incaica, estos se caracterizaban por su agilidad y su capacidad para la entrega de mensajes reales* » (Romero et Contreras, 2006: 89). En effet, ce que nous pouvons retenir de ces deux définition c'est que, dans le fonctionnement politico-administratif et social du Grand empire inca, un système de transport de messagerie a été mis en place, afin d'établir une véritable connexion permanente avec le reste de l'empire. Un *chasquí* pouvait donc

parcourir près de 32 lieues⁴⁴ par jour⁴⁵. Ils pouvaient parcourir en deux jours, une distance de près de 95 lieues, soit près de 600 km, ce qui correspond à la distance entre Cuzco et Quito, selon le mode de calcul de Salaverry Llosa et de John Hyslop.

Pour arriver à une telle performance, il fallait disposer des facultés physiologiques exceptionnelles et d'une organisation rigoureuse de ce système de communication. En effet, les *chasquís* étaient recrutés jeunes, entre 18 et 20 ans, pour leur agilité, afin d'accomplir le métier de messenger royal, qui ne dépendait entièrement que de leur rapidité de transmission. La fonction de *chasquí* était pleinement d'obéir aux services gouvernementaux.

C'est pour cette raison que le système de transport de messageries ne pouvait être négligé sous aucun prétexte, et qu'à chaque tambo, deux chasquís au minimum devaient se tenir prêts à l'arrivée du précédent. Ainsi, pour permettre une meilleure coordination:

« El chasqui que llegaba corriendo a punto no se detenía a dejar el mensaje a otro chasqui que lo esperaba, sino que cada uno llevaba una pututu (especie de trompeta hecha de un caracol) para anunciar su llegada, y un quipu donde la información se almacena, y un kepi en la espalda para mantener los objetos para ser entregados »(Orrego Penagos, 2013: 5).

Nous pouvons constater que derrière ce système de transport de messagerie, il y avait toute une ingénierie, laquelle était basée sur l'organisation d'un réseau gigantesque, allant du *Chasquí*, du réseau de chemins avec leurs ponts et escaliers, jusqu'aux tambos. Ces derniers, encore appeler les points de relais, se constituaient

⁴⁴ Selon les travaux de José A. Salaverry Llosa sur les, *Instrumentos y Sistemas andinos. Medición, cómputo de tiempo y lugar (pacha) en el Perú prehispánico*. Fondo Editorial de la UNMSM, Lima, 2007, 283 p; « La legua terrestre española tiene un equivalente a 4,2 kilómetros en nuestro moderno sistema métrico decimal. Por tanto, el equivalente de la legua andina = una legua y media andina, sería de $1,5 \times 4,2 = 6,3$ kilómetros en nuestro moderno sistema métrico decimal», p.211. Mais, John Hyslop, travaillant sur, *Quapaqñan, el sistema vial incaico*, Instituto de Estudios Arqueológicos (INDEA) y *Petróleos del Perú*, Lima, 1992; «El autor ha llegado a la conclusión de que no es posible determinar una longitud específica para la legua española en los Andes. No obstante, y con el propósito de poder realizar estimaciones generales, puede calcularse que la legua tiene entre 4,1 y 6,3 kilómetros. Los datos recogidos por el Proyecto Caminos inkaicos (sic), así como los resúmenes históricos precedentes, indican que las leguas menores a 4,1 kilómetros o mayores a 6,3 kilómetros eran posiblemente escasas» p.174.

⁴⁵ Soit environ 200 km de nos jours.

comme des points clés tout au long des chemins et servait aux *chasquís* comme refuge ou logement équipé en nourriture et en eau. À travers ce système de transport de messageries, un message envoyé de Cuzco vers Quito, arrivait approximativement en une semaine.

Loin de faire l'apologie du *chasquí* sous l'Empire Inca, ce rappel historique permet de se faire une idée sur ce terme et surtout de comprendre sa survivance au XIX^e siècle. En effet, il va s'écouler près d'un siècle, avant de voir l'administration coloniale s'intéresser à un début d'organisation du service postal au Pérou. C'est le vice-roi, Martín Henríquez, qui en 1583, s'était rendu compte de l'importance du courrier dans le fonctionnement de son administration. En effet, comme nous l'avons précédemment mentionné, le système de l'encomienda et celui de la mita mis en place par l'administration coloniale laissait à la bonne volonté d'une autorité indienne, investie d'une juridiction ordinaire provinciale, toute la responsabilité de l'organisation du transport des correspondances (Glave, 1989: 162). Ce service consistait à reproduire, le métier de *chasquí* de l'empire inca qui transportait les messageries de tambos en tambos ou de villages en villages.

Seulement, sous le contrôle des chefs indiens (Caciques), les *mitayos* travaillaient gratuitement dans tous les secteurs qui employaient une main d'œuvre servile, y compris le service de transport de messageries. Ces services faisaient partie intégrante de leur obligation, en échange des droits communaux. Ce n'est qu'en 1580, sur ordre du roi qu'on pensa à une rémunération des courriers, qui percevaient, « *1 real y cuartillo, por dia* » (Glave, 1989: 163). Il faut ajouter cependant que, dans l'organisation postale voulue par la Couronne espagnole avec ses colonies, il existait deux services postaux différents, celui de la Mer et celui de la Terre. Le service postal maritime était composé de deux destinations, de Cadix, en passant par Puerto Rico, Veracruz et la Havane ; et de Cadix à Carthagène. Toutes les autres messageries de l'Amérique du sud arrivaient à Carthagène avant d'être expédiées en Espagne. Le service postal par voie de surface incluait toutes les destinations terrestres à travers les colonies comme c'est le cas ici avec le Pérou.

Si en Amérique, particulièrement au Pérou, l'organisation de transport de messagerie se fait très tôt, c'est-à-dire quelque années après les conquêtes, en Europe, pour prendre le cas de la France, Patrick Marchand, après avoir produit un travail sur les services postaux dans son ouvrage, *Le Maître de Poste et le Messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, nous apprend que ce service ne remonte qu'au début du XVII^e siècle, précisément en 1627. Il a été mis en place par Pierre Almeras, titulaire de la charge du général des postes, avec pour missions, la réception et la distribution successive des dépêches qui étaient mises en circulation sur la route que parcouraient les courriers. Le métier du courrier quant à lui s'exerçait dans un cadre règlementaire rigoureux. Ses obligations et ses droits sont bornés par la contrainte où il est de garantir la célérité et la sécurité du transport des dépêches (Marchand, 2006: 162).

Quant aux moyens utilisés pour le transport de messageries, les courriers jouissaient d'une variété de transport, ainsi comme le détaille Patrick Marchand : « [...] *Brouette, camion, carabas, carriole, carrosse, chaise, chariot, charrette, fourgon, guimbarde, guinguette, gondole, berline, diligence, autant de véhicules de messagerie qui circulent sur les routes de France auxquels il faut ajouter les services effectués à dos-d'âne, de mulet ou de cheval* » (Marchand, 2006: 85). Il faut dire que le XVII^e et le XVIII^e en France sont des siècles de l'apogée de l'hippomobile. Donc, les moyens de transport dont disposaient les courriers, correspondaient à la réalité et surtout à l'évolution des moyens de transport du Pays.

À la fin du XVIII^e siècle au Pérou, la réalité est loin de ce que nous rapporte Patrick Marchand par rapport au système français de transport messagerie à la même période. Le Pérou à cause de sa particularité géomorphologique ne pouvait se comparer à l'excellence française. Jusqu'au XIX^e siècle, l'usage des véhicules hippomobiles ne se limitait qu'aux grandes villes péruviennes qui disposaient des routes adaptées. Le moyen de transport le plus sûr restait la mule et le mulet (Carrió de la Vandra, 1985: 83). Carrió de la Vandra, contemporain et acteur de l'organisation du système de messagerie entrepris par la couronne espagnole au Pérou à la fin du XVIII^e siècle, fut nommé Administrateur des Ponts et Chaussées et

des Postes, et Inspecteur des routes postales entre Buenos Aires et Lima, le 12 janvier 1771 par le Marquis de Grimaldi. C'est donc à travers son récit de voyage, intitulé, *El Lazarillo de Ciegos Caminantes*, qu'il nous livre ses impressions, ses observations, non seulement sur l'itinéraire Buenos Aires - Lima, mais surtout ses décisions dans ses nouvelles fonctions. À travers lui, ainsi que les autres voyageurs et historiens du XIX^e siècle, nous allons essayer de comprendre le fonctionnement du transport des messageries à cette période.

3. 5. 2 Du *chasquí* aux courriers.

Cependant, comme le mentionne Patrick Marchand, le service de transport de messagerie fait partie d'une organisation qui fait intervenir un ensemble d'acteurs pour son bon fonctionnement : « [...] un vaste milieu d'acteurs divers, d'employés, de maîtres de poste, de commis, de guichetiers, de directeurs, d'hommes de bureau et d'écurie, d'hommes de la route, et, de la ville, de la campagne et des transport » (Marchand, 2006: 7). Au Pérou, cette configuration existait mais avec des dénominations différentes. Si nous prenons seulement en compte les hommes de terrain, en faisant abstraction des administrateurs, nous pouvons constater que, pour assurer une liaison continue avec l'intérieur, le service de poste péruvien employait du monde. Ainsi comme l'affirme ici Carmen Del Camino Martínez, dans son article sur, *Escritura y Oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima*:

« Los primeros a considerar, por imprescindibles, por numerosos y por mantener la relación más continuada con la administración de correos son, lógicamente, los conductores de correos del número, ya sean de a caballo o de a pie, a los que habría que añadir los guías o postillones, los que prestan servicios extraordinarios los chimbadores que ayudaban a vadear los ríos, etc.» (Del Camino Martínez, 2009: 24).

Dans notre travail, pour ne pas s'éloigner de notre thème sur les activités des transports, nous nous intéressons plutôt aux transporteurs de messageries. En effet, l'Administration des Postes péruviennes du XIX^e siècle avait pour mission de: « *posibilita y favorecer la circulación de escritos entre los distintos organismos y autoridades encargados del gobierno y gestion de los territorios ultramarinos, entre éstos y subordinados, y entre la admnistración y los súbditos* » (Del Camino Martínez, 2009: 2). Mais, il ne faut pas oublier qu'au-delà même de ses prérogatives de transport de correspondances, le service postal transportait tout sorte d'objets, allant de l'ordinaire au plus précieux:

« *El servicio de correos atendía al transporte de toda clase de objetos, encomiendas de la más diversa índole, incluidos dinero y metales preciosos entre los que destacan, por supuesto, los caudales de la Real Hacienda, pero también de particulares, cuya llegada a los lugares de destino debía asegurar*» (Del Camino Martínez, 2009:2).

En effet, c'est José Antonio de Pando⁴⁶, chevalier de l'Ordre de Charles III, qui avait révolutionné en 1778, le système des marques imposées sur les messageries terrestres. Ces correspondances, habituellement pliées en deux et cachetées à la cire au verso, étaient remises dans les bureaux de poste, où elles se faisaient imprimer la ville de provenance. Sans cette formalité, le transport était illégal. En plus de cela, il fallait imprimer le mot « FRANCA »⁴⁷, une fois que l'expéditeur avait payé les frais d'envoi. Cette mesure était encore en vigueur pendant l'époque républicaine au XIX^e siècle. Dans le cas contraire, ces frais pouvaient être payés par le destinataire (Orrego Penagos, 2013: 5). Concernant ce dernier point, Carrió de la Vandra, dans son Manuel régissant la conduite des courriers et des maîtres de poste, remis au Gouvernement Supérieur, pense que la mesure de faire payer les frais d'expédition par le destinataire lorsque l'expéditeur n'avait pas pu le faire, offrait plus de garantie aux finances publiques. À ce propos, les tarifs étaient calculés selon, le poids, la distance entre le point de départ et celui d'arrivée des correspondances.

⁴⁶ Ocupaba pocos años antes, la Administración de la Real Renta de Correos.

⁴⁷ Affranchie.

Pour l'acheminement des correspondances, il existait deux types de transporteurs, comme stipulait le Règlement de José Antonio de Pando : ceux qui étaient montés à cheval ou à dos d'âne, de mules ou de mulet, et ceux qui étaient à pied. Pour les premiers courriers, en majorité des métis ou des blancs, ils devaient être jeunes et savoir lire et écrire, afin de signer les bons de transport et savoir dresser les différentes dépenses effectuées sur la routes. Dans la législation postale de Pando, les courriers devaient voyager par groupe de trois personnes, composé d'un administrateur, d'un auxiliaire et d'un censeur. Ils étaient rémunérés entre 12 et 25 % du bénéfice extrait des correspondances. Les seconds courriers, ceux qui étaient à pied, étaient composés en majorités des Indiens, qui ne savaient ni lire, ni écrire. Un délégué leur était confié pour la signature lors de la réception et la remise des messageries (Del Camino Martínez, 2009: 25). Cependant, il existait certaines exceptions. Il y avait des Indiens qui signaient les reçus comme:

« Tomás Layson, indio, por quien firma uno de los testigos. Lo mismo constatamos en la administración de Arequipa, donde el conductor de a pie Tomás de Arévalo, de la carrera de Cuzco a Arequipa, no sabe escribir y firma por él un testigo. Igual sucede con Felipe Yupanqui y Andrés Totonac, probablemente indios, conductores de a pie de la carrera de Puno a la ciudad de Arequipa, a cuyo ruego firman dos testigos » (Del Camino Martínez, 2009: 26).

De ces deux catégories de transporteurs, étaient appelés *chasquis*, les Indiens qui transportaient les messageries à l'intérieur du pays à pied, comme les Indiens *cañaris* du Nord du Pérou, du parcours d'Arequipa. Étaient ajoutés à cette liste les Indiens qui servaient de guide aux courriers montés à cheval ; mais aussi ceux qui étaient en charge de l'entretien des tambos. Ces mêmes courriers se chargeaient du transport des correspondances et des plis de petits gabarits. C'est l'une des raisons pour lesquelles, l'Administration centrale des Postes s'investissait pour la sécurité et la protection des correspondances, afin d'éviter tout acte pouvant les dégrader: « *reforzar la protección del transporte de la correspondencia y demás encomiendas, no sólo o no tanto ante posibles robos como ante las difíciles condiciones en que se realizan los viajes, en especial en épocas de lluvias, con las crecidas de los ríos y la ruina de los caminos* » (Del

Camino Martínez, 2009: 6). La dénomination de *chasquí*, pour désigner les Indiens courriers, vient du fait que l'Administration des Postes voulait perpétuer la tradition inca pour communiquer avec le reste du pays, dans la mesure où, ces derniers avaient la connaissance de l'arrière pays:

« Las referencias a ellos suelen utilizar el mismo término con que se denominaba a los antiguos mensajeros del imperio inca, chasquí, chasque, o indios chasqueros, admitiendo así una clara continuidad en sus funciones, como perfectos conocedores del terreno, la de servir de vehículo de comunicación entre los distintos territorios del reino del Perú » (Del Camino Martínez, 2009: 26).

De plus, les courriers voyageaient à jours fixes, il leur fallait un chemin qui n'offrait pas d'obstacles au cours de la saison. Pour cela, ils devaient parcourir un itinéraire bien précis sur les chemins royaux, sur lesquels étaient établis les postes et des tambos. Les routes royales quant à elles, reliaient les villes les plus importantes du pays qui abritaient le personnel administratif (curés, maires, etc.) (Carrió de la Vandera, 1985: 261). Dans ces villes, les édifices et les dimensions des bureaux de poste variaient selon la catégorie des lieux, dans la mesure où, les besoins, de l'administration centrale de Lima, n'étaient pas les mêmes que ceux de Cuzco, d'Arequipa ou de Trujillo. Sur l'itinéraire emprunté par les courriers pour rejoindre une grande ville, les postes ou des tambos abritant la poste, étaient gérés par un administrateur ou maître de poste, qui était nommé par l'Administrateur du service des courriers, comme ce fut le cas à Yruma, où Carrió de la Vandera, constatant les difficultés d'ordre géomorphologiques des lieux, décida de diviser en deux la poste qui s'y trouvait, afin de réduire les distances, et confia une partie à un cacique de la région. La même chose s'était déroulé au village d'Areco, près de Buenos Aires, où, José Florencio Mayano fut nommé maître des postes et avait pour obligation de fournir par tout temps deux cent chevaux pour le transport des correspondances (Carrió de la Vandera, 1985: 55).

En effet, Patrick Marchand définit le maître des postes comme, le titulaire du relais qui jouit du droit exclusif de conduite en poste en vertu d'un brevet (Marchand, 2006: 350). En gros, le maître de poste est un personnel administratif de

second rang qui était chargé de la gestion d'une « poste-relais ». Pour le cas du Pérou, il devait savoir lire et écrire, et surtout avoir une belle calligraphie pour la rédaction des comptes rendus des passages et des réceptions des messageries et des courriers. Comme rémunération, Carmen Camino Martínez, affirme: « *En las estafetas o simples tambos, los administradores o los maestros de postas cobran un porcentaje sobre el producto o beneficios del correo* » (Camino Martínez, 2009: 20).

Cependant, pendant les premières années de la République au Pérou, 1825 et 1857, le service de communication terrestre ne fonctionnait pas correctement à cause de l'instabilité politique, les luttes internes et la présence des bandits sur les différents chemins conduisant à l'intérieur du pays. Jacob Von Tschudi, pour avoir visité le pays pendant cette période, nous apprend que le service de transport de messagerie était désorganisé, dans la mesure où, les courriers traînaient sur les chemins et ne respectaient pas le temps de livraison : « *Una vez partí de Lima dos días mas tarde que el mensajero. Sin cabalgar muy rápido, llegué a Tarma un día y medio antes él. Al subir por la cordillera, me encontré con un indio que condujo su burro, la valija con la mayor lentitud* » (Tschudi, 2003[1846]: 320). Le voyageur accuse dans son texte le courrier de ne pas aller plus vite, or, les Indiens transporteurs de messagerie en région montagneuse le faisaient à pied, tandis que le voyageur devait se trouver avec une escorte de muletier l'aidant dans son voyage. Il est vrai que, dans le fonctionnement interne de l'Administration des postes tout comme dans d'autres services de l'État, il y avait des carences. L'indien chasquí du XIX^e siècle au Pérou n'avait plus rien avoir celui qui exerçait sous l'empire inca. Toutes les conditions n'étaient plus réunies pour reproduire les mêmes efforts.

En revanche, Charles Wiener, en visitant le haut plateau de Vilque, situé entre Puno et la Paz, mentionne la présence d'une poste. Dans cette dernière, le maître des postes disposait des mules et des chasquis pour le bon fonctionnement de son service :

« *Sur le haut plateau de Vilque, entre Puno et la Paz, il existe des courriers réguliers. Le maître des postes a dans son écurie quelques mules et à son services des chasquis qui d'habitude se font escorter par leur femme chargée de la progéniture. Ce service est même bien fait. À 2 km des stations, le courrier sonne*

de son cor, et, à ce signal, on emmène dans la cours de la poste des bêtes que l'on charge aussitôt que le voyageur arrive. Le retard qu'on éprouve ainsi est à peine d'une demi-heure par station. [...] c'est la seule du Pérou et de la Bolivie qu'on a essayé d'organiser sur le petit parcours du Titicaca à la Paz qui fonctionnait régulièrement » (Wiener, 2010[1880]: 360).

Le texte de Wiener ici rejoint celui de Tschudi qui s'insurgeait déjà contre la mauvaise organisation du service postal péruvien. Bien que Wiener vante ici le mérite de cette petite poste située en montagne, il laisse tout de même entrevoir son malaise quant au fonctionnement de cette dernière au niveau national. Wiener visite le Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, Tschudi, Flora Tristan, et bien d'autres voyageurs l'ont fait durant la première moitié du même siècle. Si les difficultés soulevées par les premiers voyageurs sont relevées par les derniers, nous pouvons déduire que, pendant toute cette période, l'Administration des Postes du Pérou a tenté de faire des efforts dans le fonctionnement de la structure, mais s'était, plus ou moins confrontée, comme précédemment mentionné, aux problèmes d'ordre, environnemental, socio-politique et structurel.

Et pourtant, la volonté de l'Administration des Postes et surtout celle des nouvelles autorités péruviennes était remarquable pour une meilleure organisation de la structure. En 1850, lorsque fut nommé José María Dávila Condemarin, écrivain, diplomate et homme politique péruvien, comme Directeur General des Postes, son objectif premier était de doter à la capitale une nouvelle structure pouvant accueillir plus de messageries afin d'augmenter le rendement annuel, estimé à 1300 pesos. L'autre réforme consistait à établir une ligne régulière entre Lima et Chorillos pour la distribution des correspondances. Pour ce faire, les courriers sortaient le matin à 8h et revenaient dans l'après-midi à 15h. Les correspondances étaient affranchies avant l'expédition et des moyens avaient été mis en place pour l'équipement des nouveaux locaux de Chorillos. Enfin, l'autre nouveauté était intervenue en 1862, avec la mise en place de huit boîtes aux lettres publiques dans différents lieux de la ville de Lima, ainsi que deux autres au Callao. Les facteurs, ramassaient les correspondances trois fois par jours (Orrego Penagos, 2013: 6).

En somme, le service de transport de messagerie péruvien est né sur les traces du système inca. La civilisation inca a su en son temps dominer la nature rigoureuse qui constituait leur environnement pour établir un réseau efficace de distribution de messageries royales. Pour cela, il disposait des hommes capables de parcourir de longues distances, les chasquis ; et d'un réseau de chemins entrecoupés des tambos, qui hébergeaient et nourrissaient ces derniers. Au XVIII^e siècle, toute tentative d'organisation de ce système par l'Administration coloniale et pendant l'époque républicaine s'est avérée infructueuse, malgré les efforts des administrateurs. Les crises internes, les guerres d'indépendances, les rebellions, et surtout le relief du Pérou, ont été autant de facteurs endogènes qui ont mis en mal l'organisation véritable d'un système de transport de messagerie à travers le pays. Qu'à cela ne tienne, le métier de courrier au Pérou du XIX^e siècle a servi de lien entre la capitale Lima et le reste du pays. C'est un métier qui a beaucoup souffert de la discrimination, dans la mesure où, tous les courriers n'étaient pas logés à la même enseigne. Ceux parcourant la côte péruvienne disposaient plus de moyens de locomotion que les Indiens qui allaient dans l'arrière-pays à pied. Et pourtant, ces derniers en parcourant le pays, devenaient de véritables agents de renseignement que l'État exploitait pour sa sécurité. Le métier de courrier a souffert des bouleversements d'ordre structurel, avec la mise en place du chemin de fer vers 1852, l'introduction du télégraphe en 1855 et la première ligne téléphonique, le 15 février 1887.

Premiers timbre-postes imprimés à Lima en 1858⁴⁸



Figure 6: Timbres postaux de Lima en 1858

⁴⁸ <http://upctemasdehistoriadelperu.blogspot.fr/>

Chapitre 4 : Le cheval dans la culture du Pérou republicain

Le cheval constitue un des éléments culturels introduits en Amérique par les Espagnols et plus particulièrement au Pérou lors des conquêtes et tout au long de la colonisation. En effet, le cheval était déjà introduit dans l'univers culturel européen de l'Antiquité. Il est intrinsèquement lié à l'histoire de l'humanité. Selon les historiens et les spécialistes des arts équestres, le cheval apparaît comme la plus noble conquête de l'homme acquise depuis plus de 15.000 ans avant notre ère. Pour Daniel Roche, dans son ouvrage, *La culture équestre de l'Occident XVI^e- XIX^e siècle* : « Dans les sociétés anciennes, le cheval est partout. Des écuries aux pâturages, des cours de ferme et d'auberges à la route, de la campagne aux villes avec leurs foires et leurs casernes, de la maison des grands aux étables des utilisateurs », le cheval répondait à trois besoins majeurs pour l'Homme, allant de la production d'énergie, du fondement de l'économie, aux sources de plaisirs, mais aussi le cheval est une affirmation de puissance sociale, politique et militaire (Roche, 2011: 23).

Au Pérou du XIX^e siècle, le cheval répondait aussi à tous ces besoins, surtout ceux liés au transport des biens et des personnes. Dans ce chapitre, notre objectif n'est pas de faire l'histoire de la culture équestre du Pérou, mais de démontrer, à travers les ouvrages des historiens et des récits de voyage de cette époque, les différents usages du cheval au Pérou. Pour ce faire, nous allons dans un premier temps, dresser un panorama global de ce dernier, en retraçant son origine et ses particularités, avant d'en établir les usages.

4.1 Origine et nature des chevaux (*el caballo peruano de paso*).

Tous les historiens s'accordent à dire que les origines raciales du cheval américain en général et péruvien en particulier, se trouvent dans les exemplaires introduits dans le Nouveau Monde par les conquistadors. Pour le cas du Pérou, selon Juan Hugo Casas Pérez: « *En enero de 1531 Diego de Almagro permanecía en Panamá para recoger a los caballos que llegaban en Nicaragua y Francisco Pizarro se embarcaba en tres naves con 185 hombres y 36 caballos* » (Casas Pérez, 1993: 112). C'est grâce aux chevaux que la conquête du Pérou fut possible. Mais, il faut tout de même noter que les chevaux avec lesquels les conquistadors envahirent le continent américain provenaient de Santo Domingo, où ils étaient élevés et acclimatés avant qu'ils ne soient transportés sur le continent.

Quelles caractéristiques avaient les chevaux péruviens du XIX^e siècle? Sont-ils de la même famille que ceux importés par les colons ? Le cheval péruvien du Pérou républicain, n'a plus rien à voir avec ceux importés par ces derniers, même si génétiquement, il conserve quelques attributs. C'est un cheval d'une autre race, dénommé *El caballo peruano de paso*⁴⁹. Selon l'historien José Dapelo Vargas Eduardo, dans son ouvrage, *El Caballo de Paso peruano. Su enfrenadura y el apero nacional*, le cheval à pas péruvien est un animal qui cumule des caractéristiques physiologiques et techniques propres:

« *Un caballo andador, capaz de trabajar, suave de pisos, fuerte, de brío y buen atranque ; de regular hueso, cuartillas normales, cuello ligero y bien unido a la cabeza, orejas pequeñas y ligeramente de tijera, frente amplia y plana, perfil rectilíneo, buen vientre cercano a tierra, cortilla y grupa redonda, espalda tendida, asiento de cola ligeramente bajo, sus anteriores bien aplomados y los posteriores ligeramente acodados, sus tendones bien marcados y los cascos amplios, duros resistentes y ligeramente flexibles en su parte interna. [...] Al desplazarse, debe hacerlo con arrogancia, seguridad, con pocas batidas y simétricas, movimientos armónicos y naturales, taconeando para hacerse oír desde lejos (metal) y el paso llano gateado, que debe ser el buscado por su avance y suavidad* » (Vargas, 1993: 1).

⁴⁹ Cheval à pas (traduction personnelle).

Recoba Martínez, dans son article, "10 cosas que se debe saber del caballo peruano de paso" est plus pratique et subtil dans la qualification et la description de ce dernier:

« El caballo peruano de paso es un caballo amblador, esto es, se desplaza en bípedos laterales: la pata delantera o "mano" se mueve al mismo tiempo que la pata del mismo lado; si la mano derecha avanza, la pata derecha también. Por el lado izquierdo ocurre similar desplazamiento. Tiene el movimiento de un oso o elefante; por ese motivo montarlo es cómodo, pues a diferencia de un caballo de equitación o trote (que anda en bípedos transversales) el jinete no da saltos sobre su silla de montar» (Recoba Martínez, 2014: 2).

En effet, *el caballo peruano de paso* est un équidé quadrupède comme les autres. Il tient son origine des chevaux espagnols du Moyen Âge comme pour les autres chevaux d'Amérique. Cependant, sur ce dernier point, plusieurs chercheurs et historiens ne s'accordent pas dans la mesure où, après plusieurs décennies de brassage et de mutations génétiques depuis l'Espagne médiévale jusqu'au Nouveau Monde, il est très difficile de déterminer avec précision le pourcentage de répartition des caractéristiques physiques et génétiques du cheval péruvien du XIX^e siècle. D'après les études de Luis de Ascasubi cité par Enrique Gomez Peralta sur l'origine et les caractéristiques du cheval péruvien: *« [...] en nuestro caballo han intervenido básicamente tres razas: la española, la frisona (indirectamente a través del caballo español mejorado) y la berberisca » (Gómez Peralta, 1993: 113).* Il soutient son argumentation en se basant sur certaines caractéristiques physiques de ses ancêtres: *« él considera que la española le dio su garbo en acción y su cuello, la frisona su tendencia hacia el tipo medio línea y su elevación en los aires, y la berberisca lo que él considera "lo demás", la tendencia a la ambladura » (Casas Pérez, 1993: 113).*

Toutefois, le professeur et médecin vétérinaire argentin Emilio Solanet, dans son ouvrage, *Pelajes criollos*, que cite Eduardo Recoba Martínez, pense que: *« La línea genética del equino peruano se puede rastrear en el caballo bereber criado en el norte de África sobre todo en Marruecos y Argelia » (Martínez, 2014: 1).* Pour lui, lors de l'invasion arabe de la Péninsule ibérique en 711, les petits animaux berbères furent introduits

sur le territoire espagnol. Cette invasion débutait ainsi l'histoire des musulmans de huit siècles en Espagne médiévale. Le climat et les pâturages auraient favorisé le croisement entre les deux espèces. Le plus surprenant selon l'auteur est que, les conquistadors avaient d'abord introduit les chevaux berbères avant ceux d'Andalousie. Pour eux, le fait que l'espèce berbère soit un cheval habitué aux zones tropicales et surtout désertiques, le milieu américain, pour avoir des régions montrant des similitudes géomorphologiques avec certaines régions africaines, facilitait son développement et son épanouissement. Sur ce point, José Dápelo Vargas partage le point de vue de ses pairs et ajoute que c'est plutôt les conditions climatiques propres au Pérou et l'abnégation dans la sélection des espèces par les éleveurs qui font la particularité du cheval :

« El Caballo Peruano de Paso proviene indiscutiblemente del caballo Berberísco, el Árabe y el Andaluz que los Españoles trajeron hace cinco siglos a nuestra América. La selección natural, el medio ambiente, nuestros arenales y quebradas forjaron un caballo distinto; con el trabajo de selección por función y por genética realizada durante más de trescientos años, se logró ejemplar que hoy, con disimulado orgullo, podemos mostrar » (Vargas, 1993: 1).

Le cheval à pas péruvien du XIX^e siècle est une espèce hybride, qui a hérité au fil des siècles des caractères génétiques de ses prédécesseurs. D'autres auteurs et historiens comme Carlos Lecuona de Prat essayent de comprendre pourquoi ce cheval s'est généralisé au Pérou et non dans d'autres territoires espagnols d'Amérique. Selon lui, le facteur social serait une des explications de ce phénomène si on s'intéresse à la signification sociale du cheval à cette époque. Dans son article sur "El Caballo peruano de paso en Argentina"⁵⁰, De Prat mentionne que:

« La razón es que el Perú alcanzó, a partir del siglo XVII y durante todo el XVIII, un apogeo económico inimaginable. Una vez fundada la mayor parte de las ciudades y estando los nativos bajo control casi total, este apogeo hizo que arribara a esta parte del nuevo mundo, lo más granado de la nobleza española y los más afortunados

⁵⁰ Carlos Lecuona de Prat. 2008. Publié dans *Made in Perú* en 2005, et une partie comme prologue de *El Caballo del Virreynato. Criador de Caballos Peruanos de Paso, Estancia San Agustín, Salta, Argentina.* www.produccion-animal.com.ar

comerciantes que venían en busca de fama, poder y fortuna y, con ellos, aquel caballo generado en el Barroco, imponente, cómodo y garboso, que ya existía en la Península y que sólo podía ser poseído por quienes detentaban el poder social y económico. Es a partir de allí, que al cruzarse con la yeguada existente desde la conquista que tenía en su sangre también ascendencia berebere, con tendencia a la ambladura, surge esta inigualable raza que fue en su momento símbolo de distinción social (De Prat, 2005: 1).

Pour lui, le cheval à pas péruvien n'a été en aucune façon la monture idéale avec laquelle les colons avaient conquis le territoire américain et encore moins l'animal qui avait servi aux armées lors des luttes pour l'indépendance, et pourtant, le général Martín Miguel de Güemes, un des héros de cette guerre en avait fait sa monture, selon Sergio de Ugarriza⁵¹. Le cheval péruvien a été un des éléments différenciateurs de la classe dominante qui détenait le pouvoir politique, social et économique ; c'était un luxe, un joyau équestre en accord avec la mode de cette époque-là. Pour comprendre cette affirmation de l'auteur, il est indispensable de décrire le scénario qui a donné naissance à cette race.

En effet, après la fondation de Lima par Francisco Pizarro en 1535 aux abords du fleuve Rímac, la ville s'était convertie en peu de temps en la capitale d'un immense vice-royaume du Pérou qui s'étendait de l'Équateur au Cape des Hornes. Le port du *Callao*, très proche de la capitale, était indispensable pour l'introduction des marchandises venues d'Espagne, mais aussi l'une des principales sorties des matières premières issues des mines de Potosi et de Cerro de Pasco. Cette situation si favorable transforma Lima en un important comptoir commercial sans précédent, attirant l'aristocratie espagnole, en la transformant comme le phare de la civilisation et de la culture de tout l'empire. Lima valait plus que México, dans la mesure où, pour un fonctionnaire de la couronne espagnole, être affecté à Lima partant de México était considéré comme une promotion (De Prat, 2005 :2).

D'autre part, Salta, fondée en 1582 par Don Hernando de Lerma sous l'ordre du vice-roi Don Francisco Toledo y Pimentel, fut nommée capitale de l'Intendance de

⁵¹ Voir, Sergio de Ugarriza, *Terminología comercial agropecuaria*. Ediciones de la Universidad de Salta, Salta, 2009, p. 52.

la région de Tucumán, qui englobait les provinces actuelles de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, etc. Elle entretenait avec Lima une relation permanente non seulement pour des motifs commerciaux, mais aussi l'existence des liens familiaux entre les populations de ces deux villes. Aussi, Salta tout comme Lima, pour leur importance commerciale ont été choisies comme destination privilégiée de l'immigration de la classe noble et aristocratique espagnole. Selon Carrió de la Vandera, Salta était devenue le principal centre de production bovine, des bêtes de somme et des montures (mules, mulets, ânes et chevaux) en raison de ses plaines verdoyantes qui constituaient des lieux d'élevage : « *Era allí donde principalmente se realizaban las grandes compras y ventas de mulas con destino a los invernaderos para trasladarlas al Perú, de los ricos caballos y de la grande, fuerte, y apreciadísima mula de silla de San Juan* » (Carrió de la Vandera, 1946 : 109)⁵².

La disponibilité des montures dans cette région avait favorisé la pratique de l'équitation au quotidien de toute la population locale privilégiée. À ce propos, Bernardo Frias, raconte dans son ouvrage sur les *Tradiciones Históricas de Salta*, que rapporte Carlos Lecuona de Prat, que deux raisons expliquaient l'usage des chevaux par les populations locales de Salta, l'absence des chemins viables pour l'usage de la roue et surtout la mode :

« No había casa, ni de pobre ni de rico, que en aquella época no tuviera caballos destinados al paseo. Dos causas pesaban soberanamente para producir este fenómeno: una, la carencia por todos los rumbos de caminos de rodados y de puentes para los ríos y zanjones que cortaban los caminos hechos solo para herraduras. La segunda causa fue la moda, y aun se diría mejor, la costumbre secular de hacer todo viaje y todo quehacer que requería el recorrer alguna distancia, aunque más no fuera de cuadras, a caballos. Todos, hombres y mujeres, viejos de ochenta y criaturas de cuatro años, todos, todos eran jinetes, desde la matrona más empingorotada y soberbia, hasta la destituida y pobre moza de las montañas, al extremo que bien pudiera decirse que vivían aquellas gentes de a caballo » (De Prat, 2005: 3).

⁵² Carrió de la Vandera, Alonso, *El lazarrillo de ciegos caminantes: desde Buenos Aires hasta Lima*, [Espasa-Calpe Argentina](#), Buenos Aires, 1946, p. 109.

En effet, tous les territoires espagnols en Amérique souffraient des carences sur le plan des infrastructures de base comme l'existence des routes carrossables. Du Mexique au Pérou, l'usage de la roue qui était une tradition occidentale à cette époque peinait à se développer. En ce qui concerne particulièrement le Pérou, après les guerres de conquête et l'installation de l'aristocratie espagnole sur les nouveaux territoires, il fallait un animal robuste qui pouvait parcourir de longues distances et être capable de dominer la rude géographie locale. En gros, il fallait un animal qui aiderait dans les différentes tâches quotidiennes et qui répondait aussi aux désirs et aux critères de beauté de ses propriétaires et des cavaliers. Le cheval apparaissait donc non seulement comme une affirmation de puissance économique et sociale, mais également comme un moyen de locomotion adapté à la géographie locale.

À ce propos, tous les spécialistes ne s'accordent pas du fait de la variété des écosystèmes hispano-américains en général et du Pérou en particulier. Si l'usage du cheval en Argentine ou encore dans la région de Salta était courant du fait de sa géographie avantageuse, au Pérou, cette pratique était plus ou moins limitée à la région côtière. Selon Fernando Graña que cite Verne Albright, l'idée selon laquelle, le cheval péruvien doit son allure au désert et aux vallées de la côte était insuffisante. Il soutient sa thèse en affirmant: « *la raza no fue creada para o por esos viajes, ya que, en efecto, viajando en arena hubiese creado una raza trotona. El señaló que los "oasis", representados por los valles costeros, fueron islas independientes con pocos viajes terrestres entre si hasta tiempos modernos* » (Verne, 1994: 134). Cette affirmation de Graña avait sa part de vérité vu que la plupart des voyageurs que nous avons étudiés à travers leurs récits mentionnent l'usage des mules comme monture appropriée pour les longs déplacements à travers le désert côtier tout comme à travers le territoire. Pour Verne Albright, la majorité des déplacements d'une vallée à une autre se faisaient à dos d'âne ou de mules, même si l'usage des chevaux n'était pas à exclure. Pour les aristocrates péruviens, ces déplacements sur la côte se faisaient surtout par voie maritime et pour la majorité d'entre eux, il était préférable d'aller en Europe que dans d'autres villes péruviennes loin de la capitale (Verne, 1994 : 134).

4. 1. 1 Les conditions d'élevage

Pour mieux cerner la particularité de ce cheval, il est important de savoir dans quelles conditions il était élevé, quand on sait la situation topographique et géomorphologique du Pérou. En effet, comme déjà mentionné dans les chapitres précédents, le siècle qui fait l'objet de notre étude et l'époque coloniale avaient plusieurs points communs, comme par exemple, le sol péruvien qui n'offrait et ne possédait pas assez de pâturages pour l'élevage des bêtes de somme, même si Lima et son arrière-pays possédaient quelques oasis et des terres qui hébergeaient les haciendas et des cultures.

En effet, selon plusieurs historiens et voyageurs, le pas du cheval péruvien serait inné. Jakob Von Tschudi quant à lui pense qu'ils acquièrent cette marche dès la naissance par le dressage (Tschudi, 2003[1846] : 123). L'allure la plus connue et la plus commode est le pas simple en quatre temps (*Paso llano en cuatro tiempos o la embladura rota*). C'est, selon Tschudi, une marche accélérée qui ne produit pas de secousse au cavalier. Il surenchérit en disant qu'on pouvait confier ce cheval tranquille à un enfant sans danger dans la mesure où ses mouvements sont réguliers et doux qui ne laisseraient pas tomber une goutte d'eau d'un verre des mains du cavalier (Tschudi, 2003[1846] : 123). C'est la marche la plus commode lorsqu'il s'agit des déplacements. Sauf que pour de longues distances, il fatigue vite à cause de la position du corps qui se retrouve dans une tranquillité constante. Toujours selon Tschudi, cette allure pouvait être modifiée, ce qui donnait à la fin une variété d'autres pas comme il les définit ici :

« Existen modificaciones de este paso llano llamado « sobrepaso », rápido y suave ; « **paso gateado** », rápido con poco repique ; y « **paso golpeado** », con bastante repique y mucho más rápido que el paso llano, el que pese a ello es el paso preferido. El segundo modo principal de paso es **el paso portante** en dos tiempos, en el que el pie delantero y trasero del mismo lado se levantan al mismo tiempo y se mueven hacia delante. Por la manera de adelantarse los pies traseros sobre los delanteros, se produce un paso más rápido o más lento. El movimiento que se produce es rápido y mecedor y cansa al jinete más que al trote normal, ya que no levanta el cuerpo sino gira sobre su eje en arcos cortos. [...] **El paso compañero** es una diferencia solo

nominal del paso portante. Muchos caballos no tienen paso llano, sino un trote corte, pero conocen un amplio paso portante natural. No se les estima mucho, llamándoles "caballos argüelillos". No se les puede enseñar el paso llano a los trotadores, aunque si aprenden el paso portante. En este caso reciben el nombre de caballos trabados » (Tschudi, 2003[1846]: 124).

En gros, *el Caballo de Paso peruano* se distingue donc par son « pas simple » qui, malgré les différentes variances que nous livre Tschudi fait de lui un cheval à part entière. Aussi, des explications et définitions de l'auteur, nous pouvons retenir qu'au Pérou, malgré l'omniprésence de la renommée du « cheval à pas péruvien », d'autres chevaux existaient, tels les trotteurs qui étaient en majorité des chevaux de montagne ou destinés à d'autres usages.

4.1.2 Le dressage

Cependant, loin de dominer le sujet sur l'art équestre en général, nous allons tenter d'expliquer le dressage *del Caballo de Paso peruano*. En fait, le secret de ce cheval réside dans le processus sélectif des éleveurs de l'Amérique en général et des Péruviens en particulier, qui était basé sur l'usage de l'exemplaire, les caractéristiques topographiques du pays, le système alimentaire, l'identification idiosyncrasique du pays ou du lieu dans lequel la race se développe et surtout le dressage. En effet, le dressage est une étape déterminante pour obtenir un cheval à pas de qualité. Comme tout autre animal domestique qui doit accomplir des fonctions et tâches diverses, le cheval péruvien doit être entraîné. Ce dressage commence le plus souvent très tôt à l'âge de deux ans et s'appelle « *enfrenadura* » ou bridage. Selon José Dápelo Vargas, le dressage des jeunes poulains présente souvent les risques de blessures et pour cela le dompteur doit être adroit dans ses gestes. Ainsi donc:

« Al lacear, deberá alcanzar la cabeza introduciéndose en el pescuezo; una vez laceado el animal, se ira templando con cuidado a fin de evitar torceduras de pescuezo que ocasiona lesiones o que el animal manotee a ciegas sin medir el peligro. [...] Deberá conducírsele a un corral que cuente con un bramadero fuerte

colocado al centro, el mismo que deberá ser de sección circular y superficie lisa con el objeto de permitir el deslizamiento del lazo el que en alguna forma deberá quedar montado o prisionero, puesto que por efecto de un tirón puede reventar u ocasionar la caída de nuca del chúcaro con su consiguiente muerte o lesión, ya sea por asfixia o descudamiento » (Vargas, 1993: 100).

En effet, cette technique ne semble pas être appropriée à cause des risques qu'elle présente, mais elle est le plus souvent pratiquée sur tout type de chevaux et pour le mieux dans un enclos ouvert et dépourvu de tout objet dangereux pour la santé de l'animal, ce dernier pourrait se blesser et le cas échéant, ces blessures peuvent être incurables ou provoquer des lésions, ruptures de tendons. Ainsi donc, Henry Mitrani dans son article sur, "El Caballo Peruano de Paso ", nous présente les six étapes du bridage de ce cheval :

- La caresse (*la caricia*) : À cause de la peur naturelle qu'il a de l'homme, le cheval doit commencer son entraînement en s'habituant à sa présence. Pour cela, le dresseur lui met un licou et il le promène pendant trente minutes ; à tout moment le cheval est touché et caressé. Au même moment, il le dirige sur les côtés pour qu'il s'habitue à obéir.
- Le tour (*el torno*) : C'est le procédé qui consiste à faire tourner le cheval autour d'un poteau dans les deux directions. L'objectif de cette étape est que l'animal tourne naturellement des deux côtés. Sur le trajet, le dresseur doit remarquer et relever les différents défauts et vertus dans sa marche.
- Le licou (*el cabestro*) : Dans cette phase, le cheval se déplace attaché à une corde, pour qu'il tourne à droite, en quatre temps et avec la tête en position correcte. C'est à ce moment qu'on lui accroche une muselière pour son meilleur contrôle.
- La muselière (*el bozal*) : Quand commence l'étape de la selle, l'entraînement avec la muselière permet de maîtriser le museau du cheval.
- L'animal-guide (*la madrina*) : Lorsque le cheval atteint trois ans, son système osseux est capable de résister au poids d'un homme. Une fois habitué

au poids de ce dernier, le cavalier le sort des enclos accompagné d'un animal-guide dont le cavalier tire le cheval qu'on entraîne.

- La phase finale (*Fase final*) : Lorsque le cheval est habitué à la présence et au poids de l'homme, le dresseur réalise une série d'exercices d'affaiblissement (*quebranto*), lesquels se font dans un champ ouvert avec son cavalier et sa muselière. Une fois cette étape terminée, l'animal travaille l'arrêt avec sa muselière en même temps que les quatre rênes. Finalement on lui retire petit à petit la muselière, jusqu'à ce qu'il s'habitue à obéir à l'arrêt tout en faisant attention à ne pas lui faire mal à la bouche (Mitrani, 2004 :147).

Ainsi donc, l'obtention d'un bon "cheval à pas" nécessite la participation de plusieurs paramètres qui vont de la sélection de l'espèce, de l'élevage et surtout du dressage. On ne peut donc pas parler de *el caballo de paso* sans la dextérité et le savoir-faire des dresseurs, encore appelé *chalán* (voir image ci-dessous). Selon le dictionnaire de la *Real Academia Española*, le terme désigne non seulement un négociant d'animaux de tous genres, mais aussi un dompteur de chevaux⁵³. Au Pérou, selon Henry Mitrani, le terme de *chalán* dérive de *chalab*, un terme arabe qui signifie "cavalier" ou encore du français "chaland" pour désigner le client. Il est aussi utilisé pour désigner: « *Al hombre que amansa al caballo como para señalar simplemente al jinete* » (Mitrani, 2004: 149-150).

⁵³ Dictionario de la Lengua Española, *Real Academia Española*, Vigésima primera edición, Espasa Calpe S.A, Madrid, 1992, p. 447.

*El chalán peruano*⁵⁴



Figure 7: Chalan limenien

⁵⁴ Jeune *chalán* limenien des hauts quartiers sur un impressionnant poulain. foto: colección privada familia martínez-vargas y familia rossell, tiré de <https://redaccion.lamula.pe/2014/04/12/10-cosas-que-se-debe-saber-del-caballo-peruano-de-paso/edu1968/>.

Mais tout dompteur n'était pas forcément cavalier. Il y a ceux dédiés au dressage et ceux qui montaient les chevaux une fois dressés ou encore ceux qui faisaient les deux à la fois. À propos du cavalier, Fabian Corral Burbano de Lara, nous donne ses impressions et sa signification d'être et de se sentir cavalier dans son livre sur *Jinetes y caballos, aperos y caminos: La historia desde las anécdotas*:

« Ser jinete significa "sentir" al animal debajo de uno, advertir su energía y encauzar, con la rienda y las ayudas, la potencia y la sangre del caballo. Es compartir ese incomparable orgullo de la cabeza levantada y las crines al viento, del resoplido y el brío. Es también desensillar, buscar el agua para el amigo antes que el reposo propio, es cuidar el último detalle de la montura y el bocado, es, por cierto, jamás herir con las espuelas, ni golpear a traición con la fusta o con la rienda. Ser jinete es amar al caballo, dolerse de sus sufrimientos, entender al acento de su relincho, advertir la cojera prematura y apearse en el acto, sin duda ni demora. Es sentir, con la cara al viento, la libertad de golpear por el páramo arreando una partida de toros, enlazando bajo el viento bravo, sin más público que los pajonales helados. En fin, ser jinete es quien asume, a partir del momento en que pone el pie en el estribo, se funde con el caballo y es uno solo en el camino, en el picadero o en la pista. Y quien sabe además que cuando se apee, será más terrestre, más pequeño y más débil » (Corral B., 2014, pp: 279-280).

Pour Corral B., à travers ses propos plus ou moins subjectifs, être cavalier c'est ne faire qu'un avec l'animal. C'est partager et prévoir les besoins, les dangers et les peines de son cheval. Le travail des dompteurs était tellement important qu'ils jouissaient d'une certaine renommée non seulement auprès des éleveurs, mais aussi auprès de la population. C'est Antonio de Zavala qui, dans son livre publié en 1831 sur *Escuela de caballería conforme a la práctica observada en Lima*, fait la description physiologique des dresseurs en général et particulièrement celle de Casimiro Cajapaico :

« Mucho contribuye el cuerpo del hombre para ser más o menos jinete. Los que tengan una estatura de ocho cuartas a ocho media y pocas carnes, llevan mucho adelanto: menos malo es bajar que subir. Casimiro Cajapaico tenía seis a siete y media y era jinete y el mejor enfrenador y trabajador que he conocido, siempre que lo veía a caballo me daba ganas de levantarle una estatua» (Mitrani, 2004: 150).

En gros, d'après les propos de Zavala, était bon dresseur, une personne de taille moyenne, svelte et agile. En se basant sur les étapes de dressage précédemment citées, nous pouvons dire que les dresseurs de chevaux alliaient tendresse et brutalité pour dominer cette force de la nature. Pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle et courant du XIX^e siècle, la majorité des dresseurs étaient des mulâtres (Corral B., 2014 : 283). Ils étaient reconnaissables par leur habillement qui dépendait du milieu dans lequel ils évoluaient :

« En Lima por ejemplo los chalanes no usaban prendas claras. Si era faena de campo, un pantalón de trabajo, camisa gruesa cualquiera y sombrero de paja corto. Si era tenida de fiesta o exhibición pantalón oscuro, saco cazador, camisa de color, chaleco, sombrero de la corta de paño o de paja, daba lo mismo. Eso sí, el pañuelo y el poncho sea de algodón o lana era esencial »⁵⁵

Ici, les dresseurs péruviens du XIX^e siècle ont donc, au fil du temps, conservé, cultivé et modifié le savoir-faire ancestral venu d'Espagne. Il s'est produit un métissage culturel qui a transformé le cheval, de l'élément essentiel de la domination coloniale à une référence identitaire du pays. En gros, le dresseur surgissait non seulement comme une figure essentielle liée au champ et au cheval, mais aussi comme un héros du peuple et un illustre cavalier.

⁵⁵ Eduardo Recoba Martínez, "Diez cosas que se debe saber del caballo peruano de paso. A propósito del Concurso Nacional Oficial del Caballo Peruano de Paso, un repaso a los mitos detrás de este emblemático animal, uno de los símbolos de nuestro criollismo", <https://redaccion.lamula.pe/2014/04/12/10-cosas-que-se-debe-saber-del-caballo-peruano-de-paso/edu1968/>.

4.2 Le prix des chevaux

Si le cheval péruvien est aussi célèbre c'est justement pour le fait qu'il est d'une race unique au monde. Ainsi donc, quelle était sa valeur marchande par rapport aux trotteurs ? Dans les lignes qui suivent, nous allons brièvement démontrer, l'usage du cheval en général sur les zones côtières et particulièrement le cheval à pas péruvien qui s'est imposé comme l'élément essentiel dans la production d'énergie, le moyen de locomotion et de loisirs.

En effet, le XIX^e siècle étant une période transitoire dominée par diverses crises, militaires, socio-politiques, etc., il serait difficile d'établir une valeur monétaire fixe du cheval dans la mesure où tout comme les bêtes de somme à cette période, le cheval était aussi un élément important de la guerre pour le transport des troupes de l'armée ou encore pour des excursions des différentes milices en vogue pendant cette période. C'est la raison pour laquelle nous allons nous intéresser uniquement aux chevaux à pas et non aux trotteurs.

Pour Jakob Von Tschudi, illustre voyageur allemand de la première moitié du XIX^e siècle au Pérou : « *El valor de un caballo no se calcula por su belleza sino por su aptitud por el paso* » (Tschudi, 2003[1846] : 124). À travers cette affirmation de Tschudi, nous pouvons déjà nous rendre compte de la préférence des populations péruviennes de la Côte pour cette race. Mais l'histoire du Pérou du XIX^e siècle est indissociable à celle de la période coloniale et comme tel, notre espace d'investigation s'agrandit. C'est pour cela qu'avant de jeter notre dévolu sur le cheval à pas du Pérou post-indépendance, il est important de faire un état de lieux des prix des chevaux sur différentes périodes pour mieux cerner la question.

En effet, comme nous l'avons déjà mentionné, le cheval faisait partie de la culture espagnole de l'époque médiévale. Les différentes conquêtes et la colonisation se sont faites à l'aide de ce dernier. Selon Carlos Alberto Romero, tout Espagnol au service du roi devait posséder des armes et un cheval sinon il ne pouvait bénéficier de certains privilèges comme la possession des terres, des Indiens, etc. Est-ce pour dire que la possession d'un ou plusieurs chevaux commençait à déterminer un

certain statut social ? Pour l'auteur, le prix des chevaux tournait autour de six cents pesos pendant les premières années de conquête, mais les circonstances de guerre avaient fait flamber les prix: « *Durante los primeros años de conquista, era abundante el número de caballos que había en el país, y su precio fluctuaba alrededor de seis cientos pesos, pero más tarde, a consecuencia de las guerras civiles entre los conquistadores, se dejó sentir de notable manera su escasez y su precio se elevó* » (Romero, 1944: 21).

Ce prix semble dérisoire par rapport aux faits que rapporte Garcilaso de la Vega en 1606 dans ses "*Comentarios Reales*" que cite Costa Mirko R :

« [...] *En los inicios de la conquista no se permitía importar caballos de España. Si alguno se vendía, era por la muerte de su amo o su retorno a España. Su precio era exorbitante, fluctuaba entre 4.000 y 6.000 pesos; por comparación, el salario anual del gobernador de una provincia sólo alcanzaba 1500 en la misma época* » (Costa, 2003: 23).

Costa va encore plus loin dans sa recherche quand il rapporte les conclusions du supplément du journal «*El Comercio*» du 9 avril 1967 qui mentionnent que pendant l'époque coloniale, « *un caballo español valía por cuatro negros y diez indios* » (Costa, 2003 : 24). Dans le même sens, Carlos A. Romero, rapporte dans son livre, *Negros y Caballos*, un intéressant jugement qui a été rendu en 1557 entre le Capitaine Antonio del Solar et don Juan Ramírez Zegarra, concernant un échange de quatre Noirs contre un cheval (Romero, 1944 : 22).

Jusqu'au début du XIX^e siècle, le prix de l'esclave n'avait pas changé. Selon Christine Hünefeldt, le prix d'un esclave dépendait de son âge et de sa capacité physique. Un esclave jeune et fort valait plus qu'un vieux ou un frêle, les prix variaient entre 100 et 500 pesos (Hünefeldt, 1979 : 44-45). Bien que le cheval soit un élément fondamental dans la culture occidentale à cette époque, pour la production d'énergie nécessaire à la traction des voitures ou comme monture pour les déplacements, il est tout de même inconcevable pour cette société chrétienne de donner une valeur marchande aux âmes humaines et qu'elles soient comparables aux animaux. Enfin, l'esclave étant considéré comme un bien meuble selon le Code noir, sa valeur marchande dépendait des besoins du marché et de son état physiologique.

4. 2. 1 Foires et ferias d'échanges et de ventes

Par ailleurs, quel était le prix d'un cheval en Europe occidentale à cette période ? À ce propos, Daniel Roche a produit un travail extraordinaire sur le cheval en Occident, dans son livre qui s'intitule, *La culture équestre de l'occident du XVI^e-XIX^e siècle. L'ombre du cheval*. Dans le premier tome de cet ouvrage « le cheval moteur », Roche traite du marché des chevaux et de ses différents échanges commerciaux. La vente des chevaux en Occident se faisait lors des foires organisées pour la circonstance dans les villes comme Vérone qui irriguait l'Europe du Nord et du Sud depuis le Moyen Âge (Roche, 2008 : 235). Le prix de l'animal dépendait de plusieurs critères dont l'âge, la santé physique, le sexe, l'origine et de son affectation :

« Le cheval moyen coûte 780 livres en 1789 et autant en 1810 ; hors d'âge, il est proposé à 300 livres, souvent moins ; jeune et de qualité, il peut avoisiner 1000 livres, comme cette jument de selle et de cabriolet de sept ans, de pure race napolitaine et qui a coûté 1680 livres [...] ; un cheval anglais bien dressé pour la selle et la voiture arrive à 1320 livres en 1810, une jument normande 1200 livres. Un record est battu, en 1800, pour un cheval de selle « superbe » à 2400 livres. En 1810, 60% des prix sont inférieurs à 500 livres. [...] Les variations dépendent de l'offre comme de la demande, mais avec des exigences qui contribuent à les équilibrer : l'âge d'abord, le prestige de l'origine ensuite, l'affectation enfin » (Roche, 2008 : 267).

En gros, ce qu'il faut ajouter dans ce texte de Roche, c'est que le prix du cheval dépendait aussi du lieu et du milieu social dans lesquels les foires étaient organisées. Les prix pratiqués lors de la vente des chevaux dans une foire parisienne ou bordelaise qui voyait la participation de l'élite locale n'était pas les mêmes que dans un village composé en majorité de paysans. Si le cheval moyen coûtait si cher en Occident, une région qui avait développé une tradition millénaire de ces animaux, les prix pratiqués en Amérique du Sud, notamment lors des ferias de Vilque et Salta où se négociaient les chevaux, pouvaient se justifier du fait des frais de transport et de l'absence des élevages aux premières heures de la conquête.

Mais au fil des ans, comme le mentionne Multatuli, de son vrai nom Luis Antonio Eguiguren Escudero ou encore Margarita Gascón: « [...] *se moderaron los precios, por lo mucho que se multiplicaron hasta valer un buen caballo 400 pesos. Los rocines 30 pesos, los borricos costaban en el siglo XVI, de 700 a 800 pesos* » (Multatuli, 1945: 257). Toujours dans la même logique de comprendre l'évolution des prix des chevaux au Pérou colonial, nous allons nous intéresser aux travaux de Juan Carlos Garavaglia, qui a entrepris un travail de fond, celui de l'analyse des inventaires des prix des registres posthumes de l'Archive Général de la Nation de Buenos Aires. En effet, dans son article "Precios de los productos y precios de la tierra en la campaña de Buenos Aires : 1750-1826", l'auteur analyse les prix des différents produits locaux et de la terre de 575 inventaires des localités situées autour de la capitale argentine sur la période allant de 1750 à 1826. C'est-à-dire le milieu du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle qui correspond à la fin de la colonisation. Sur près de 80 ans, il va comparer les prix des produits à usage quotidien comme les bêtes de somme, les chevaux, le blé, les bovins, le bétail, etc. Ce qui nous intéresse dans son travail c'est l'évolution des prix des chevaux et des juments qu'il présente sur ces graphiques :

Evolution des prix des chevaux entre 1750 et 1826 [1]

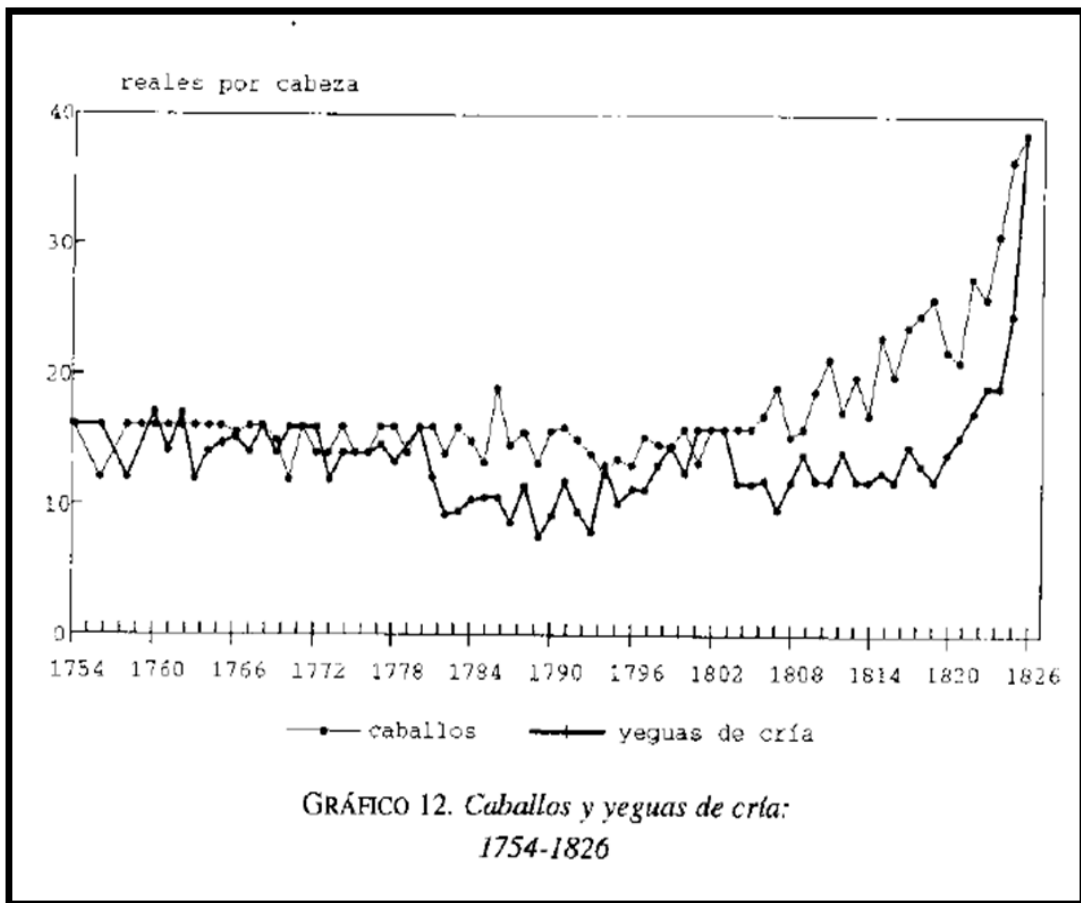


Tableau 4: Evolution des prix des chevaux entre 1754 et 1826

En effet, le graphique 12 de Juan Carlos Garavaglia présente l'évolution des prix en *real* des chevaux et des juments sur une période allant de 1754 à 1826 (Garavaglia, 1995 : 78). Sur ce graphique, on peut observer une constance des prix des produits entre 1754 et 1784. Après cette période, un important décalage s'observe à partir des années 1778 jusqu'en 1802, avec l'augmentation des prix des chevaux et la baisse de celui de juments. À partir de 1808, un nouveau pic est observé jusqu'en 1826. Selon l'auteur, les prix des chevaux dépendaient des différentes conjonctures du marché qui était influencé par divers événements. Le pic des années 1778 correspond à la période du soulèvement indien mené par Túpac Amaru II dans la région du Haut-Pérou. Le cheval et les mules étant aussi des enjeux des guerres pour les déplacements et le transport des troupes. La demande était tellement forte par rapport à l'offre qu'elle avait fait flamber le prix des chevaux. Le deuxième pic de

1808 quant à lui, peut aussi s'expliquer par les mêmes crises politico-militaires des guerres d'indépendances. Là encore, les bêtes de somme et de selle ont joué un rôle déterminant, d'où l'augmentation des prix.

4. 2. 2 L'allure comme argument de vente d'un cheval.

Au Pérou, pendant la période à laquelle le cheval à pas atteint son apogée, la valeur de ce dernier était d'abord déterminée par sa capacité à exécuter le « pas simple » ou à « quatre temps » comme le mentionnait précédemment Tschudi, avant tous les autres facteurs liés à l'âge et à l'état physique. Mais dans certaines *haciendas* péruviennes, la valeur d'un cheval était parfois inestimable et transcendait toutes les considérations précitées chez les adeptes de la finesse et de la qualité. En effet, la grande majorité des spécialistes et historiens du cheval à pas péruvien partagent le même sentiment selon lequel : « *El Perú ha gozado de gran nombradía y gozara siempre en cuanto a la bondad, finura, hermosura y especial educación de su raza caballar* » (Falcón, 1910: 6). Le secret de cette réussite résidait dans la sélection et le croisement strict des espèces pour pouvoir produire un cheval de qualité. C'est le cas de l'hacienda « *Larán* », propriété de la famille Prada, qui selon Nicasio Falcón, procédait à l'importation des chevaux arabes pour féconder les juments péruviennes :

« *En este fundo se produjeron ejemplares de inmejorables condiciones. Los señores Prada impulsados por su decidida afición a la buena cría, mandaron traer padres árabes, de pura sangre que cruzados con magnificas yeguas de cría que poseían, les dieron animales de mérito indiscutible. El cruzamiento de esta raza dio sujetos que a la gallardía y corrección de formas, unían la nobleza y buena disposición de carácter para recibir la especialísima educación que se les daba. De aquí nació la famosa raza de "alazanes" y saínos que muy pocas personas tuvieron la suerte de cabalgar...» (Falcón, 1910 : 6).*

Ce périple coûteux avait fini par produire une race de chevaux que la famille Prada avait dénommée « *botón de oro* », qui s'estimaient à « *200 onzas de oro (3.400 pesos mas o menos)* » (Falcón, 1910 : 7). Cette somme était assez élevée pour un Péruvien moyen de cette époque. Fort de ce succès, la famille Prada n'avait pas partagé le secret de leur savoir-faire. Malheureusement cette race de chevaux s'est éteinte pour des raisons de consanguinité. Mais, dans le nord du Pérou à Ica, l'hacienda « *Arguay* » de la famille Sayán, qui avait à peu près les mêmes goûts que ceux des Prada, produisait une autre race de chevaux de qualité qui pouvaient atteindre 20.000 soles, comme le cheval nommé « *Duque blanco* » acheté par Dionisio Derteano (Falcón, 1910 : 7). D'autres propriétés ont produit des chevaux de renom et d'une valeur marchande au-dessus du lot, comme par exemple, l'hacienda « *Galpón* » de la famille Zuluanga, les haciendas, « *Caudivilla, Infantes, Hervay Alto* », celle de « *Caqui* » à Cañete, etc., ont produit des chevaux qui s'estimaient à plus de 2.000 soles (Falcón, 1910 : 24-25). Cependant, si le prix des chevaux était aussi déterminé selon leur destination, quelles étaient les différentes utilisations de ces derniers au Pérou du XIX^e siècle ?

4.3 Les différents usages du cheval

La tradition équestre est millénaire et s'est développée dans plusieurs régions du monde où les pratiques et les usages variaient. Même si la cause première du domptage du cheval par l'homme était d'en faire une monture pour les déplacements. Au Pérou du XIX^e siècle, le développement du cheval à pas répondait à des exigences similaires mais aussi particulières. Ce sont les particularités du cheval péruvien qui font de lui une espèce unique au monde.

4.3.1 Monture et travaux des champs

Ainsi donc, le cheval à pas est d'une part, une bête destinée aux travaux des champs. En effet, selon Verne Albright: « *En el Perú, el Caballo Peruano de Paso fue creado y utilizado como un animal de trabajo y un caballo de hacienda y no como un medio de transporte* » (Albright, 1994[1989]: 134). Comme nous l'avons précédemment mentionné, el *Caballo Peruano de Paso* s'est développé en majorité dans les régions côtières et dans les plaines argentines de la région de Salta. Albright explique cela par le fait que la majorité des éleveurs se trouvaient sur la côte péruvienne. Ils étaient en majorité des agriculteurs, et avaient besoin d'un cheval pour le type d'agriculture qui se pratiquait dans les vallées de la Côte où les fleuves venues de la Sierra coupent le désert avant de se jeter dans la mer. Cette idée est aussi partagée par l'ingénieur agronome Miguel Sarria G, qui mentionne:

« *No se puede hablar del Caballo Peruano de Paso, si no se aprecia en él un animal de trabajo. [...] No es posible llamar con propiedad animal de lujo, a aquél, que además de disfrutar de una armoniosa figura y poseer soberbia elegancia en su desplazamiento, realiza las más pesadas tareas con tanta sobriedad y resistencia, que se comporta por igual, sin jamás perder su airoso porte, sean las horas que lleve en la jornada, o dificultoso el sendero por donde se desplaza* » (Sarria G, 1994[1952]: 242).

En effet, loin de l'idée très répandue du cheval péruvien à pas comme étant un cheval de luxe, Miguel Sarria voit plutôt en lui un animal robuste, indispensable dans les différents métiers des champs qui nécessitent son usage au quotidien. Selon lui, le succès de ce cheval dans les travaux agricoles réside dans la culture de la sélection des espèces, son alimentation et surtout le dressage qui ont produit un animal à grande mobilité et facile à manier. *El Caballo Peruano de Paso* possède donc deux qualités, la rapidité dans ses déplacements, il est commode et facile à monter peu importe le milieu dans lequel il évolue, sur le sable des côtes, en terrains rocaillieux et escarpés, à la végétation épaisse d'un champ ou aux sommets élevés et des ravins de la Sierra. Différents corps de métiers peuvent en témoigner, affirme Sarria, de l'agriculteur aux éleveurs de bétail, du contremaître aux adeptes du rodéo. Il justifie son argumentaire en se basant sur les prouesses qu'auraient accomplies certains chevaux aux commandes de leurs maîtres:

« *¿Qué otra raza caballar podría realizar la magnífica hazaña de unir Lima con Pisco, después de una serie de tropiezos en 37 horas como lo hiciera el famoso "Lunarejo" del general Cáceres? ¿ Qué otro equino podría recorrer 36 kilómetros portando más de 100 kilos de peso con la soltura y resistencia que lo hiciera "Juancho" a más de 18 kilómetros por hora? No creemos que otro caballo que no sea el nacional pueda igualar la proeza realizado por el "Mascarón", en el que su dueño don Mariano Rosales hacia el recorrido de su Hacienda Retes (Chancay) a Lima para espectral las corridas de toros de Acho; 150 km más o menos de terreno arenoso, recorrido con un descanso corto de tres a cuatro horas que duraba el espectáculo » (Sarria G, 1994[1952]: 242).*

De ces propos de Sarria teintés de fanatisme et d'exagération, il en ressort que le cheval péruvien dont il est question ici est exceptionnel et unique pour ses qualités athlétiques, de robustesse et surtout d'endurance. Mais, Manuel Olaechea ne semble pas être d'accord avec Sarria sur la capacité de ce cheval à parcourir des régions montagneuses. Selon Fernando Graña que cite Manuel Olaechea: « *Los caballos de paso raramente eran criados en la sierra, ya que hay poca motivación para criar un caballo de paso muy fino en áreas donde el piso las condiciones del terreno no permiten apreciarlo »*

(Olaechea, 1996: 33). Sauf qu'il existait une exception pour des régions côtières comme Ica, Nazca, tel que le souligne Verne Albright. Pour lui, cette région a toujours été considérée comme le berceau de la race la plus fine du Pérou et l'histoire de cette petite région a démontré que le cheval était plus considéré comme un moyen de transport. Les grandes haciendas du nord n'avaient rien à voir avec celles du sud. Les agriculteurs du sud travaillaient des extensions de terres plus petites, semailent et récoltaient des cultures pour leur qualité que pour la quantité. Par contre au nord, la culture du coton, de la canne à sucre et du riz donnait l'aspect de grandes étendues ininterrompues à perte de vue. Au sud, les cultures étaient plus ou moins des variétés de fruits, de la vigne et d'autres cultures de taille moyenne qui nécessitaient une attention particulière. Les cultures des vallées du nord étaient surveillées par des contremaîtres tandis qu'au sud les patrons veillaient sur les leurs.

Aussi, la topographie du sud était plus difficile que celle du nord. Tout au long de la Côte sud, il y a une étroite rangée de montagnes, la Cordillère des Andes, extrêmement sèche. Sur cette partie du désert où il n'a plus plu depuis des siècles, les montagnes coupées par un réseau de canyons qui ont été formées par les fleuves (Pisco, Ica, Rio Grande, Otopa, Llauta, Llamate, Palpa, Visca, Ingenio, Chala et Acari). Ils prennent leur source dans la *Sierra* et traversent la région d'est en ouest. Occupées majoritairement par les descendants d'Espagnols et d'Indiens, ces régions dépendaient surtout des chevaux. Ces derniers étaient d'une autre race qui avait aussi des liens avec la péruvienne (Albright, 1994[1989]: 134-135). Ainsi donc, les chevaux du nord élevés exclusivement en terrain plat acquéraient au passage une allure fine et douce, ceux du sud ont été par contre élevés pour être énergiques et forts. Qu'à cela ne tienne, à en croire les récits des voyageurs et autres historiens péruviens du XIX^e siècle, le cheval était moins apprécié en montagne car ne supportant pas l'altitude et souffrait de la *veta*⁵⁶. (Tschudi, 2003[1846] : 227).

⁵⁶ « *Las mulas y los burros padecen menos de veta que los caballos, probablemente por subir mas lentamente. Los animales nacidos en la sierra casi están libres de este mal. En viajes por la sierra es siempre más aconsejable servirse de ellos, ya que los caballos de la costa prácticamente son inservibles, no aguantan las nocivas influencias atmosféricas y no resisten al hambre ni a las fatigas mayores* » Tschudi, 2003: 228).

Par conséquent, si nous considérons les faits rapportés par Tschudi et Albright, que dire des affirmations de Carrió de la Vandra qui rapporte l'usage des chevaux par les muletiers, le plus souvent pour servir d'animal de tête dans une caravane (*la madrina*), ou encore des commerçants argentins de mules qui venaient vendre leurs produits dans la *sierra*: « *Para asegurar y contener este regimiento, compuesto de dos batallones de mil mulas cada una, en expreso monte, es mucho lo trabajan dieciséis caballos ligeros* » (Carrió de la Vandra, 1938[1776]: 226). Dans ce cas, il ne s'agit pas du cheval à pas péruvien, mais d'une autre espèce élevée pour la circonstance et pour évoluer dans les conditions hostiles de la montagne. Nous pouvons donc dire que si le cheval à pas péruvien a été créé pour son usage dans les travaux de champs comme monture pour les contremaîtres et les autres personnels des champs, il remplissait aussi les mêmes tâches dans les villes de la côte. Sauf qu'en ville, il ne devenait plus qu'un animal de loisir et de luxe pour traduire la signification sociale de certaines familles riches péruviennes du XIX^e siècle. Ils étaient aussi utilisés pour la traction des voitures comme nous allons le développer dans les chapitres suivants.

4. 3. 2 Le cheval : argument de puissance militaire

D'autre part, en dehors du fait d'être une monture, donc moyen de transport qui en général fait partie de ses fonctions premières, à quelle fin le cheval pouvait-il aussi servir? Pour répondre à cette interrogation et sans pour autant établir une redondance avec les faits déjà évoqués sur le cheval à pas péruvien, il est important d'aborder le sujet sous différents angles.

D'abord, le cheval n'étant pas un animal endémique du continent américain, il a été emmené par les colons espagnols, non seulement pour leur servir de monture, mais aussi comme un argument de puissance militaire. À ce propos, Julio C. Bernales, dans son ouvrage sur, *Estudio sobre el origen de la especie caballar en el Perú y organización definitiva de remonta del ejército*, nous relate les faits de la première excursion de Hernando Pizarro chez Atahualpa:

« Cuando Hernando Pizarro y Soto se presentaron por primera vez ante Atahualpa con la embajada que para éste les diera Francisco Pizarro, Soto que era gran jinete y que estaba montado en un soberbio caballo de batalla, observando el interés con que el Inca examinaba el caballo, le metió espuelas y le dio rienda y echo á correr á todo escape por la llanura ; luego revolviendo y haciendo varios círculos á caballo hizo alarde de todos los hermosos movimientos del noble animal y de su propia destreza. Asustados algunos de los soldados del Inca que estaban próximos á él, huyeron despavoridos ; timidez que les costó muy caro, pues Atahualpa les hizo matar en castigo de la debilidad de ánimo que habían manifestado ante los extranjeros, [...] Durante la lucha perdieron la vida dos mil indios que fueron destruidos por la caballería, mientras el resto de la población, atemorizada por la ferosidad y brío de esta sangre equina, fugaba hacia las cumbres de los cerros que rodeaban la Plaza Mayor de Cajamarca, donde posteriormente el Inca ofreció por su rescate valiosos tesoros » (Bernales, 1920 : 38).

Dans ce récit, les hommes de Pizarro s'appuient sur la méconnaissance du cheval par les Incas pour leur infliger une pression morale qui se traduit par la déroute des hommes de l'Inca. Mais c'est surtout la dextérité des cavaliers et la bonne conduite des chevaux qui ont été très déterminantes. En effet, l'usage des chevaux à des fins militaires ou de combats ne remonte pas de l'époque médiévale ou de la conquête du Nouveau Monde. C'est une tradition millénaire dont les origines remontent à l'Antiquité.

En Amérique, les conquistadors bien que n'étant pas, pour la plupart des chevaliers ou des soldats de la cavalerie, avaient maintenu cette tradition pour conquérir des terres et soumettre les populations locales, À ce propos, Carmen Vallejo Naranjo dans son article, *El ocaso de la caballería medieval y su pervivencia iconográfica en la Edad Moderna*, mentionne que :

«Los conquistadores españoles fueron también asiduos lectores de las novelas de caballerías. El mismo Hernán Cortés, en su visión de las cosas y en su conducta, fue claramente un hombre de su tiempo y de la España de finales del siglo XV. La epopeya de las expediciones, la vivencia de la mitología caballeresca adquirida de primera mano a través de los libros de caballerías» (Vallejo Naranjo, 2007: 42).

Les conquistadors ont donc été les premiers à introduire le cheval et les différents usages de ce dernier dans le Nouveau Monde. Ils avaient en eux, pour la plupart, cet esprit chevaleresque par fanatisme et non par conviction. Ils ont posé les bases de l'armée et de la cavalerie coloniale. En effet, comme déjà mentionné, le cheval a été le moyen par lequel, les conquêtes et la colonisation furent possible. Pour éviter toute redondance en parlant des origines du cheval américain en général que nous avons déjà évoqué en ce qui concerne le cheval à pas péruvien, nous voulons mentionner un autre point allant dans le sens de soutenir nos arguments antérieurs.

Nous savons que le cheval à pas péruvien ne s'est développé que sur la côte péruvienne et dans une moindre mesure dans les régions des plaines de Tucumán et Salta. Or, l'usage du cheval par la cavalerie ou par les populations civiles se faisait quasiment sur tout le continent et particulièrement en régions montagneuse et arides. Alors, quel type de cheval y était utilisé ? En effet, le cheval à pas péruvien est une variante de ce que les historiens et les spécialistes de la question comme le professeur Emilio Solanet, appellent « le cheval créole ».

À ce propos, les travaux de Luna de la Fuente sur le cheval péruvien, nous apprennent un peu plus sur le développement de cette race équine. Selon lui, après les conquêtes et l'installation des colons espagnols sur le continent, plusieurs chevaux avec lesquels ils entreprirent cette aventure s'évanouirent dans la nature et retournèrent à l'état sauvage :

«Después de la conquista muchos caballos se cimarronearon, es decir, se asilvestraron, que en América como hemos dicho, no existieron solípedos⁵⁷. Lógicamente, los más hábiles y mejores, comenzaron de inmediato la selección natural en que se triunfaron los de mejor constitución y fuerza, formando así la base de nuestro caballo criollo » (De la Fuente, 1985: 36).

Par sélection naturelle, les chevaux les plus résistants se sont adaptés et ont peuplé différentes régions de l'Amérique latine. Cette adaptation est un vrai miracle de la nature pour un animal non endémique de la région et qui peut simplement

⁵⁷ Selon le Petit Robert 2011, les Solipèdes sont des animaux dont le pied, non fendu, ne présente qu'un seul sabot, p. 2392.

s'expliquer. En effet, une des raisons de cette adaptation est attribuée premièrement à la nature et plus tard à la sélection dirigée par l'homme. En plus, l'influence des conditions climatiques et l'ensemble des phénomènes météorologiques de certaines zones ont permis à ces chevaux sans aucune mesure spéciale, d'évoluer dans les champs des régions côtières, dans les régions froides et inhospitalières des Andes ou encore dans les zones forestières d'Amazonie. Enfin, l'autre facteur plus admirable est leur condition à supporter ces régions enneigées, les vents froids et les changements brutaux de températures. Il est vrai que le climat joue un rôle important dans cette sélection des espèces dans la mesure où, les régions chaudes produisent des animaux ayant une peau et des poils fins, avec peu de graisse et des os minces, tandis que dans les zones froides, la peau et les poils sont épais et leur servent de protection. Ainsi donc, ce sont ces chevaux qui ont permis la mise en place de la cavalerie de l'armée coloniale.

Si nous nous intéressons à la cavalerie en ce qui concerne l'usage des chevaux au Pérou du XIX^e siècle, c'est pour démontrer l'efficacité de ces derniers dans l'accomplissement de certaines tâches qui nécessitaient des qualités uniques, de robustesse, de rapidité que possèdent les chevaux. À cette époque coloniale et même durant tout le XIX^e siècle au Pérou, les différentes missions et fonctions de la cavalerie selon Bernales Julio C., étaient essentiellement liées à l'exploration, la couverture lors de la mobilisation des troupes au sol et au combat:

« Las prescripciones militares que hasta la fecha han informado todos los métodos técnicos de nuestra caballería en las operaciones de guerra; pueden señalarse dividiéndolas en tres categorías: La primera, es la que se refiere á practicar exploraciones; en segundo lugar, á cubrir, por procedimientos, que dependen de las circunstancias del momento, á las tropas de infantería y artillería; y, en último lugar, la de combatir, preferencialmente en la forma de choque de grandes masas con otras de la misma arma y en general, con columnas de tropas enemigas »
(Bernales, 1920: 35).

Ici, le choix du cheval répondait à un besoin tactique et surtout à la rapidité d'exécution des missions. Il est vrai que les fonctions de la cavalerie ont évolué avec le temps en s'adaptant au milieu dans lequel elle était employée. Dans la plupart des cas, il n'était pas nécessaire d'avoir plusieurs troupes montées, sinon quelques cavaliers qui, sous le commandement d'un officier, pouvaient fournir un croquis de la zone d'opérations, situer l'emplacement des troupes ennemies et faire des assauts dans leurs colonnes en peu de temps (Bernales, 1920: 37).

L'armée coloniale au Pérou avait aussi un régiment de cavalerie "*Dragones de la patria*" connu sous le nom de "*Húsares de Pueyrredón*"⁵⁸, qui au fil des années était devenu obsolète (Romero Carranza, 2011)⁵⁹. En effet, pendant la période coloniale, les troupes ou les forces de la cavalerie étaient constituées par les unités ou des corps spéciaux montés et avaient plusieurs dénominations, *Dragones*, *Blandengues* et *Piquetes*. En 1808, après la première invasion anglaise à Buenos Aires, Santiago de Liniers, au commandement d'un conseil de guerre, décida de la création des nouvelles formations militaires montées et équipées. Le premier corps à être formé face à la deuxième attaque anglaise fut celle de la Cavalerie de Juan Martín de Pueyrredón, appelé depuis lors, "*Los Húsares de Pueyrredón*". Pour cela, on créa à la fin des années 1806, les corps de *Húsares*, formés par trois escadrons indépendants. Jusqu'en 1810, le corps de *Húsares de Pueyrredón* se dénommait aussi « *Húsares del Rey* » et après 1810, « *Húsares de la Patria* »⁶⁰

Dans ce point, notre objectif n'est pas de faire l'histoire de la cavalerie coloniale, mais à travers l'usage des chevaux, montrer le rôle qu'elle a joué pendant les différentes campagnes militaires qu'a vécu le Pérou du XIX^e siècle. En effet, dans l'histoire de ce pays, l'étape de son indépendance est la plus étudiée et connues, mais peu de personnes savent comment s'est déroulé ce processus dans certains détails qui peuvent paraître anodins et insignifiants, mais essentiels dans sa compréhension globale. Les historiens ont rapporté les différentes forces en présence qui

⁵⁸ Voir Jorge Gonzales Crespo, "Cuerpo de Húsares de Pueyrredón", en <http://www.ejercito.mil.ar/site/regimientos/index.asp?identificador=husares>

⁵⁹ Fernando Romero Carranza, "San Martín, el caballo y la guerra de la independencia", en : argentinagrandeza.blogspot.com

⁶⁰ *Idem.*

constituaient l'essentiel des protagonistes de cette lutte à savoir que, comme pour les autres entités administratives coloniales espagnoles en Amérique, la guerre d'indépendance, en ce qui concerne les causes endogènes de cette lutte, est le résultat d'un désir d'émancipation des Créoles de la métropole. En fait, les Créoles sont des descendants des colons espagnols, Blancs ou Métis, qui possédaient l'essentiel des ressources économiques, mines, plantations agricoles, fermes, etc., mais se trouvaient souvent en conflit avec les hauts fonctionnaires délégués par Madrid. Mais, dans cette lutte de pouvoir, certains acteurs comme le cheval, qu'on ne mentionne pas souvent ont joué un rôle déterminant dans le déroulement et le dénouement de cette crise. C'est donc en connaissance de cause des performances des chevaux, que San Martín, créa le 7 décembre 1812, le premier régiment des grenadiers à cheval, « *Regimiento de Granaderos a caballo* ». (Alberto ; Houssay, 1968 : 18). Il faut noter que San Martín avait combattu les troupes napoléoniennes en Espagne où il se rendit compte des performances de la cavalerie de Napoléon.

En effet, les grenadiers étaient un corps d'infanterie de l'armée. En 1667, Louis XIV créa un corps de grenadiers montés caractérisé par le port d'une grenadière qui contenait deux grenades. Cette troupe sera finalement dissoute en 1830 par le roi populiste Louis Phippe de Orléans du fait qu'elle avait des tendances d'être une arme excessivement aristocratique (Romero Carranza, 2011). Quant à San Martín, en dehors de ces idées révolutionnaires, c'est surtout les caractéristiques spéciales des chevaux créoles et la défaite subie en Espagne, qui vont lui donner le courage de créer ce régiment d'élite sur la base du modèle français. Selon Fernando Romero Carranza:

« *Son esos caballos criollos con aptitudes y morfología apta para la acción rápida y la maniobra envolvente olvidada en España por los ejércitos de los Borbones, los que darán a San Martín la razón luego de los combates en que fueron utilizados* »
(Romero Carranza, 2011).

San Martín savait que la plus grande difficulté dans son entreprise était la traversée des Andes qui posait problème à cause de son environnement hostile. Le cheval créole acclimaté devenait alors un atout considérable, le tremplin qui devait

propulser les libéraux vers le rêve de la liberté en gestation. À ce propos, le 3 février 1813, lors d'un combat à San Lorenzo, San Martín, secondé par le capitaine Bermúdez massacra une unité de 250 soldats de l'armée coloniale, qui marquait ainsi le baptême de feu de cette unité de grenadiers à cheval et l'une des premières et brillantes victoires des libéraux :

« No había transcurrido un año desde su creación cuando el 3 de febrero de 1813 tocaría al regimiento recibir su bautismo de fuego, allá en San Lorenzo, a orillas misma del Parana. Aquella madrugada ciento veinte hombres, divididos en dos divisiones de sesenta granaderos cada una, al mando del propio San Martín y del Capitán Bermúdez se lanzan con furia incontenible sobre doscientos cincuenta realistas que avanzaban, al mando del Capitán Antonio de Zabala desde el puesto de San Lorenzo en dirección al convento de San Carlos, en una de sus habituales recorridas requisando víveres y elementos de los pueblos del litoral argentino »
(Houssay, 1968: 21).

Fort de ce succès, en 1814 à Mendoza, San Martín commençait à préparer l'armée qui devait traverser les Andes pour libérer le Chili et ensuite le Pérou. Les grenadiers étaient envoyés depuis Buenos Aires vers la Cordillère des Andes où un jeune lieutenant Juan de Lavalle se distingua pour sa bravoure et emmena les grenadiers à leurs plus grandes actions héroïques. Tout au long de cette campagne militaire, les différents protagonistes utilisaient le cheval et la cavalerie à des fins stratégiques, tactiques et de surprise. À ce propos, la Collection Documentaire de l'indépendance du Pérou, dans ses « *Asuntos Militares* », relatent un fait de guerre mené le 7 avril 1822 par les troupes loyalistes qui voulaient attaquer par surprises les troupes réalistes du général Sucre stationnées à Lampa, malheureusement elles furent massacrées car ne maîtrisant pas la tactique de la discrétion et de la surprise :

« A las veinte leguas de esta ciudad fue nombrado por el EXCMO [sic]. Sr. Virrey para mandar una división compuesta de ciento cincuenta Infantes y ochenta caballos (únicos que pudieron sacarse útiles de toda la división de caballería) con el

objeto de sorprender caballería enemiga que aun permanecía en ella, lo que no pudo verificar por haber sido sentido.... »⁶¹.

Le succès du régiment des grenadiers de San Martín s'était répandu comme une traînée de poudre dans toute la colonie, si bien que même d'autres partisans de la révolution comme Simón Bolívar organisaient leurs troupes selon le modèle de San Martín qui faisait école. Sur le tableau ci-dessous, nous pouvons observer une troupe de cavalerie aux commandes du Général José Antonio Páez lors de la bataille de Las *Queseras del Medio*. En effet, cette bataille immortalisée par le célèbre peintre vénézuélien Arturo Michelena est un tournant dans la guerre d'indépendance du Venezuela. Elle a eu lieu le 2 avril 1819 aux abords de la rivière Arauca, un affluent de l'Orénoque, lorsque les forces du Général José Antonio Páez, un des lieutenants de Simon Bolivar, s'opposèrent à 1000 cavaliers espagnols⁶². Sur ce tableau [2], nous pouvons observer au premier comme au second plan, les majestueux chevaux créoles montés par les partisans de Simon Bolivar. Michelena à travers cette œuvre souligne aussi le rôle du cheval dans la réussite de cette épopée.

*El Caballo Criollo venezolano*⁶³ [2]



Figure 8: Cheval créole du Venezuela

⁶¹ Colección Documental de la independencia del Perú, *Asuntos Militares. Estado Militar en 1820-1822*, Tomo VI, vol. 4, 1971-1973, p. 42.

⁶² <http://jineteycaballo.blogspot.fr/p/al-rescate-de-el-patriota-olvidado-el.html>

⁶³ *Vuelvan caras* - Óleo de Arturo Michelena

Aussi, toujours dans cette logique d'utilisation du cheval à des fins de combats ou pour des assauts répétés dans le camp de l'ennemi, la cavalerie comme composante de l'armée n'avait pas le monopole de l'usage des chevaux. Au Pérou du XIX^e siècle, pour ses qualités athlétiques, le cheval était devenu le moyen idéal pour les groupes de bandits qui attaquaient et dépouillaient les fermes et des personnes. Parmi ces bandits, les « *montoneros* » étaient les plus réputés dans cet exercice. Selon Charles Walker qui a travaillé sur la question:

« Los bandoleros o montoneros crecientemente actuaban en contra de representantes del Estado, hacendados y otros grupos cercanos del poder. Éstos pactaban frecuentemente con movimientos políticos en la época de guerras civiles contra gobiernos conservadores » (Walker, 1990: 108).

Plusieurs historiens pensent que les *montoneros* ont participé à toutes les campagnes militaires pendant la guerre de l'indépendance aux côtés des leaders de la révolution. En effet, les chemins du Pérou colonial et post-indépendance étaient infectés de bandits. Il y régnait une insécurité due aux petits groupes de bandits qui pouvaient être des nègres marrons ou d'autres petits groupes en quête de fortune. Mais, les *montoneros* du XIX^e siècle étaient des groupes bien constitués formés par le général San Martín pour s'attaquer à l'armée coloniale. C'est Virgilio Roel Pineda qui nous présente la composition de ce groupe :

« En su abrumadora mayoría estas montoneras estaban formadas por indios y en segundo lugar por mestizos, seguidos luego por los mulatos y negros. Los comandantes de las montoneras fueron también mestizos, indios o criollos. Como por órdenes de San Martín quedó prohibido organizar partidas exclusivamente de negros y mulatos » (Roel Pineda, 1988: 222).

Le choix porté sur ces personnes désœuvrées pour la majorité d'entre eux, par San Martín reposait non seulement sur le fait qu'ils connaissaient mieux le terrain et surtout possédaient leur propres bêtes de somme, mais également sur leur grande habileté : « *Esta clase de fuerza fue primero fomentada por el general San Martín y produjo tal efecto*

con la intrepidez que los hombres de que se componía a veces efectivamente derrotaban grandes cuerpos de tropas regulares »⁶⁴.

Selon les propos de Basil Hall que rapportent Carlos Contreras et Marcos Cueto, « *eran hombres agrestes, de apariencia audaz, más bien bajos, pero bien plantados y atléticos* » (Contreras, 2000: 66). Pour les leaders de la révolution, avoir des alliés qui maîtrisaient la sinistre topographie des Andes et des environs, possédant leurs propres bêtes de somme et surtout braves combattants était primordial. En effet, les bêtes de somme en cette période de l'histoire étaient devenues un enjeu de guerres. Elles pouvaient transporter les troupes et surtout le matériel et les vivres des combattants. Pour mieux comprendre cette interaction entre les guerres et les bêtes de somme, il est nécessaire de faire intervenir le prix des animaux à cette période. Pour ce faire, l'analyse des graphiques 16 et 17 de Juan Carlos Garavaglia qui compare les prix des juments et des mules sur une période de 72 ans dans les campagnes de Buenos Aires.

En effet, cette période de 1754 à 1826, correspond aux troubles de l'histoire de la fin du XVIII^e siècle et début du XIX^e siècle, respectivement la révolution de Túpac Amarú et les guerres d'indépendance. Sur le graphique 16, nous pouvons observer une croissance exponentielle du prix des mules à partir de 1780, période qui correspond aux campagnes militaires de Túpac Amarú dans les Andes. Quant au graphique 17, les prix des mules accompagnent ceux des juments entre 1780 et 1807. Rappelons que dès le début des guerres d'indépendance, il y eut une rupture des relations entre les campagnes argentines (Salta et Tucumán, régions productrices des bêtes de somme) et le marché péruvien (Garavaglia, 1995 : 81). Nous pouvons donc comprendre la chute des prix des mules dans cette zone et le bond des prix des chevaux. Ces derniers étaient indispensables pour mener des assauts et pour les combats par rapport à la lenteur des mules.

⁶⁴ Robert Proctor, " El Perú entre 1823 y 1824 ", En: *Relaciones de viajeros. Colección documental de la independencia del Perú. Comisión nacional del sesquicentenario de la independencia del Perú*, Tomo XXVII, Lima, 1971-1973

Les prix des bêtes de somme entre 1754 et 1826. [3]

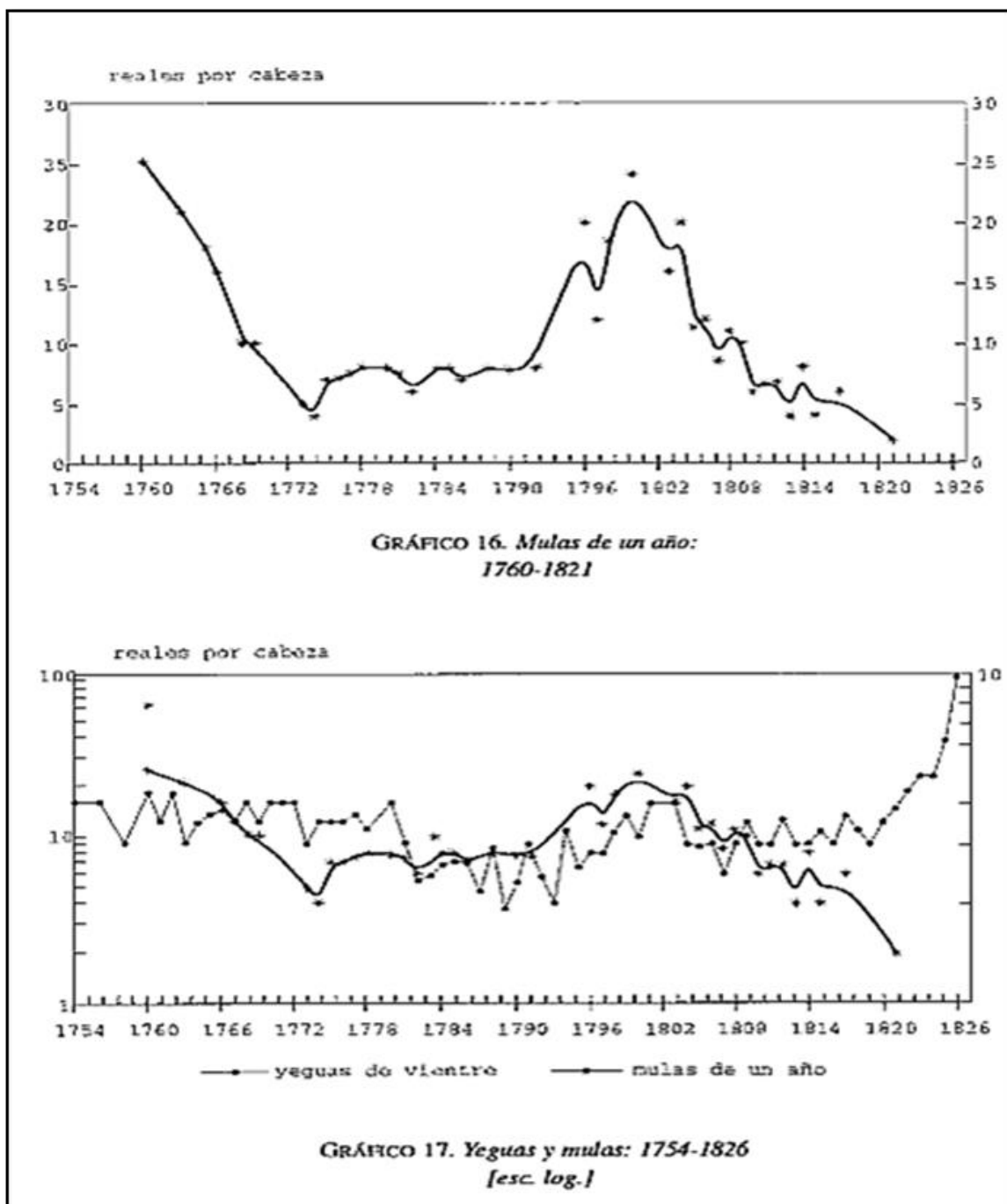


Tableau 5: Prix des bêtes de somme entre 1754 et 1826

Enfin, pendant tout le XIX^e siècle au Pérou, le cheval est partout, mais pas pour n'importe qui, il était parfois choisi comme dot ou comme échange lors des ententes politiques. Par exemple, Proctor nous rapporte l'entente entre Simon Bolivar et Riva Agüero sur la gestion future du pays par ce dernier. En tant qu'allié, Bolivar lui avait offert 4000 hommes et 2000 chevaux pour le service que ce dernier devait rendre à l'État⁶⁵.

En gros, posséder des chevaux à cette époque était synonyme de puissance sociale et économique, mais aussi militaire. Sur ce dernier point, plusieurs personnalités politiques et militaires ont bénéficié d'une certaine renommée à cause des exploits de leurs chevaux. C'est ce que pense Luna de la Fuente:

« Este animal de trabajo, debido a su resistencia y suavidad, sirvió victoriosamente en la epopeya de la Independencia y en la Guerra con Chile y así debemos recordar a los caballos "Lunarejo" y "Elegante" del General Andrés A. Cáceres en los cuales hizo toda la campaña desde 1881 a 1885, realizando recorridos continuos con pocos descansos y sobre variados terrenos y climas. Basta mencionar el famoso recorrido del General Cáceres cabalgando en "Lunarejo", desde Lima a Junín, de este lugar a Huamachuco, de allí nuevamente a Lima y finalmente, a la ciudad de Arequipa, ida y vuelta, el que hizo un total de casi cinco mil kilómetros » (De la Fuente, 1985 : 42).

En effet, c'est un bel hommage que rend Luna de la Fuente au cheval créole en général, même si les plus représentatifs étaient ceux des leaders politiques et militaires comme c'est le cas ici, ou encore les fameux, "Botón de oro" et "Brillante" du Général Echenique, "Coracero" du Général Alvizuri ou encore " Mascarón" du Président Mariano Ignacio Prado (De la Fuente, 1985 : 40). Les images ci-dessous extraites du livre, *La Guerra del Pacífico, 1879-1883 : la resistencia de la Breña*, illustrent bien cet état de fait.

⁶⁵ Robert Proctor, " El Perú entre 1823 y 1824 ", En: *Relaciones de viajeros. Colección documental de la independencia del Perú. Comisión nacional del sesquicentenario de la independencia del Perú*, Tomo XXVII, Lima, 1971-1973, p.282.

Les chevaux créoles de la guerre du Pacifique.

Le héros Andrés Avelino Cáceres [3]



Cáceres à Huamachuco avec son cheval « El Elegante »⁶⁶ [4]

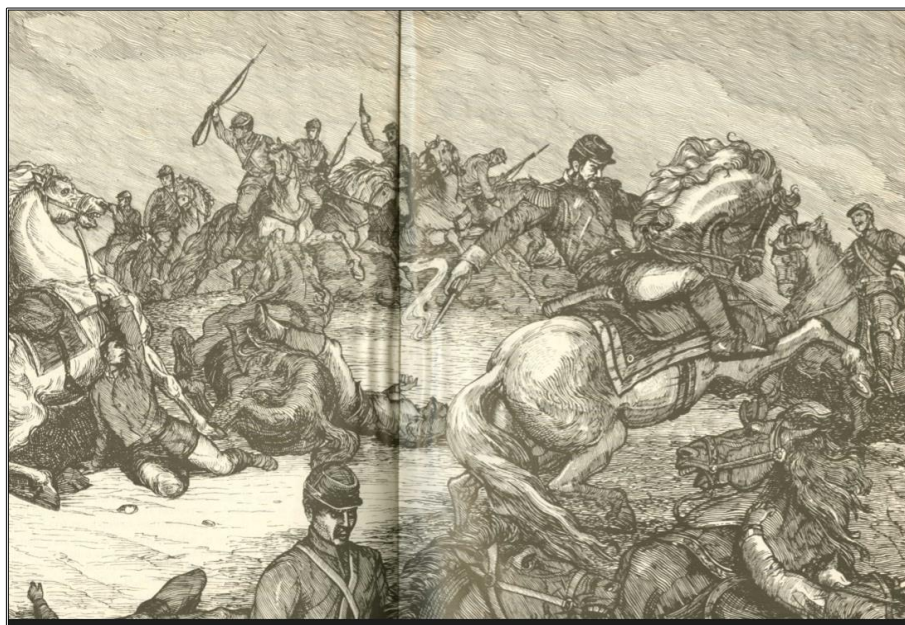


Figure 9: Chevaux créoles de la Guerre du Pacifique

⁶⁶ Après que son escorte avait été détruite, Cáceres combat seul et réussit à vaincre ses adversaires grâce à l'agilité de son cheval "El Elegante". (Tinta de Josué Valdez Lezama. Colección CPHEP)

Le colonel Leoncio Prado [5]



Rencontre entre le Général Andrés Avelino Cáceres et le colonel Leoncio Prado après la bataille de Huamachuco⁶⁷. [6]



Figure 10: Chevaux créoles de la Guerre du Pacifique 2

⁶⁷ Rencontre entre le Général Andrés Avelino Cáceres et le colonel Leoncio Prado après la bataille de Huamachuco, selon la version de María Avelina Prado de Pigati. (Oleo de A. Jaramillo. Museo Naval del Perú), 177

Tous les grands hommes de guerre, depuis l'Antiquité jusqu'au XIX^e siècle avaient donc compris les avantages immenses que pouvait leur procurer le cheval, grâce au facteur vitesse, ils ont été de grands stratèges. Pour paraphraser Dugué Mac Carthy, ils ont su employer supérieurement leur cavalerie dont on peut résumer les possibilités essentielles dans le domaine de la stratégie et de la tactique en deux formules simples : aller plus vite et loin, frapper vite et fort (Dugué Mac Carthy, 1989 : 50).

Quant au cheval péruvien à pas ou encore cheval créole, c'est en effet le résultat de la combinaison d'une série de facteurs endogènes et exogènes qui l'ont créé. C'est une espèce bien définie qui possède les caractéristiques de ses progéniteurs venus d'Espagne, mais se différencie par d'autres singularités qui le rendent unique. C'est surtout son allure qui, sélectionné de générations en générations constitue son principal caractère. Souvent relégué comme animal de luxe, le cheval à pas péruvien est avant tout un animal utile et de travail surtout sur la côte où les conditions climatiques sont particulièrement difficiles. Son adaptation à d'autres fins comme le transport ou son usage pour des besoins militaires fait de lui une espèce complète et dont les Péruviens sont fiers. C'est pour lui rendre un hommage mérité que Jorge Basadre, un des grands historiens péruviens du XIX^e siècle, publie ces mots :

« Gran personaje de la vida peruana a comienzos del siglo XIX fue el caballo de paso. Su emperadora rudeza de cascos hacia muchas veces innecesario el herraje para él. Era tan leal, tan seguro y tan noble que hasta una criatura podía cabalgarlo y dirigirlo. Su valentía lo llevaba a lanzarlo al mayor peligro cuando su amo lo conducía a él. No requería ni el juego de la rienda sino apenas un movimiento de cintura para tomar una dirección. Por dura y larga fue la jornada sabia ser fuerte y dar comodidad plena al jinete » (Basadre, 1949: 576).

Chapitre 5 : Les métiers de transport sur la Côte et les villes péruviennes au XIX^e siècle.

Au Pérou, la roue a été introduite en Amérique par les colons espagnols qui l'utilisaient déjà en Europe. Le fait que les civilisations qui ont peuplé le Nouveau Monde ne l'ont pas connue, surprend plusieurs chercheurs. Car, comment comprendre que les cultures, *Maya, Aztèque, Toltèque, Chavín, Vicús, Chimu, Moche, Nasca, Paracas, Inca*, etc., qui nous ont légué des œuvres monumentales millénaires et impressionnantes n'ont jamais eu connaissance de son existence. Qu'à cela ne tienne, en raison de la situation topographique de leur empire, les Incas ont laissé une oeuvre gigantesque d'un réseau de chemins connu sous le nom de *Qhapaq Ñan*, qui était destiné à un système de transport rigoureusement élaboré. Ces chemins accomplissaient aussi diverses fonctions, allant de la distribution des produits, au transport des messageries par les *chasquis*, en passant par le recensement des populations et de leur contrôle.

Une fois en Amérique, la roue a connu différentes destinations en fonction de la zone géographique où elle était utilisée. Dans ce chapitre, nous allons tenter de démontrer les différents usages de la roue liés au transport des biens et des personnes dans la capitale péruvienne du XIX^e siècle et surtout les métiers liés à cette activité. Pour cela, nous allons dans un premier temps identifier les origines culturelles du cocher et des véhicules hippomobiles qui sont les principaux protagonistes du transport urbain. Puis, nous allons établir le cadre juridique qui encadrerait l'activité des cochers, avant d'évoquer les usages des véhicules.

5.1 Le cocher péruvien : une tradition occidentale

Aborder le problème des métiers de transport au Pérou, revient dans un premier temps à identifier les moyens de transport qui sont la conséquence des métiers qui en découlent. Dans les grandes villes américaines du XIX^e siècle en général et Lima en particulier, en dehors des mules, des ânes et les chevaux, les voitures hippomobiles occupaient une place de choix. Seulement, pour comprendre le fonctionnement et l'origine des activités socio-culturelles présentes sur le continent américain, il est important de s'intéresser à la vie sociale dans les métropoles européennes de l'époque médiévale.

En effet, l'apparition tardive des transports urbains dans l'histoire de l'humanité repose probablement sur la faible distance à parcourir dans les villes, la marche à pied et le cheval étaient plutôt privilégiés. Selon plusieurs historiens de la question comme Alfred Carlier, en France, au XIII^e siècle, au milieu des rues étroites des villes circulaient déjà des chars utilisés par les nobles⁶⁸. Pour l'auteur, rechercher l'origine des véhicules à roue est une tâche difficile dans la mesure où, la voiture est liée à l'histoire et aux origines de la roue qui sont difficiles à établir. Qu'à cela ne tienne, si nous nous basons sur les modèles de voitures présentes au Moyen-Âge en Europe, Alfred Carlier, qui a travaillé sur la question dans son article, "Histoire du véhicule : Chariots et Carrosses", publiée dans la revue, *Bibliothèque de Travail*, nous fait comprendre que pendant l'ère romaine, il existait déjà des véhicules hippomobiles en Gaule et sur la majorité des territoires conquis par les Romains. Ces véhicules antiques tels que le « *Currus* », l'« *Esseda* », le « *Carpentum* », l'« *Acera* », la « *Rheda* » et le « *Cisium* » avaient plus ou moins les mêmes caractéristiques que ceux de la fin du XVI^e siècle (Carlier, 1980 [1932] : 4). Le modèle de carrosse et toutes ses variantes connues en Amérique en général et au Pérou en particulier, et que nous allons évoquer dans les lignes qui suivent, ne sont apparus qu'en 1664 et ont conservé leur forme jusqu'au XIX^e siècle.

⁶⁸ Alfred Carlier, "Histoire du véhicule : Chariots et Carrosses", In : *Bibliothèque de Travail*, (Revue périodique paraissant tous les deux mois), Imp. De l'École Saint-Paul, [1932] 1980, P. 1.

En gros, dans ce point, nous ne faisons pas l'histoire des voitures hippomobiles du Pérou, mais ce bref rappel historique va nous permettre de comprendre l'attachement et la continuité de l'usage de certains éléments culturels dans les métropoles péruviennes du XIX^e siècle. De toute évidence, les véhicules hippomobiles sont nés de l'ingéniosité de l'artisan qui avait croisé la roue avec les éléments du quotidien dont il disposait. Les carrosses sont donc les œuvres de l'esprit des artisans qui, comme dans la plupart des cas, n'étaient pas considérés à leur juste valeur. En Europe médiévale, l'artisan était au service du seigneur féodal et des plus fortunés, il essuyait toujours le mépris et l'injustice. D'ailleurs, à cette époque, les philosophes des Lumières soutenaient encore les propos de Platon, qui dans la *République*, mentionne que les artisans et les commerçants sont des hommes bas et dont l'âme est peu relevée. En plus, dans les *Lois*, Platon rajoute que dans une cité idéale il ne faut pas que les artisans, les agriculteurs, les commerçants soient des citoyens. Ils ne sont pas aptes à être libre et à décider des lois de la cité. Cet esprit discriminatoire que mentionne Ricardo Temocho Benites était encore perceptible à l'époque médiévale, ce qui avait conduit les artisans à se réunir autour d'une organisation sociale pour se protéger et se faire entendre :

« *La necesidad de protegerse económicamente, merecer respeto de las autoridades y ser considerados miembros de alguna importancia en una sociedad feudal cerrada, ayuna de comunicación inter-clase sociales y en la cual la superior gozaba de todo género de privilegios, los obligaba a reunirse, organizarse y actuar para obtenerlos en materia profesional* » (Temocho Benites, 1987 : 37).

5. 1. 1 Cocher et postillons maîtres des transports

Le cocher ou le postillon est par définition, celui qui conduit une voiture à cheval. Mais il existe une distinction infime entre cocher et postillon. Selon Daniel Roche, la seule différence entre les deux résidait dans le fait que, sous l'Ancien Régime en France, les postillons étaient chargés de conduire au galop les courriers de la poste aux lettres, les voyageurs, les voitures d'un relais à l'autre. Il montait souvent sur le cheval de gauche attelé au timon, lequel fournissait un double effort, celui de porter le cavalier de tirer sa part de charge de la voiture (Image 1). Par contre, le cocher relevait du salariat privé des voyageurs ou des maîtres des postes (Image 2) (Roche, 2008 : 309).

Le postillon [1]⁶⁹

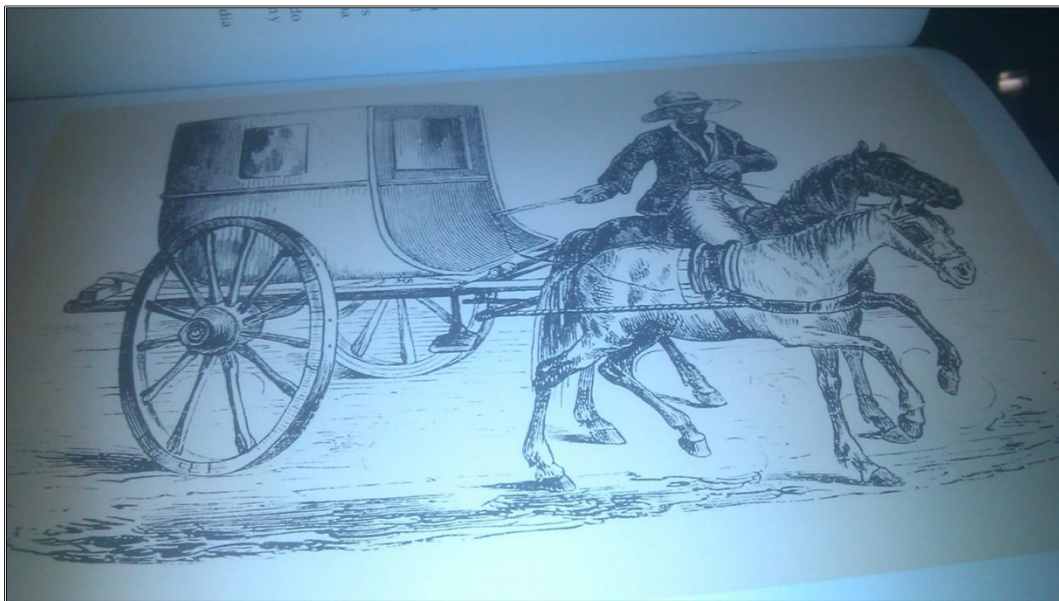


Figure 11: Le Postillon

⁶⁹Grabados costumbristas de Lima de 1850. Archivo del Instituto Fotográfico "Eugenio Courret ", In : Cesar Coloma Porcari, *La Ciudad de los Reyes y « Guía del Viajero en Lima » de Manuel Atanasio Fuentes*, Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo, Lima, 1997, p. 137.

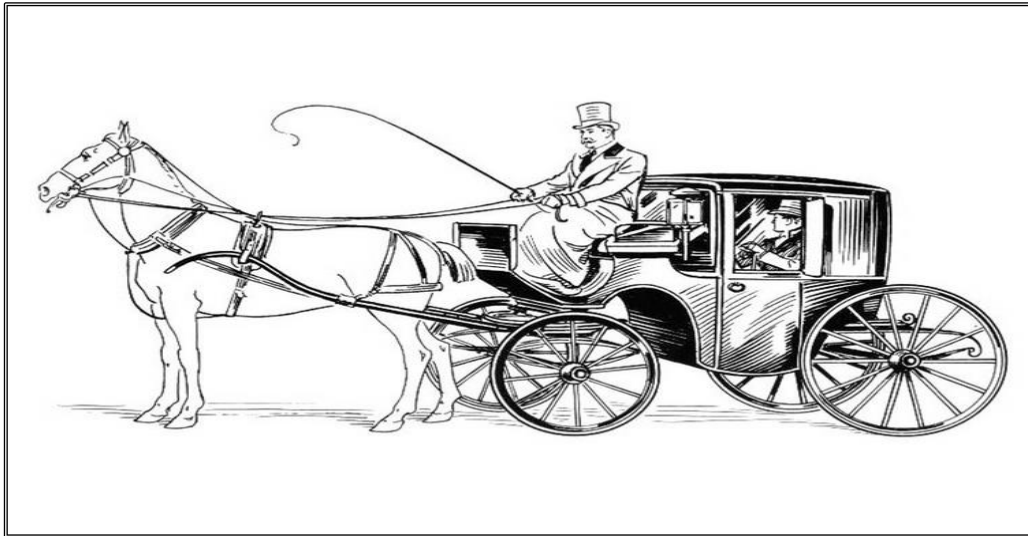


Figure 12: Le cocher

Qu'à cela ne tienne, tous les deux étaient des professionnels du métier du cheval comme l'atteste Daniel Roche :

« Cochers et postillons font le même métier : Ils se connaissent et se fréquentent, mangent et trinquent ensemble au hasard des rencontres. Le postillon passe pour un joyeux drille, buveur, jureur comme tout homme de cheval [...] Le cocher, maître des attelages et des véhicules perfectionnés, peut cependant le considérer comme un cocher qui n'aurait pas réussi » (Roche, 2008 : 311).

En effet, cette distinction ne dura pas longtemps dans la mesure où, à partir du XIX^e siècle, postillon et cocher se confondaient et devinrent une même personne. Cependant, qu'en était-il réellement dans le Pérou républicain ? Le cocher a-t-il subi le même destin que dans les métropoles européennes ? Pendant toute la période coloniale espagnole en Amérique, l'Espagne et surtout la France ont influencé les modes de vie des colons. Bien que le cocher soit un personnage à part entière de la vie sociale en Europe à cette période, qui avait un salaire et jouissait d'une liberté totale ; en Amérique la réalité était toute autre.

⁷⁰ "La Carroza de la media noche", <http://www.pomalca.webnode.es/nosotros/>

En effet, l'installation des Européens en Amérique et particulièrement au Pérou a généré l'instauration et la mise en place de nouveaux systèmes oppressifs de travail forcé et de l'esclavage des populations noires d'Afrique. Pendant près de quatre siècles et ce jusqu'en 1854, date à laquelle l'abolition de l'esclavage intervient définitivement au Pérou, plusieurs hommes, femmes et enfants étaient arrachés à leurs terres africaines pour servir d'énergie à la machine coloniale espagnole d'Amérique. À ce propos, plusieurs historiens comme Manuel Atanasio Fuentes s'accordent à dire que les esclaves noirs étaient destinés aux travaux manuels et des champs : « *Los negros se destinaban en Lima al servicio de manos, á aguadores, caleseros, vendederos de agua, de fruta, de dulces, tamales, humitas, etc., y al trabajo de la agricultura* » (Fuentes, 1867 : 81). Ricardo Temoche Benites conforte cette idée en soulignant que :

« *Los esclavos negros no eran aptos para el laboreo de las minas, pero probados en las haciendas costeños de caña de azúcar dieron los resultados apetecidos en el riego de la tierra por acequias, la preparación, el sembrío y el corte de la caña con machete, la guía de los carro halados por mulas [...]* » (Temoche Benites, 1959: 288).

Mais cette idée des Noirs travaillant seulement dans les champs et les villes peut paraître vraie et peut aussi s'expliquer par la sensibilité des Noirs au froid car venant des régions chaudes d'Afrique, mais elle ne pouvait aussi trouver son sens que dans les régions où l'activité minière était située en zone montagneuse et froide. Par contre, d'autres auteurs comme Mateo Mina ou encore Odile Hoffmann ont apporté des arguments contraires sur le travail des Noirs dans les mines de certaines régions comme Veracruz au Mexique et Cauca en Colombie. La célèbre phrase, « *A la mina no voy* », des mineurs esclaves noirs de Colombie rapportée par Mateo Mina dans son ouvrage, *Esclavitud y Libertad en valle del rio Cauca*, illustre parfaitement cette participation des Noirs dans la production minière coloniale (Mina, 1974).

En Europe et particulièrement en France, le choix d'un cocher reposait sur les critères de confiance dans la mesure où, le métier de cocher, comme le mentionne Daniel Roche, étaient plus ou moins une affaire de famille et se transmettait de génération en génération. Au Pérou, cette tâche reposait non seulement sur les

principes de confiance par l'intermédiaire des esclaves domestiques, en ce qui concerne le cercle privé familial, mais aussi par des esclaves ou des Noirs libres journaliers. Pour mieux cerner cette question du système et de la répartition du travail des esclaves, Jesús Cosamalón et Maribel Arrelucea, dans leur livre *La Presencia Afrodescendiente en el Perú siglos XVI-XX*, nous apprennent que :

« El trato de los amos hacia sus trabajadores esclavizados presentó diferentes matices los cuales dependieron de diferentes aspectos, tales como la ubicación geográfica (centro/periferia, corte/capitales, interiores/villas), las condiciones materiales (tipo de actividad económica/sistema de trabajo) y las relaciones sociales vinculadas a la supervivencia (tiempo de trabajo, alimentación, ropa, calzados, asistencia médica, sociabilidad, religiosidad, aspectos centrales en los reclamos de personas esclavizadas » (A. Barrantes; C. Aguilar, 2015: 24).

En effet, à travers ces tensions et interactions entre maîtres et esclaves, le système esclavagiste au Pérou était tellement complexe et vil qu'il avait aussi favorisé l'émergence d'une stratification discriminatoire au sein de la population noire esclave. Par exemple, l'exercice de certains travaux était lié étroitement à l'existence d'une hiérarchie de la population noire esclave. Cette dernière était basée sur les critères comme la couleur de peau (les mulâtres étaient plus appréciés, ils étaient plus fidèles et serviables) ; l'obéissance, l'âge, l'origine et la qualification. (Aguirre, 2010 : 59). En un mot, une minorité de "privilegiés" pouvait occuper des postes de responsabilités et en retour, ces derniers recevaient des gratifications et des privilèges (avoir des meilleurs habits), qui leur permettaient de partager au quotidien la vie privée des maîtres comme c'est le cas des cochers.

En bref, le cocher, bien que faisant partie des métiers du cheval, n'est pas un artisan, mais pouvait exercer le travail de carrossier et celui du conducteur. Ceci pour dire que, dans les lignes qui suivent, nous allons étudier les différentes facettes du cocher selon les fonctions du véhicule dont il avait la charge et surtout le cadre juridique relatif à son métier.

5. 2 Les différents modèles de voitures et leur usage quotidien

Dans les villes coloniales latino-américaines en général et particulièrement Lima au Pérou, les cochers ont été un des acteurs incontournables dans le transport des biens et surtout des personnes. Ils étaient associés à cette tâche aux muletiers qui œuvraient dans l'arrière-pays. Les véhicules hippomobiles comme les charrettes et les carrosses ont donc joué un rôle socioculturel et économique d'une importance telle que, dans certains pays latino-américains comme le Costa-Rica, ils ont été érigés en « symbole national ». Dans d'autres comme le Chili et l'Uruguay, les monuments et des sculptures ont été réalisés en l'honneur de ces véhicules (Coste, 2005 : 8). Mais qu'en était-il de Lima, la capitale de l'une des plus puissantes entités administratives espagnoles en Amérique ? Quelle était l'ampleur de l'usage des véhicules hippomobiles au Pérou du XIX^e siècle et quelle place occupait le cocher dans ce système ?

5. 2. 1 La corporation des carrossiers et l'industrie artisanale

La fièvre des transports naît avec l'installation des Espagnols en Amérique et surtout avec la construction des rues qui permettaient et facilitaient l'usage des différents moyens de déplacement comme les montures et surtout les véhicules tractés par les animaux. Le Pérou, avec une topographie accidentée et hostile n'offrait pas beaucoup de possibilités pour l'usage de la roue. Sa capitale, bien que construite sur une côte pacifique déserte, ne ressemblait pas à une capitale de métropole tant les infrastructures de bases étaient défailantes. L'usage de la roue nécessitait donc une réelle politique de la route comme elle existait déjà en France au XIX^e siècle.

En effet, les efforts dans la construction des routes françaises ont été faits au XVIII^e siècle, depuis le General Philippe Orry, fondateur des Mémoires instructifs sur la réparation des chemins en 1738, jusqu'aux réorganisations de Turgot dans les années 1770, en passant par l'action de Jean-Rodolphe Perronet à la tête du Corps des Ponts et Chaussées à partir de 1747 (Venayre, 2012 :33). D'ailleurs, les premiers véhicules publics apparurent à Paris au milieu du XVII^e siècle, organisés par le

célèbre philosophe Blaise Pascal, prenant ainsi le nom de Saint Fiacre, patron des cochers parisiens (Cantuarias Acosta, 1998 : 108). Donc, en 1835, la France compte 42.000 kilomètres de route entretenues et carrossables. Ces routes des "Lumières" traduisaient non seulement la capacité des ingénieurs à dompter et modeler la nature, la gloire de la raison, mais surtout le triomphe de la politique française sur la gestion et l'entretien de son réseau routier. Quant à l'Espagne, métropole de référence pour ses territoires d'Amérique, elle était loin de ressembler à la France ou encore à l'Angleterre sur le plan d'infrastructures routières. À ce propos, Esperanza Frax et Santos Madrazo mentionnent dans leur article sur "El Transporte por carretera, siglos XVIII- XIX": « *El sistema de transporte español había alcanzado en el siglo XVIII el límite de sus posibilidades, por lo que en la primera mitad del XIX apenas si hubo cambios* »⁷¹. En effet, le réseau routier espagnol comptait 12.000 km de voies carrossables à la fin du XVIII^e siècle comparativement avec l'Angleterre à la même période :

« *Se reconoce, por ejemplo, que Londres ya tenía en el siglo XVII una densa trama de transportistas que la ligaban con las provincias; que muchas capitales y ciudades de provincia estaban relacionadas entre ellas y con sus hinterland y, sobre todo, que había un tráfico comarcal y local considerable, incluso en regiones apartadas* »⁷²

Même si au niveau topographique, l'Angleterre et l'Espagne n'ont pas la même structure, il faut reconnaître aussi que l'Espagne a bénéficié du réseau routier conçu pendant l'occupation musulmane entre 711 et 1492. Comme le mentionne Angel Bahamonde Magro, c'est plutôt l'absence d'une politique d'entretien qui a conduit à cette hécatombe jusqu'au milieu du XVIII^e, période à laquelle le Roi Fernando VI s'intéresse au problème et crée par la Real Cédula de 1747 le poste de *Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas* en remplacement de celui de *Maestro Mayor de Hostes, Postas y Correos*. Ce grand fonctionnaire de la Cours avait pour objectif la lourde mission de réparer et de créer de nouvelles les routes viables sur l'ensemble du territoire (Bahamonde, 1993 : 29).

⁷¹ Esperanza Frax y Santos Madrazo, "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX". In: *Dossier*, Universidad Autónoma de Madrid, 2001, p.32. http://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_01/dossier1.pdf

⁷² *Idem*, p.34

Ce bref rappel historique nous permet de comprendre les péripéties rencontrées par les autorités coloniales dans l'organisation de son réseau de transport urbain et national. En effet, le cocher est d'abord apparu dans un cercle familial et privé de la bourgeoisie liménienne, avant de se répandre comme personnage clé du transport urbain.

C'est l'implantation des fabriques des voitures à Lima qui marque le point de départ de l'usage des véhicules hippomobiles. Aussi, les relations étroites de tout type entretenues entre Séville et Lima au début de la colonisation des Espagnols au Pérou ont été la clé du fondement de la carrosserie liménienne. En se basant sur le modèle sévillan, la corporation des carrossiers ou « *Gremio* » faisait partie ou était hébergé par celui des menuisiers qui fonctionnait suivant une organisation propre. En gros, le terme signifiait simplement le regroupement d'un corps de métiers en association.

En effet, c'est sur cette base que fut créé le 17 juin 1575, le « *Gremio* » des carrossiers de Lima par ordonnance municipale comme l'atteste Lohmann Villena :

« El gremio de los carroceros se hallaba subalternos al de los carpinteros, aunque bajo la autoridad de un maestro mayor y veedores propios y regulado por Ordenanzas privativas, que en esencia se atenían a las de sus principales, aprobadas por el cabildo de Lima en 17 de junio de 1575, « por la horden » a su vez de las vigentes en Sevilla » (Lohmann, 1996: 143).

Il faut rappeler ici que le terme de carrossier « *carrocero* » n'apparaît qu'en 1703 à Lima, cette corporation était connue sous le nom de « *Maestros a hacer coches* » (Mir, 2013 : 516). En effet, l'étude du cocher péruvien serait incomplète si nous ne décrivions ou ne situions pas son origine espagnole qui a permis son propre développement au Pérou du XIX^e siècle. Selon plusieurs historiens, il existait dans les grandes villes espagnoles du Moyen-Âge de nombreux artisans qui jouaient un rôle important dans la production des biens et dans la société. Ils étaient chargés de fabriquer les maisons, les habits, les aliments, les boissons, les armes, les munitions, le mobilier, les véhicules de transport des biens et des personnes, etc. Comme nous l'avons souligné, c'est dans la nécessité de se protéger économiquement, pour

mériter le respect des autorités et d'être considérés comme des personnes nécessaires dans une société féodale fermée où seuls les plus fortunées et des bourgeois bénéficiaient de tous les privilèges, que les artisans s'organisèrent en association. À ce propos, Ricardo Temocho Benites, dans son ouvrage sur, *Cofradías, Gremios, Mutuales y Sindicatos en el Perú*, nous apprend que :

« Los artesanos agrupados en Gremios los obtuvieron del poder político y municipal y crearon su orden contraria a la libertad de industria y de trabajo. Compartieron en escala muy limitada ese poder. Perfeccionaron al máximo el edificio que desempeñaban para no defraudar a la clientela y mantener en alto el prestigio de fabricantes, puede asegurarse que consiguieron también una producción de calidad, buena presentación y larga duración » (Temocho Benites, 1987 : 37).

Cependant, comme toutes les organisations qui s'opposaient au pouvoir à cette époque, les « *Gremios* » avaient subi à leur début le refus, le mépris et les intimidations du pouvoir royal. C'est en s'unissant aux confréries religieuses qui, comme organisation constituée sous le contrôle de l'Église et de l'État, les corporations des artisans firent allégeance à leur tour au pouvoir et bénéficièrent des Ordonnances de la municipalité qui leur a offert un statut juridique. Ces organisations étaient régies par les *Disposiciones Programáticas de los Reyes Católicos y de Juana la Loca*. Les municipalités n'intervenaient qu'au moyen des Ordonnances et approbation des statuts élaborés par les membres de la corporation. Ces textes juridiques comportaient une série de dispositions uniformes parmi lesquelles le regroupement obligatoire de toutes les personnes de la même profession.

Aussi, en ce qui concerne l'organisation interne des fabriques, elles étaient des structures privées, en majorité familiale. Le maître artisan était le coordonnateur de toutes activités internes et externes de la structure. Il était souvent secondé de deux travailleurs, « *el Ofical y el Aprendiz* », qui étaient respectivement, travailleur confirmé qui pouvaient exécuter convenablement les instructions du maître, et l'apprenti. Ces derniers étaient régis par des contrats particuliers et surtout par la générosité du maître-artisan (Temocho Benites, 1987 : 39). À Lima, l'influence des corporations était grandissante et visible notamment au niveau des noms de rues. À ce propos, Luis

Antonio Eguiguren, dans son ouvrage, *Las Calles de Lima*, nous apprend que : « *La casa de los Gremios dio el nombre a la calle. En 1690 los Gremios estaban clasificados: los de la casa de la Pila, 2 de la Rivera, los de los Cajoncillos, los Cajones del Puente, los del Callao, los Veleros, los de Manta, los Ropavejeros, los Pulperos, [...] los de Obrajes* » (Eguiguren, 1945: 220). D'autres auteurs mentionnent qu'il existait aussi une rue de « *Las Carrozas* » (Temocho Benites, 1987 : 65).

Cependant, à Lima au début de la colonisation, les corporations des artisans étaient intégrés par les hommes libres qui contribuaient au bon fonctionnement du vice-royaume par l'intermédiaire de leurs impôts, même si certains maître-artisans propriétaires des esclaves faisaient exercer ces derniers sous la forme plus ou moins clandestine ou en sollicitant des dérogations pour ne pas violer les statuts de la corporation. Ainsi donc, le statut d'artisan était lié à celui d'homme libre en ces temps, dans la mesure où c'était mieux que l'esclavage, la servitude, la corvée ou d'autres formes de travail forcé instaurées par les colons. Ces associations étaient donc formées par des gens de toutes les races, mais deux siècles après, *Las Leyes de Indias* avaient élargi la création des corporations à d'autres corps de métiers composés en majorité des gens de couleurs qui se différenciaient des Espagnols purs, « *plateros, mercaderes, espaderos, zapateros, cocheros, etc* » (Temocho Benites, 1987 : 65). C'est donc sur cette base juridique que les différents corps de métiers des artisans évoluaient pendant toute la période coloniale jusqu'à leur extinction prononcée par un décret de la *Corte de Cadiz* le 8 juin 1813. Mais, celle-ci fut annulée par la *Real Orden* qui prétendait défendre la liberté de l'industrie artisanale. Avec les insurrections de la période d'indépendance, cette loi ne fut plus appliquée au Pérou. Quoique malgré le changement de juridiction qui se faisait, les corps de métiers des artisans continuaient d'exercer selon les dispositions antérieures, même si, les nouvelles autorités républicaines essayaient d'adapter et de faire évoluer les statuts de ces dernières qui étaient plus ou moins à l'origine de leur décadence. À ce propos, Jorge Basadre mentionne que:

« El mantenimiento de los Gremios, el cielo opalino de la capital no se ensucio hasta principios del presente siglo con el humo de las fábricas. Hasta muy avanzada la República subsistió el régimen de los gremios que, históricamente, originara el encarecimiento de la mano de obra por falta de competencia, la disminución de productos, el contrabando por parte de quienes no podrían trabajar en público, así como el monopolio, la falta de emulación, la situación desesperada para el artesano sin dinero para obtener el título. Pretendiéndose, sin embargo, conciliar los gremios con la libertad de industrias para amparar la buena fe y la eficiencia de los individuos en ellos comprendidos e igualmente para establecer el aprendizaje de las diversas artes y ramos de la industria mecánica. Sobre gremios, se pagó primero la contribución industrial y luego la contribución de patentes, según su nomenclatura se organizó la guardia nacional » (Basadre, 1949: 86).

Qu'à cela ne tienne, les corporations des artisans sous la République ont connu des destins mitigés. Cette histoire est celle des associations et des luttes ouvrières qu'a connues le Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle. Il est donc inutile de se hasarder dans un contexte complexe au risque de s'égarer, même si en réalité, pour la suite de notre travail, cela paraît indispensable.

5. 2. 2 Les véhicules hippomobiles, objets d'ostentation et de prestige social

Pour revenir aux véhicules hippomobiles, la mise en place d'une industrie artisanale de fabrication de voiture à Lima reposait d'abord sur l'existence d'une aristocratie et des autorités administratives dont la démonstration et l'exercice du pouvoir nécessitait des moyens de commandement parmi lesquels le carrosse, qui jouait un rôle déterminant. À ce propos, Ricardo Cantuarias Acosta mentionne que: « La primera carroza que rodó en Lima, fue la del virrey marqués de Cañete, don Andrés Hurtado de Mendoza en 1556, que utilizó hasta el día de su muerte en 1561 » (Acosta, 1998:108). Au fil des années et surtout avec l'augmentation des richesses de la bourgeoisie liménienne liée à l'exploitation du sol et du sous-sol péruvien, le véhicule hippomobile devenait un signe de prestige social et d'ostentation. À ce propos, Álvaro Recio Mir affirme que:

«El coche era un signo de distinción social de primer orden y que su utilidad no era solamente ser transportado, ya que a ello se sumaba su carácter de atalaya para ver la realidad circundante desde una cierta altura y, sobre todo para que sus ocupantes fueran vistos como ubicados en una suerte de trono rodante por aquellos desdichados que se tenían que conformar con transitar a pie por el mundo » (Recio Mir, 2013: 520).

En effet, tout au long de la période coloniale, l'usage des voitures à traction animale s'était accru à tel point que certaines hautes personnalités de la cour royale liménienne avaient fait de ces voitures des seconds lieux d'habitation. La destruction du « *el Palacio del Gobierno* », par une activité sismique avait poussé le vice-roi don Baltazar de la Cueva Enríquez et son épouse à élire domicile dans leur carrosse:

« *Debieron pernoctar en uno de los carruajes de servicio, cuando sus departamentos palatinos quedaron inhabitables por el terremoto de ese año y la historia se repitió en 1687 con el Duque de la Palata, don Melchor de Navarra y Rocafull y su consorte, cuando otro siniestro análogo averió la vicerreal morada* » (Acosta, 110).

En effet, pendant cette période, la possession d'une voiture impliquait une expression socialement représentative, dont la grandeur se mesurait par le luxe du carrosse. Par exemple, la cérémonie de mariage de Quevedo et de Vélez de Guevara lesquels mangeaient et dormaient dans leur somptueux carrosse avait ravivé les tensions auprès des moralistes de la métropole qui s'indignaient du fait que les carrosses, au lieu d'être un moyen de locomotion, se transformaient en objet entremetteur de distraction, et d'affichage de son rang social. Ou encore, cette histoire de rivalité entre les dames de l'aristocratie liménienne que nous rapporte Ricardo Palma dans ses *Tradiciones Peruanas*. En effet, l'auteur rapporte un proverbe, « ¡ *Pues bonita soy yo, la Castellanos!* »⁷³, qui découle d'une histoire de rivalité entre deux dames de l'aristocratie péruvienne, dont l'une María Castellanos, belle fille noire et amante d'un vieux et millionnaire comte liménien, et l'autre, Mica Villegas, une artiste pour qui le vice-roi Manuel de Amat y Juniet avait des vues. Cette dernière, en raison de sa relation avec le vice-roi et surtout pour snober et

⁷³ Ricardo Palma, *Tradiciones Peruanas*, Edición crítica, Julio Ortega, Colección Archivos, 1993, p. 25

concurrer María Castellanos qui ne laissait indifférent son amant, se mit à exposer ses richesses aux yeux de tout le monde, provoquant ainsi l'ire de la noblesse qui en voulait au vice-roi :

« La Villegas quiso humillar a las damas de la aristocracia, ostentando sus equívocos hechizos en un carruaje y en el paseo público. La nobleza toda se escandalizo y arremolino contra el virrey. Pero la cómica, que había satisfecho ya su vanidad y capricho, obsequio el carruaje a la parroquia de San Lázaro para que en él saliese el párroco conduciendo el Viatico. Y téngase presente que, por entonces, un carruaje costaba un ojo de la cara, y el de la Perricholi fue el más esplendido entre los que lucieron en la Alameda » (Palma, 1993 [1870], 26).

À son tour, María Castellanos ne se mit pas à imiter sa rivale dans l'extravagance, l'arrogance et la cupidité, mais lui montra une leçon de vie en faisant don de ses biens à des hôpitaux de la ville. Aussi, pour marquer encore son détachement au luxe, elle fit porter un collier d'or massif à son chien pendant qu'elle-même était simplement vêtue lors de la célébration de la fête du Rosaire.

Cet attachement des autorités liméniennes à ces objets qu'étaient les voitures, provoquait la convoitise et surtout permettait l'affirmation sociale de la classe dirigeante par l'explosion des commandes de voitures auprès des carrossiers dont l'imagination ne tarissait pas. Pour les artisans, la conception des véhicules se faisait par inspiration personnelle, par des modèles généraux du quotidien, par imitation des modèles spéciaux de certains responsables politiques et ecclésiastiques ou encore par des exigences et le choix du client, comme le démontre Lohmann Villena:

« [...] Era posible para cada cliente disponer según sus preferencias la estructura, decoración y demás características del carruaje deseado, y en su caso señalarlo por reproducir, por lo regular los términos de lo escriturado no difieren en lo esencial, pero no deja de revestir curiosidad hacerse cargo de aquellos contratos, de cierta índole excepcional, al fin y al cabo su responsabilidad » (Lohmann, 1996:136).

Aussi, c'est surtout la mise en place du Règlement de la libre circulation entre la métropole espagnole et ses colonies, instituée en 1778 qui permettait l'importation des voitures européennes au Pérou. Cette ouverture du marché était mal acceptée

par la corporation des carrossiers liméniens qui voyaient là, une forme de concurrence déloyale et mettait à mal leur industrie artisanale dans la mesure où, certaines fabriques connaissaient des difficultés de fonctionnement:

« En cualquier caso, para entender el ambiente de desintegración gremial que vivían los carroceros limeños hay que hacer referencia, entre otras muchas causas, al libre comercio entre España y América que se consumó con el reglamento de 1778 y a que en esos momentos la primacía de la carrocería mundial pasaba de Francia a Inglaterra. Los coches ingleses, que combinaban unas líneas más sobrias con una mayor seguridad, maniobrabilidad, confort y velocidad, llegaron a todos los confines del mundo, auspiciados por un sistema de fabricación casi industrial. Es fácil imaginar que por entonces llegarían, favorecidos por el reglamento de libre comercio, a Perú coches ingleses, como sabemos que llegaron a Nueva España, lo cual supondría una brutal competencia a la producción local limeña, ante lo cual el gremio poca cosa podría hacer, lo que le llevaría a su propia desintegración»
(Recio Mir, 524).

En effet, dans ce récit d'Alvaro Recio Mir, nous ne mettons pas l'accent sur le fait que l'ouverture du marché péruvien à la libre circulation des biens entre la métropole et les colonies avait permis entre autres la fin du monopole des constructeurs liméniens ; mais, cette passion effrénée des Liméniens pour des véhicules de plus en plus beaux et chers.

5. 2. 3 Prix et prolifération des voitures tractées

À ce propos, plusieurs observateurs de la vie sociale coloniale ont laissé des témoignages parlants sur le comportement de l'aristocratie liménienne tout au long de la colonie et jusqu'au XIX^e siècle comme nous pouvons le constater ci-dessous :

D'abord, les prix des carrosses que nous allons tenter de démontrer ici à travers les différents contrats de constructions entre les vice-rois et les carrossiers. À ce propos, Lohmann Villena, dans son article " De coches, calesas en Lima en el siglo XVII", nous fait partager la richesse de ses recherches sur le sujet. En effet, pour la

construction des véhicules de gala ou de commandement des vice-rois, le marché fut attribué aux maîtres carrossiers Moreno de Zárate et Pedro Francisco (Lohmann, 1996: pp. 126-129) :

Maîtres carrossiers	Bénéficiaires	Dates	Prix en pesos
Maestro Pedro Francisco	Conde de Salvatierra	16 juin 1648	3200 pesos
Maestro Moreno de Zárate	Conde de Lermos	16 juin 1667	3000 pesos
	Conde de Castellar	16 février 1674	2800 pesos
	Duque de la Palata	5 septembre 1681	3000 pesos
	Conde de la Monclova	11 mars 1689	2400 pesos

Tableau 6: Prix des carrosses des Vices-rois

Cependant, au XIX^e siècle, il y a une invisibilité des prix des voitures dans les différentes sources que nous avons parcourues. Tout de même, Luis Antonio Eguiguren mentionne qu'en 1817 le goût du luxe commençait à perdre de l'ampleur et mentionne le livre de compte de Pedro Matias Tagle qui acheta sa calèche à 325 pesos (Eguiguren, 1945 :45). En 1840, c'est dans la *Colección de Leyes y Decretos en el Perú*, dans son volume 6, qu'il mentionne le prix des *Birloches* de 2 et 4 roues, respectivement à 275 et 190 pesos⁷⁴.

⁷⁴*Colección de Leyes y Decretos en el Perú*. 1840, vol.

6.https://books.google.co.uk/books/about/Colecci%C3%B3n_de_leyes_decretos_y_ordenes_p.html?id=0pdBAAAAYAAJ

Alvaro Recio Mir rapporte le témoignage du Padre Cobo, un prêtre jésuite qui affirmait qu'en 1599, il n'existait que 4 ou 5 carrosses. En 1713 le voyageur français Amedée Frezier mentionne qu'à cette période il circulait à Lima jusqu'à 4.000 carrosses et compare même Lima aux grandes villes européennes: «*Así como en las ciudades de Europa, se cuentan las carrozas para dar un índice de su magnificencia, en Lima pueden contarse como 4 mil calesas, carruaje ordinario del país, jalado por dos mulas*» (Cantuarias Acosta, 1998: 111).

Ensuite, c'est Jorge Juan et Antonio de Ulloa, célèbres marins espagnols, qui mentionnent en 1736, non seulement le trafic des voitures dans les rues liméniennes et les types de véhicules, mais surtout la valeur monétaire qu'il pouvait attribuer à ces dernières :

« Los limeños para el exterior aparato y comodidad usan de coches los de mayor distinción y conveniencias, y de calesas los que no tienen precisión de hacer tanto costo. Las calesas, carruaje muy común en Lima, tiradas por una mula con un cochero, no tienen más que 2 ruedas y una caja cerrada con asientos a las 2 testeras, capaces para 4 personas, la hechura es muy airosa y el todo de ellas es de un costo exorbitante, pues llegan a valer de 800 a mil pesos, cuéntase de 5 a 6 mil de ellas, y los coches aunque no corresponden a las calesas en número, no dejan de ser bastantes» (Cantuarias Acosta, 111).

L'autre témoignage est de celui de Carrió de la Vandera en 1773, qui affirme: «*Ruedan en Lima 250 coches y más de mil calesas, de dos ruedas tiradas por una mula* » (Carrió de la Vandera, 1973: 309). Quant au chroniqueur Gregorio de Cangas, qui, selon les propos que rapporte Cantuarias Acosta, relève qu'il circulait en 1780 trois mille carrosses, en les comparant à ceux circulant en Europe à la même période et surtout en révélant la particularité péruvienne des calèches constituées de quatre sièges commodes :

« Digo que de todas especies de carruajes, ruedan más de tres mil, sus hechuras son algunas costosas y de visible idea, símiles a las carrozas, coches y cupés de Europa; a excepción de algunas calesas, que son de cuatro asientos cómodos, tiradas por una sola mula y guiadas por un calesero, y aunque sobre este sistema, no se puede formar individual y exacta cuenta, lo he graduado por un cálculo prudencial, con arreglo al número de las casas que tiene Lima y siendo estas dos mil y tener cada una a proporción de su fondos, las calesas o coches correspondientes, dotando a unas de dos coches y a otras de una, es regular y nada ponderativo »(Cantuarias Acosta, 112).

Un autre marin espagnol Felipe Bauzá mentionne quant à lui deux mille carrosses 1790, et décrit surtout la féroce lutte des classes. En effet, la bourgeoisie commerçante et artisanale ne se privait pas à imiter, égaler ou concurrencer l'aristocratie liménienne. Dans ce chaos, le militaire mentionne que pendant les différentes festivités coloniales ou lorsque les gens sortaient en promenade, il était difficile de différencier l'artisan du fonctionnaire ou d'un propriétaire terrien :

«Para que nada falte a la decencia y ostentación con que procuran portarse las familias más distinguidas de aquella capital, usan también coche a la europea; pero la mayor parte se sirve de calesas, que se diferencian de las nuestras en que su caja es cerrada, con asientos en ambos testeros a la manera de berlinas, tiradas por una mula sobre la cual va montado el calesero y a la zaga un lacayo. Concurren en estos carruajes a los paseos públicos, y en ellos se conoce bien el carácter de presunción de todos los limeños. Confúndase frecuentemente el artesano con el poderoso; cada uno procura igualar al de más alta jerarquía; y como es consiguiente, cuando el lujo ha subido a tan alto punto, reina mucho el capricho en esta clase de diversión. Se tiene por indecoroso presentarse a pie en el paseo, y muchas personas se ven obligadas a mantener calesa por no apartarse de los principios de opinión. Así que se consideran en Lima, por un cálculo juicioso, más de dos mil carruajes de esta clase. [...] Concurren allí a divertirse, a almorzar y a merendar. Mucha gente va a caballo, [...]» (Cantuarias Acosta, 113).

Felipe Bauzá, dans sa description des lieux, paraît très hésitant, peut-être ne connaissant pas bien la capitale ; c'est plutôt José Rossi y Rubi, dans *El Mercurio Peruano* qui, pour aller dans le même sens que le militaire, décrit en détails le

comportement, les itinéraires et les lieux d'excursion des Liméniens où on pouvait contempler l'ampleur du luxe des voitures hippomobiles à la fin du XVIII^e siècle, en 1791:

«El Paseo más considerable y de asistencia casi precisa, es el de la Alameda de los Descalzos, los días domingo y especialmente el de Año Nuevo, con motivo del Paseo (y Reyes), del Paseo de Alcaldes, y el 2 de agosto, por el Jubileo de la iglesia inmediata de los Recoletos franciscos. La multitud de coches y calesas, la diversidad de sus colores y estructura, el aseo del traje de los sujetos ilustres que concurren, la finura de las Madamas que lo hermocean, todos estos objetos contribuyen a hacer muy agradable esta especie de espectáculo público. Sólo el capricho lo embaraza algún tanto. Aquella precisión de mantenerse en calesa mirándose la cara unos a otros, y la costumbre de no poder presentarse a pie, sin chocar con los principios contrarios de la opinión (etiqueta), son unas violencias insufribles especialmente para quien no tiene carruaje. [...]» (Clément, [1791] 1998: 35).

Enfin, le XIX^e siècle est une période importante pour les véhicules hippomobile du pays. Elle marque l'apogée des voitures tractées dans la mesure où, cette période marque non seulement la mise en place d'une législation propre aux véhicules, mais permet aussi d'observer une variation de véhicules qui étaient utilisés à des fins diverses.

D'abord, en ce qui concerne les statistiques des voitures tractées au XIX^e siècle, les avis diffèrent selon les historiens de cette période. Déjà, en 1815 sous le mandat du vice-roi Abascal, il avait apparu des statistiques des carrosses circulant dans la Cité des Rois et dans certaines villes du pays : *« se contaban 1500 calesas, 230 coches particulares y 150 balancines públicos, total 1880 vehículos, sin contar carretas .En contraste, el mismo documento informa que había 83 coches en Arequipa, 115 en el Cuzco. 49 en Huamanga y 150 en otros sitios »* (Acosta, 1998). En 1817, d'après le recensement fait par Juan Manuel Cobo, Lima comptait, *« 828 calesas particulares y 185 carruajes »* (Dammert, 2012: 44). Un an avant l'indépendance du Pérou en 1820, c'est un document officiel intitulé, *« Contribución de Carruajes »* qui enregistre qu'à Lima, il n'existait plus que *« sólo 760 calesas, 183 coches y 11 balancines, sin duda parte de la*

totalidad de vehículos de pasajeros que circulaban en nuestras calles » (Acosta, 1998 :111). C'est Manuel Atanasio Fuentes en 1858, dans son illustre ouvrage, « *Estadística General de Lima* », qui fait mention avec plus de précisions l'existence de « 425 carruajes entre 24 coches públicos, 7 calesas de alquiler; 48 coches y 65 calesas, ambos particulares, 250 carretas públicas de mudanzas y 31 de policía » (Fuentes, 1858: 523).

En effet, comme nous pouvons le constater, le nombre de voitures diminuait tout au long de la période coloniale. Des 4000 voitures que mentionnait Amedée Frezier en 1713, au 425 de Manuel Fuentes en 1858, le parc carrossier de Lima avait perdu sur près de deux siècles 90% de son effectif. Il est vrai que les chiffres rapportés par les voyageurs et les historiens ne reposaient pas sur une véritable étude scientifique, mais certaines reposaient sur des supputations, de simples avis personnels et des témoignages exagérés qu'il faut relativiser.

Qu'à cela ne tienne, le mal-être des autorités coloniales qui se traduisait par les décrets royaux, ordonnances vice-royales et municipales pour essayer de mettre en place un système de régularisation des véhicules hippomobiles témoigne de la gravité de la situation. Sous l'ère républicaine, les autorités coloniales perdent leurs privilèges. Même si le culte de la personnalité persiste en cette période par l'extériorisation de la richesse qui se traduisait par la possession entre autres d'un beau carrosse, il y a aussi une diversification des services et surtout des types de voitures qui répondaient à des besoins bien précis.

Puis, c'est surtout la mise en place d'une législation stricte sur l'usage des véhicules hippomobiles qui va non seulement freiner l'élan extravagant de certaines personnes, mais avait aussi contribué à assainir le trafic urbain dans une ville qui, tout au long de la colonisation souffrait d'une absence d'infrastructures et d'une insalubrité grandissante. En effet, les tentatives de mise en place d'une législation sur l'usage et la circulation des carrosses qui pullulaient dans la capitale liménienne ne datent pas seulement du XIX^e siècle. Quelques années après le début de la colonisation, le 24 novembre 1577, à cause de la multiplication des voitures tractées à Lima qui occasionnaient la destruction des rues et des canaux d'irrigation, le roi Felipe II, par un décret royal, interdit toute importation, possession et construction

de ces dernières : « *Se han comenzado a usar y usan andar en coches y carrozas muchas gentes y que eso va cada día creciendo, de manera que no se tiene en cuenta el ejercicio de los caballos. [...] Ninguna persona pueda pasar coche ni carroza alguna a las dichas nuestras Indias, ni las hacer, ni labrar en ellas* » (Mir, 2013: 517). À ce sujet, le vice-roi Toledo, promulgua des Ordonnances cette même année, ainsi qu'en 1599, 1601, 1606 et 1608.

Malgré les instructions du roi et du vice-roi, les populations liméniennes surtout la classe bourgeoise refusaient de se soumettre à la règle. C'est dans cette optique qu'en septembre 1624, le vice-roi, le marquis de Guadalcázar, pris des mesures répressives contre les fabricants et les usagers, allant des amendes fortes à l'exil forcé des contrevenants : « [...] *A partir del 1º de enero del año siguiente, cualquier clase de vehículos, bajo pena de 1000 pesos y un destierro por espacio de doce meses al carroceros que los fabricase sin licencia previa del gobernante* » (Lohmann, 1996: 116). En 1662, le comte de Santisteban va plutôt proposer aux contrevenants de payer un droit de circuler de 300 pesos. Malgré cela, en 1678, c'est un autre vice-roi, le comte de Castellar qui lui aussi se résolvant à freiner cette anarchie, s'était attaqué au comportement des fortunés qui exhibaient leur richesse en faisant dorer sur leurs voitures :

« *Por auto de 31 de marzo de 1678 proveyó que en lo sucesivo ninguna persona, de cualquier estado condición y calidad que sea pudiese andar en coche, carroza o calesa con dorados exteriores, sino llana y clavazón ordinaria de tachuelas doradas; la guarnición quando mas de terciopelo o damasco. Los vehículos a la sazón existentes acomodarían sus adornos conforme a lo dispuesto dentro del plazo de tres años; los dueños de los mismos que desacaten lo estatuido serian privados de ellos más 1000 pesos de multa, y los fabricantes y sus oficiales sin perjuicio de abonar 500 pesos como pena pecuniaria, serian desterrados a Valdivia por dos años* » (Lohmann, 1996: 117).

En 1770, le vice-roi Amat, après avoir terminé les réparations des rues et des avenues détruites lors du tremblement de terre de 1746 et qui devaient être réservées aux véhicules tractés, décida de règlementer le trafic de ces derniers en établissant un service de police sous le commandement de l'armée (Acosta, 1998 : 112). Au XIX^e siècle, plusieurs tentatives pour la mise en place d'un système de contrôle de ce

secteur de transport urbain avaient vu le jour, notamment avec les initiatives du vice-roi Abascal de mettre en place un système de transport public en 1815, comme nous allons le voir dans les lignes qui suivent. Aussi, Velasquez Castro qui nous rapporte le Décret municipal du 5 novembre 1830, qui interdisait toutes personnes à cheval de passer par, « *las veredas de los extremos de las alamedas de la capiatal, portada del callao, de los Descalzos y de Acho* » (Velásquez Castro, 2013 : 161). Ce décret avait servi de base au, « *Reglamento de Policia* » de 1839, qui lui aussi interdisait l'usage des animaux et des carrosses à certains endroits de la ville. Il y avait aussi celui de José Suito que rapporte Manuel Atanasio Fuentes en 1857, pour ne citer que ceux-là (Fuentes, 1858 : 679). Mais, la plus grande innovation fut celle du 7 janvier 1874, date à laquelle le maire du Conseil Provincial de Lima, Aurelio Denegri publia, « *El Reglamento Municipal de Carruajes* »⁷⁵. En effet, c'est un recueil de près de 1400 pages qui comportent entre autres des chapitres allant de l'enregistrement aux modalités de fonctionnement des voitures privées et publiques, de la tarification des itinéraires à l'enregistrement et aux obligations des conducteurs. Par exemple, dans son chapitre premier relatif à « *De la inscripciones de carruajes* », les articles 1 à 3 marquent le cadre juridique regissant l'usage des véhicules hippomobiles :

« *Art. 1°. Ninguna persona podrá usar para su servicio particular ó para el del público, carruajes de clase alguna, sin haberlo hecho registrar antes en la oficina municipal. La inscripción tendrá lugar todos los anos de 1° á 30 de enero.*

Art. 2°. Las personas que no cumplan con la disposición anterior, pagarán una multa de cincuenta soles por carruaje.

*Art. 3°. Todos los carruajes públicos ó particulares pagarán la contribución de ruedo »*⁷⁶

Enfin, le fait le plus marquant du XIX^e siècle dans l'amélioration du système de transport urbain est surtout la classification des véhicules selon leur usage. En effet, pendant quasiment toute la période coloniale, il y a comme une confusion dans la dénomination et la caractérisation des voitures qui étaient en circulation pendant

⁷⁵ Aurelio Denegri, *Legislación Municipal, Leyes, Resoluciones, Decretos, Ordenanzas y Reglamentos vigente sobre Municipalidades*, H.Consejo Provincial de Lima, 1900, 1370 p.

⁷⁶ *Ob.cit*, p. 304

cette période. Dans les lignes qui suivent, nous allons définir et situer leur évolution tout au long de la période coloniale.

5.2.4 Les différents modèles de voitures à Lima

Tout au début de la colonisation, seules les autorités ecclésiastiques et royales détenaient une voiture que beaucoup d'auteurs ont appelé « *carroza* » ou carrosse. Ce dernier, construit par les carrossiers de la corporation de Lima, était destinée au vice-roi et aux différents fonctionnaires mandatés par Madrid et établis à Lima. En effet, le terme « *carroza* » vient de « *Carro* » qui signifie voiture en français, mais que le *Diccionario de la Lengua Castellana* de 1780, définit comme : « *Máquina de madera, que sirva para llevar cargo. Hácese de varios modos aunque lo más regular es una armazón de tablas y maderos en forma de andas, ó de caxon mas largo que ancho, el qual se pone un exe con dos ruedas, y le tiran mulas, ó bueyes [sic]* »⁷⁷ .

En gros, pour cette époque, la voiture n'était qu'un dispositif en bois monté sur des roues et tractée par des animaux, qui servait de transport. La « *carroza* » n'est selon le même dictionnaire que: « *Coche grande ricamente vestido y adornado, que regularmente se hace para funciones públicas* »⁷⁸. Le carrosse est donc une ancienne voiture de luxe à quatre roues suspendue et couverte, réservée aux fonctionnaires de l'administration publique. Au Pérou, selon Eduardo Dibos Dammert et Ricardo Cantuarias Acosta, la définition que nous venons d'établir et l'assignation qui lui était réservée correspondait à la réalité sociale de l'époque. Pour Dibos Dammert, le carrosse était, « *un vehículo de cuatro ruedas y mayor costo, arrastrado por cuatro mulas. Era el menos usado, algo así como "reservado" para condes, marqueses y gente de alcurnia y dinero* » (Dammert, 2012: 45). Quant à Cantuarias Acosta:

⁷⁷Real Academia Española, *Diccionario de la lengua castellana: compuesto por la Real academia española, reducido á un tomo para su más fácil uso; 2. edición, en la qual se han colocado en los lugares correspondientes todas las voces del suplemento, que se puso al fin de la edición del año de 1780, y se ha añadido otro nuevo suplemento de artículos pertenecientes á las letras, A, B y C.* Joaquim Ibarra, 1783, p.215.

⁷⁸Ob.cit, p.215

« Los coches, eran durante el Virreinato lo más fino y caro en carruajes, y sólo los nobles, oidores y magnates podían lucirlos. Tenían cuatro ruedas, caja cerrada con pocas ventanas (las de las portezuelas y otra pequeña posterior, sobre el asiento principal), asientos acolchados vis-a-vis, y capacidad para cuatro o seis pasajeros. El Virrey aparte de su carroza, disponía de un par de coches, lo mismo que el Arzobispo » (Cantuarias Acosta, 1998:116).

Pour Lohmann Villena, en dehors de l'aspect purement symbolique, ces voitures avaient d'autres particularités:

« La representación mayestática que investían sus usuarios, el aparato protocolar que rodeaba a la autoridad virreinal y la singularidad que de suyo tenía que caracterizar al vehículo asignado al servicio de alter ego de monarca, constituyendo en un arquetipo de su especie, hicieron que el coche que tradicionalmente ofrecía el cabildo de Lima al máximo jerarca del Virreinato para su entrada, estuviese adornado de signos excepcionales de lujo y vistosidad » (Lohmann, 1996: 125).

Ainsi donc, pour des raisons protocolaires, les hauts fonctionnaires faisaient usage de ce type de véhicules, mais qu'en était-il des autres membres de la noblesse, de l'aristocratie liménienne ou lorsque ces personnalités n'étaient pas en service? Cantuarias Acosta mentionnait précédemment qu'en plus de leurs voitures officielles, les fonctionnaires avaient aussi d'autres véhicules et qui ressemblent plus ou moins à ceux utilisés par d'autres hiérarques. Ces véhicules étaient des calèches ou « calesa ». En effet, selon le dictionnaire de la Real Academia Española de 1780 que nous venons de citer, la calèche est un: « Carruaje que se compone de una silla de madera cubierta de vaqueta, abierta por adelante, puesta sobre dos varas con dos ruedas, y de comúnmente tiran dos mulas »⁷⁹. Pour Cantuarias Acosta, à Lima, le terme « calesa » ne s'impose qu'au XVIII^e siècle, même si à la fin du siècle précédent, sa présence était déjà effective dans les rues de la capitale. Toujours selon l'auteur, la calèche était un véhicule destinée aux classes moyennes. Elle était plus discrète et moins ornée que les carrosses: « La calesa en cambio, era el vehículo de la clase media acomodada, sobre ellas los coches y rematando la pirámide, las carrozas del virrey, del arzobispo y de algunos nobles muy encumbrados, que la gente contemplaba con asombroso respeto » (Acosta, 1998: 116).

⁷⁹Real Academia Española, *ob.cit*, p.190.

Mais, au début du XIX^e siècle, à cause de sa légèreté et de sa rapidité, elle a été adoptée par les dames et surtout par les nobles et bourgeois liméniens qui la faisaient décorer à leur volonté comme l'affirme Alexander Caldclough : « *La nobleza y las ordenes más altas del clero vivan con alguna elegancia, y paseaban en calesas muy adornadas de pan de oro y tiradas por caballos de paso* »⁸⁰

Ce modèle de voiture avait son cadet, que les historiens appellent "El Calesín", qui est en effet une calèche plus légère et communément tirée par un ou deux chevaux. Pour Jakob Von Tschudi, la calèche est un: « *Un tipo más atractivo de carro, jalado por dos caballos o mulas* » (Tschudi, [1846] 2003: 120).

Au début du XIX^e siècle, d'autres modèles de voitures tractées avaient surgit comme « *el Balancín* ». Déjà, en 1815, quelques années avant la fin de l'Empire espagnol au Pérou, le dernier vice-roi, José Fernando de Abascal, dans le but de mettre en place une structure de gestion du parc roulant de la ville de Lima, désigna une commission de recensement des véhicules hippomobiles de la capitale. Le calcul approximatif qui lui a été rapporté mentionne qu'ils existaient en plus d'autres modèles de voitures déjà citées, 150 "balancines" (Dammert, 2012 :45). En effet, ni Martha Hildebrandt, ni Juan de Arona dans leurs dictionnaires des péruanismes ne mentionnent ce terme de « *Balancín* ». C'est plutôt quelques historiens et voyageurs qui nous donnent la définition et les caractéristiques de ce véhicule. Pour Ricardo Cantuarias, Jakob Von Tschudi et Eduardo Dibos Dammert, c'est un véhicule plus petit que le carrosse, léger, équipé de quatre roues, qui pouvait accueillir deux à quatre passagers [image 5], destiné aux voyages en ville et en périphérie :

« *La calesa, más o menos encristalada [...], se parecía al balancín o coche público, en que ambos de dos ruedas, carecían de pescante o acomodación para el cochero, siempre montado sobre las bestias de tiro. Pero el balancín se diferenciaba de la calesa, que no era un carruaje elegante, que se entraba por atrás, con asientos corridos, y que podía acoger a cinco pasajeros, en contraste con los tres o cuatro de aquélla. Además ésta era mayormente un coche urbano, de ciudad; el balancín, como vehículo público, salía fuera de las murallas rumbo al Callao y a los entonces*

⁸⁰Alexander Caldclough, *Relaciones de Viajeros*, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, Lima, 1971-1973, p.181.

remotos· balnearios sureños como Miraflores, Barranco y Chorrillos todavía villorrios al iniciarse el siglo XIX » (Acosta, 1998: 115).

Cependant, il ne faut pas confondre ce système de véhicules avec les diligences qui, au XVIII^e siècle rythmaient le transport des plus fortunés. En effet, les diligences, autre moyen de transport en voiture, se sont aussi retrouvées comme signe d'ostentation au XIX^e siècle. Il s'agissait d'un véhicule de quatre roues, tracté par deux à quatre chevaux selon la catégorie et la fortune du propriétaire et conduit par un postillon, le plus souvent halé sur l'une des bêtes de tir. Ce nouveau système de transport avait permis d'entreprendre de longs et commodes voyages. Seulement, pour le réaliser, il fallait prévoir des chevaux pour relever ceux qui étaient fatigués. C'est dans les relais prévus à cet effet que les changements se faisaient et permettaient en même temps un court repos des voyageurs :

« La ausencia de calles en buen estado impide que los usuarios puedan servirse de carros para distancias mayores de Lima. Solo a lo largo del litoral, al sur de Lima, se puede ir por una carretera de unas 40 leguas bajo dificultades mayores y costos muy significativos. Para tal viaje unos 60 a 80 caballos siguen al carro, ya que se cambia de animales cada media hora, porque el vehículo pesado se mueve con muchas dificultades a través de la arena eólica de más de un pie de profundidad. Un dueño de hacienda quien hizo traer a su esposa a su hacienda, ubicada a 32 leguas de Lima, una vez por año, me aseguró que cada ida y vuelta le hacía costado 1400 pesos duros » (Tschudi, 2003 [1846]: 121).

Tout au long de l'ère républicaine, les voitures et les modèles, avec des caractéristiques variées, s'étaient multipliées. Selon l'anthologie de Ramón Barrenechea Vinatea, entre 1851 et 1878, il eut une rénovation des voitures liméniennes et l'apparition de nouveaux modèles :

« Entre 1851 Y 1878, los coches limeños se renovaron y multiplicaron, apareciendo nuevos modelos: el birlocho, el landó, el cupé, la berlina, el milor y la victoria, éstos dos últimos como el primero abiertos, pero de menor lujo. El landó, el cupé y la berlina, eran más elegantes por cerrarse con cristales, el cupé para dos pasajeros, y la berlina albergaba el triple, el más amplio y toda cerrada. En una época, las berlinas se usaban para matrimonios y para ir al panteón a los entierros. Al landó,

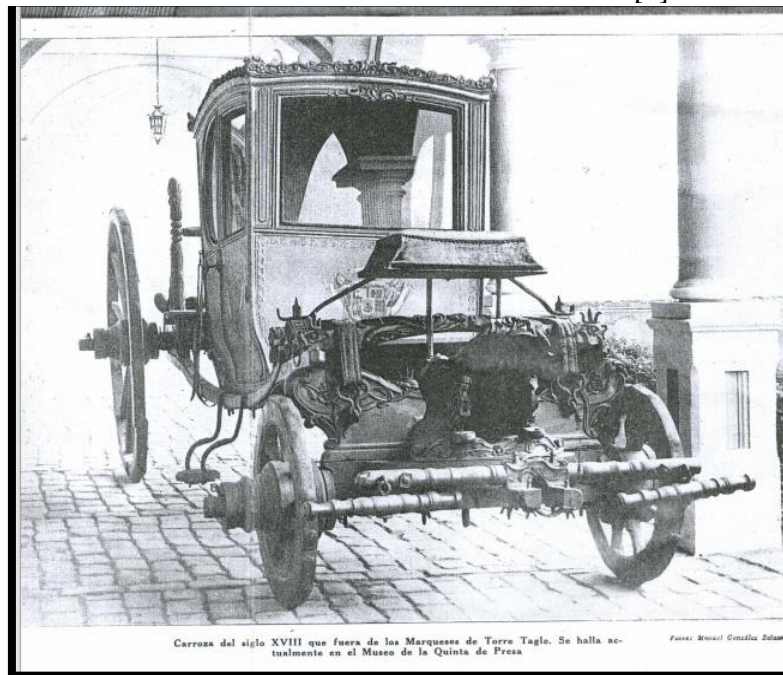
coche muy lujoso, no se le veía con frecuencia por la Plaza de Armas, por ser de uso más exclusivo, siempre particular y nunca de alquiler. Después, a fines de siglo, imperaron las victorias, luego eclipsadas por los milores, por tener sus asientos plegables, lo que se consideraba muy cómodo. [...] El cupé de dos asientos, medio cubierto de azahares y cintas lo utilizaban los novios limeños en las bodas. El landó, elegante coche de seis asientos, era abierto y cerrado, de dos o cuatro caballos, hizo furor entre los ricos desde mediados del siglo XIX. El faetón, coche inglés abierto ligero y elegante como la Victoria, también inglesa decimonónica, de cuatro ruedas, dos asientos, de tipo señorial, con la capota atrás y estribo bajo, adaptado para las señoras, abierto como la Jardinera, coche de varios asientos, cubierto con un toldo, usado en las jiras de comitivas, etc. Las victorias fueron tan apreciadas en Lima que las de alquiler en 1858 ascendían a 43 y a 62 en 1861...»⁸¹.

En effet, comme nous pouvons le constater dans ce texte, le XIX^e siècle est sans aucun doute le siècle de la voiture tractée dans la capitale péruvienne. Il ne s'agit plus de vieux carrosses et calèches pesants fabriqués par les vieux maîtres de la corporation des carrossiers, mais par des entreprises capitalistes qui emploient désormais un personnel hautement qualifié qui, au contact de l'évolution des mœurs s'adaptait pour offrir aux clients un produit adapté à son temps. De plus, l'ouverture du marché péruvien à l'importation enclenchée sous Philippe II pendant l'époque coloniale, a aussi favorisé la diversification du parc roulant de cette période avec l'arrivée des modèles français et anglais.

⁸¹ Ramón Barrenechea Vinatea, "Coches y cocheros de la vieja Lima», en *Crónicas sabrosas de la vieja Lima. Antología por Ramón Barrenechea Vinatea*. Lima: Peisa, 1970, T2, pp.199-200.

Les véhicules hippomobiles de Lima du XIX^e siècle.

Le carrosse du XVIII^e siècle au Pérou [3]



Antiguo calesín[4]⁸²

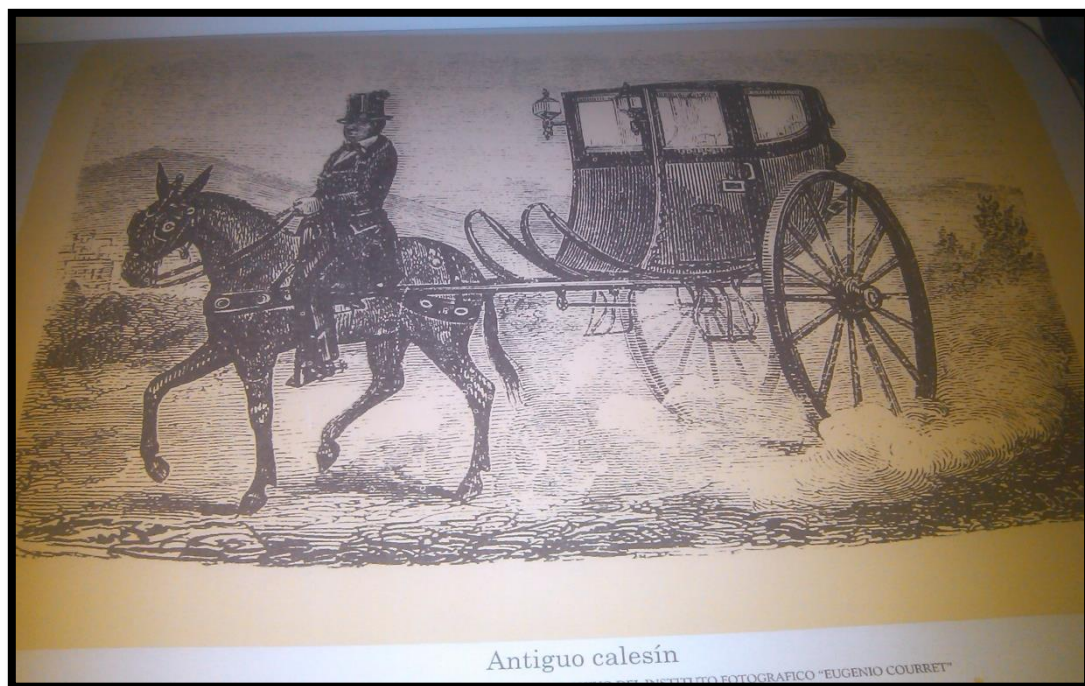
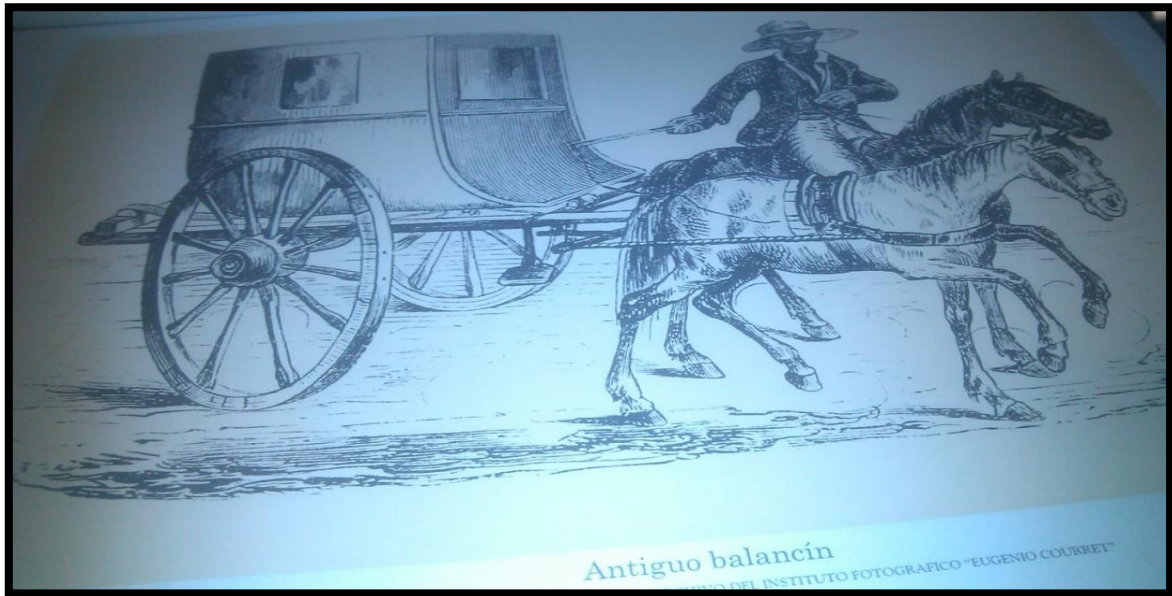


Figure 13: Véhicules hippomobiles (Carrosse et Calesín)

⁸² Les images 4 à 5 sont extraites de, Grabados costumbristas de Lima de 1850 (Archivo del Instituto Fotográfico " Eugenio Courret", par Manuel Atanasio Fuentes, *Lima, Apuntes históricos, descriptivos, Estadísticos y de costumbres*, Fondo del Libro, Banco Industrial del Perú, Paris, 1958, pp: 153, 190, 192.

El Balancín[5]



Le Lando italien[6]

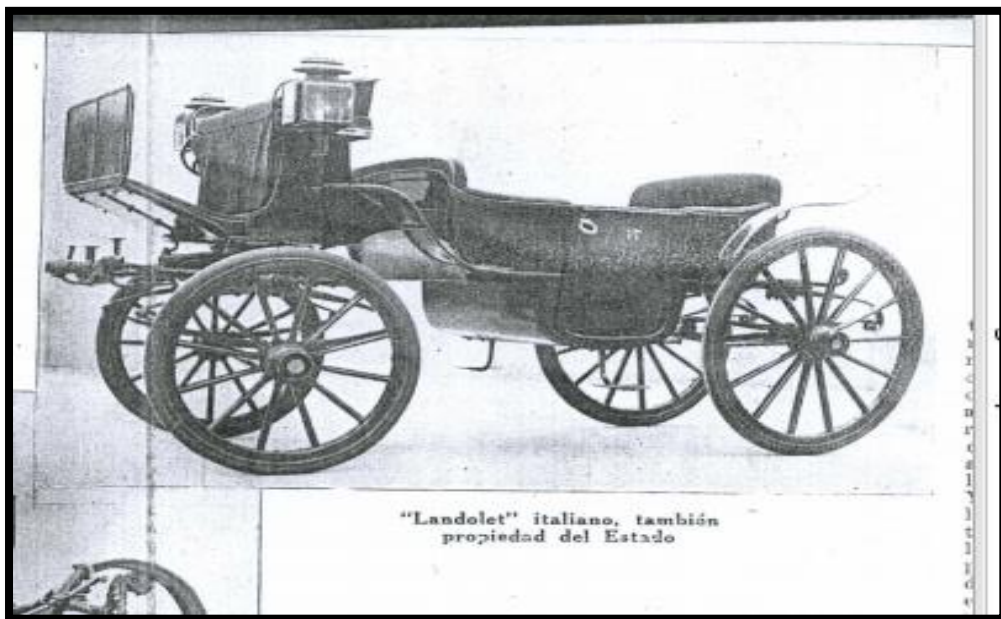


Figure 14: Véhicules hippomobiles (Banlancín et le Lando Italien)

Coupé français[7]



Birloche[8]

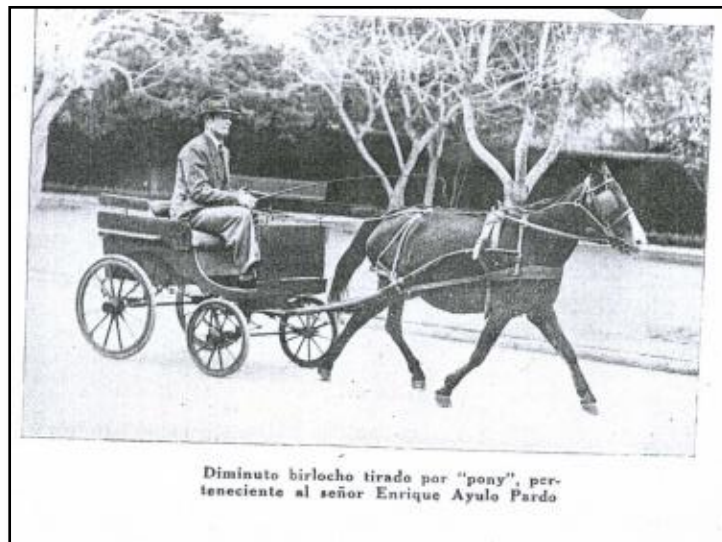
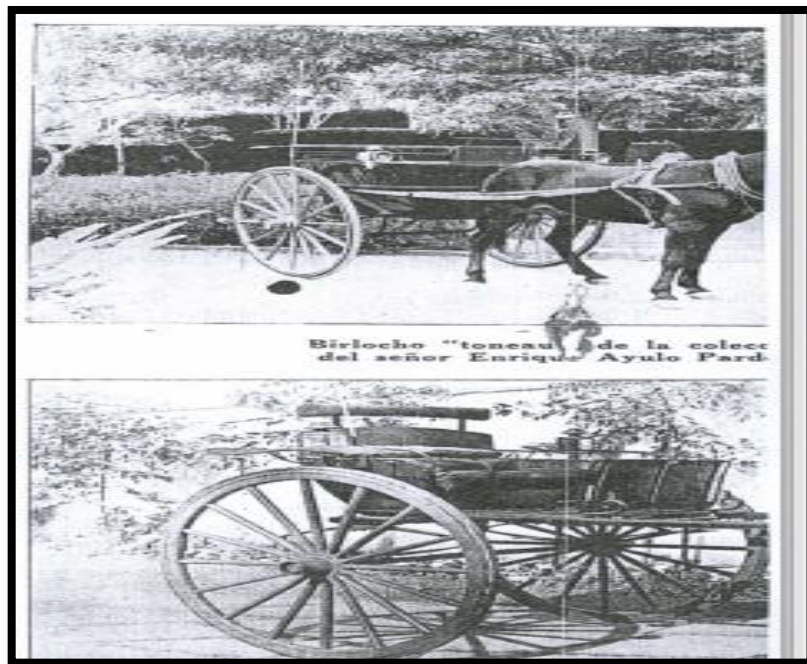


Figure 15: Véhicules hippomobiles (*Coupé français* et *Birloche*)

Birloche à deux roues [9]



La Jardeninera[10]

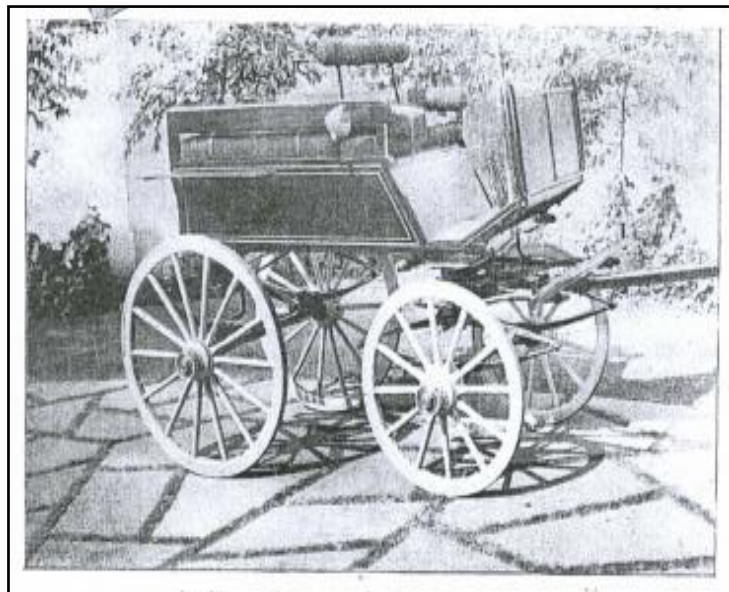
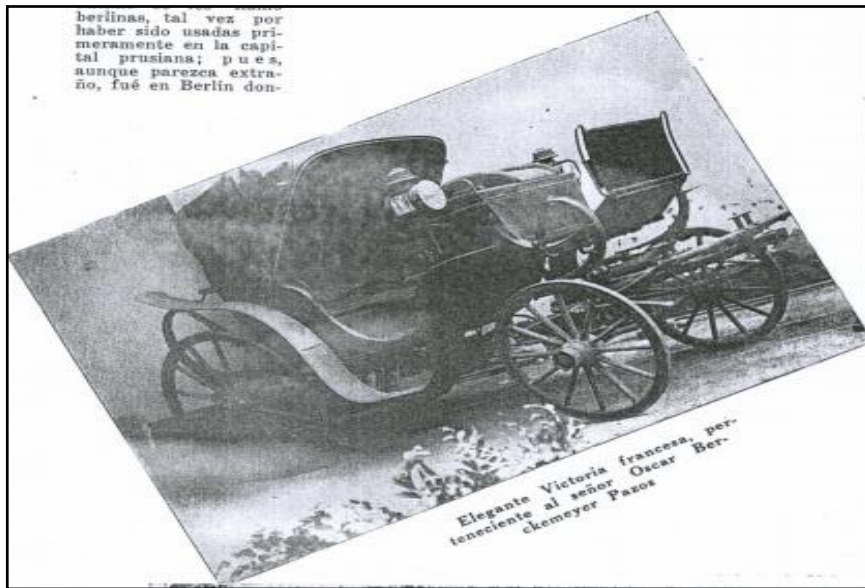


Figure 16: Véhicules hippomobiles (Birloches à deux roues et la Jardeninera)

Victoria français [11]⁸³



Dame bourgeoise liménienne en calèche [12]

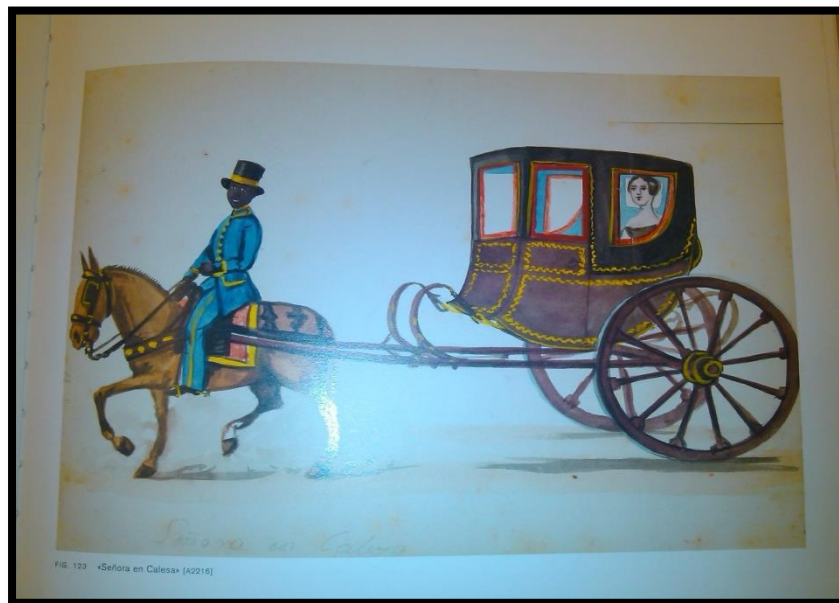


Figure 17: Véhicules hippomobiles (victoria français et calèche)

⁸³ Les images 3, 6 à 12 sont extraites de "Carruajes de ayer", en *Revista Turismo*. No. 99 Lima, setiembre 1944, pp 14-15.

5. 2. 5 Le cocher, transporteur multisectoriel

Aussi, après avoir présenté l'évolution historique et sociale des véhicules hippomobiles jusqu'au XIX^e siècle dans la capitale péruvienne, il reste un personnage, sans l'effort et l'abnégation duquel les populations riches, nobles et le clergé n'auraient pas tiré profit des avantages et du confort qu'offraient leurs voitures. Le cocher, rythmait le transport des personnalités distinctes dans un cadre strictement privé dès le début de la colonisation en Amérique, avant de devenir la colonne vertébrale du transport urbain et public du XIX^e siècle.

D'abord, nous allons dans un premier temps, identifier l'apport du cocher dans le cercle privé du maître, même si sa fonction première était le transport et l'accompagnement de ce dernier. En effet, tout au long de la colonisation espagnole au Pérou, la majorité des chercheurs sont d'accord sur le fait que les Noirs constituaient les seuls cochers au sein des familles de la bourgeoisie liménienne. Jusqu'en 1854, date de l'abolition officielle de l'esclavage, les populations noires dans leur majorité étaient des esclaves et travaillaient dans les milieux domestiques, agricoles, miniers et urbains. Dans le cadre privé familial, le cocher faisait parti des esclaves domestiques et travaillaient pour leurs maîtres propriétaires des voitures.

Nous savons que la haute classe de la société péruvienne en général et liménienne en particulier ne ménageait aucun effort pour se défier mutuellement et montrer au reste du monde la dimension de sa richesse. Cette démonstration passait non seulement par l'exposition des objets de luxe comme l'ornement des voitures, de soi-même, la possession de nombreux esclaves, mais aussi par la capacité qu'avait le maître à vêtir ses domestiques, cochers compris, de vêtements dignes de son rang, comme nous pouvons le voir sur la figure (14) ci-dessus. À ce propos, Carlos Prince, dans son ouvrage sur *Lima Antigua*, en définissant les termes « *Balancín et Calesín* », véhicules à la mode à cette période, nous fait aussi partager leur particularité commune, celle d'être conduits par des cochers noirs :

« El primero, era un pesado vehículo tirado por dos caballos y manejado por un negro que cabalgaba sobre uno de ellos. [...] El calesín, vehículo más ligero y elegante que el balancín, servía tan solo por las visitas en la ciudad, y era tirado por un solo caballo y manejado por un negro vestido de gran librea, que cabalgaba en él. [...] Los señores eclesiásticos eran los que más uso hacían de la calesa: los prelados y algunos padres de los conventos y los señores canónigos antiguos que venía a la Santa Iglesia Catedral a rezar las horas canónicas, hasta ahora pocos años; era tirada esta calesa por una mula vieja, y el calesero era uno de los negros que había sido esclavo en la casa » (Prince, 1890: 5).

Jakob Johann Von Tschudi, un des nombreux voyageurs européens du XIX^e siècle, nous peint ici les habitudes des dames liméniennes de cette période quant à l'usage du luxe lors de leurs sorties dans les rues :

« Raras veces las damas hacen sus visitas a pie, por lo general se sirven de una calesa [...] Una mula jala la calesa, sobre la que está sentado un negro de librea. [...] Las damas de Lima destacan por su gracia con que cabalgan, sirviéndose de sillas transversales. Su traje de jinete consiste de un vestido, una especie de pantalón ricamente bordado y un fino poncho blanco, así como un sombrero de bordes anchos. [...] La montura es muy ordenada. He visto piezas en la costa y en el interior del país cuya cabeza y las riendas estaban confeccionadas de pequeños anillos de plata en cadenas. La misma silla estaba bordada con hilos de oro y el borren incrustado con oro macizo » (Tschudi, [1846] 2003: 120-121).

Comme nous pouvons le constater dans les textes de Carlos Prince et de Jakob Von Tschudi, la noblesse et la bourgeoisie liméniennes avaient pour conducteur de voitures un individu de la population noire. Rappelons que dans cette dynamique sociale, le Noir occupe le bas de l'échelle et est considéré non pas comme un sous-homme, mais comme une possession et bien meuble. Le cocher noir apparaît, dans ce système et ce déferlement de richesse, non pas comme un compagnon en tant que transporteur, mais comme un autre élément faisant partie de l'univers décoratif des puissantes personnalités liméniennes. En tant que bien meuble, au même titre que les voitures, les chevaux, le mobilier et l'immobilier, le cocher participait à l'élévation

sociale de ses maîtres. Par leur habillement, comme le mentionnent Carlos Prince, on pouvait différencier les cochers des personnalités publiques et ceux des particuliers:

« *Los caleseros de los funcionarios públicos, laboraban con traje de paño adornado con franjas de oro o de plata, sombrero de tarro con escarapela y espuelas de plata; los de los particulares solo con su capa, sombrero de tarro, pero sin escarapela ni franjas* » (Prince, 1890: 6).

Donc, dans le cadre strictement privé de « *cocheros particulares* », il est important de distinguer les différents environnements sociaux dans lesquels évoluaient les cochers. En effet, jusqu'en 1854, date de l'abolition de l'esclavage, le cocher est la propriété de son maître et obéissait à des règles strictes établies par ce dernier. Il était le compagnon fidèle du maître lors de ces différents déplacements professionnels et ludiques, était parfois au parfum des secrets et maître de l'écurie de ce dernier. Pour cela, il vivait le plus souvent à côté de la maison du maître pour qu'il soit disponible à tout moment. Il n'avait pas de salaire, mais bénéficiait des privilèges. Par contre, après l'abolition de l'esclavage, le cocher devient un salarié, mais exécutait les mêmes tâches que dans sa condition précédente. Même s'il n'avait plus obligation de demeurer auprès de son employeur, les deux parties pouvaient s'entendre sur ce qui pouvaient les arranger tous. Il faut rappeler que ces mesures s'appliquaient aussi aux cochers libres d'avant 1854. Cependant, qu'en était-il des cochers du transport public ?

La mise en place d'un premier service de transport public au Pérou naît avec le vice-roi Ambrosio O'Higgins, communément appelé le Marquis de Osorno qui a gouverné le Pérou à la fin du XVIII^e siècle, 1796 et 1801. Ce service de voitures était composé des *balancines* à deux roues. À ce propos, Emilio Hart-Terré mentionne qu'en 1801, sous le mandat du marquis de Avilés, « *rodaban en Lima 629 calesas, 144 balancines públicos y 170 carretas* » (Acosta, 1998 : 114). Même si on notait déjà au XVII^e siècle que, les propriétaires des carrosses les louaient pour des besoins ludiques (mariages et réceptions des invités de marque à des prix excessives). Selon Lohmann Villena, le 21 juin 1638 Maria de Guevara et Ínes de Alarcon louèrent le carrosse de Doña Constanza Tello pour 500 pesos par jour (Lohmann, 1996 : 112).

En effet, la création d'un système de transport public, répondait à un besoin sociétal, celui de la mise à la disposition des individus de moyens de transport accessibles au plus grand nombre, mais aussi celui de structurer cette filière de transport qui passait par la construction et la modernisation des voies urbaines. Il faut rappeler ici toutes les mesures prises à l'encontre des propriétaires des voitures tout au long de la colonie, dans la mesure où ces dernières et les animaux qui les tiraient détruisaient les rues et surtout contaminaient les puits d'eau de la capitale. À ce propos, Eduardo Dibos Dammert rapporte la première Ordonnance de Lima relative à la contamination des eaux :

« Así comienza la que en esa fecha sería la primera ordenanza pública en el Perú sobre el tránsito de vehículos en Lima y sobre contaminación ambiental: las carretas invadían las acequias destruyéndolas y las aguas pestilentes se encharcaban, convirtiendo las calles en lodazales, de modo que se reglamento el uso de las calles para carretas y por cuales no debían transitar» (Dammert, 2012: 45).

À travers cette ordonnance municipale du 9 mai 1556, nous pouvons constater que la défense du milieu environnemental liménien avait commencé trois siècles plus tôt. Mais malgré les efforts des autorités, la situation en 1858 était encore alarmante comme le précise Manuel Atanasio Fuentes :

« El empedrado de las calles es el peor imaginable en su clase. Formado de piedras redondas, no ofrece una superficie plana e igual, sino un piso que no solo es incomodo para los que andan a pie, sino para las bestias y los carruajes. No hay bestias que, al cabo de cierto tiempo, no sufra o se malogre los pies y la conservación de un carruaje es doblemente costosa por las frecuentes que ocasiona la desigualdad del piso.... Nada se impone con más fuerza en esta ciudad de Lima como la necesidad de un pavimento » (Fuentes, 1858:519).

C'est dans cette logique qu'en 1856, pour des besoins de commodité, les autorités municipales de la ville de Lima, avec la contribution de l'homme d'affaire José Suito, avaient créé le premier service de transport public et de location de voitures. Selon Atanasio Fuentes, ce projet fut novateur dans ses débuts, mais ne porta pas de fruits à cause de l'état délabré et insalubre des voitures dont les usagers

se plaignaient (Fuentes, 1988 : 153). José Suito fit donc remplacer ces vieilles voitures par 6 nouvelles. Deux ans plus tard en 1858, le parc mobile du service des transports publics comptait 31 voitures, composées entre autres de carrosses simples, de calèches et « *balancines* ». C'est pour dire combien de fois cette initiative était non seulement novatrice mais aussi lucrative, car n'existant pas dans le passé. Avant ce projet, il était difficile d'arpenter les rues de la capitale si on ne possédait pas un véhicule personnel ou des montures.

Cette nouvelle activité avait généré d'autres maux, à savoir l'anarchie qui s'était installée non seulement dans la qualité du service et de l'état de propreté des véhicules, mais aussi sur les prix pratiqués. En effet, l'installation de ce service informel était le résultat, non seulement de la demande sans cesse croissante en matière de transport dans une métropole qui au fil des années s'étendait ; mais aussi parce que c'était une activité très rentable. À Lima, n'importe qui pouvait trafiquer une voiture de fortune et la mettre en circulation sans tenir compte des dangers qu'elle pouvait engendrer.

Pour résoudre ce problème qui devenait gênant pour la commodité des populations et surtout des passagers, les autorités municipales avaient jugé opportun de trouver une solution en créant la première réglementation de 1874. Ce règlement s'appliquait à tout type de véhicule. Dans son deuxième chapitre relatif aux voitures publiques, il comprenait entre autres les dispositions sur :

- Les tarifs, fixés à quatre réaux le voyage (ou *carrera*) pour tout transporteur du service public⁸⁴.
- Disposition sur l'enregistrement et l'immatriculation des véhicules. En effet, toute voiture devait posséder un numéro d'identification délivré par la mairie. Pour les véhicules des particuliers, ils devaient posséder un livret de registre (sorte de brevet), et que les véhicules pour être autorisés à la circulation devaient passer par une inspection (sorte de visite technique) :

⁸⁴ Ce qui équivaut à peu près aujourd'hui à moins de deux centimes d'euros ou 10 pesos chiliens.

« Art. 4° 1. Para inscribir un carruaje, deberá el dueño manifestar por escrito la clase de dicho carruaje, el numero de ruedas y, previo examen de la solidez y aseo, se le expedirá la competente licencia.

II. Todo carruaje llevará fijada en parte interior, la tarifa adoptada conforme al modelo que dé la inspección de carruajes, bajo la pena de uno á cuatro soles, cada vez que se advierta la falta.

III. Los carruajes deberán llevar, pintado en las portezuelas y en la parte posterior, el número que les señales la oficina municipal. Los números serán blancos, de la dimensiones de seis centímetros los dos primeros, y de doce centímetros el ultimo, conforme al modelo que fije la inspección de carruajes.

IV. Todo carruaje deberá llevar en la parte exterior una campanilla, colocada de modo que sirva al pasajero para llamar la atención al cochero.

V. se prohíbe en lo absoluto, el uso de carruajes que no se hallen en perfecto estado de solidez y aseo »⁸⁵

Toutes ces mesures consistaient à améliorer le service et le parc roulant pour, non seulement améliorer le trafic dans les artères de la capitale, mais aussi d'offrir aux usagers les meilleures conditions de circulation. D'ailleurs, en ce qui concerne leur enregistrement à la municipalité, les Archives Générales mentionnent le paiement de la patente par la corporation des conducteurs des véhicules publics, « *los balancineros* » qui devaient régler une somme de 217, 2 soles le 11 juillet 1833⁸⁶. Il faut noter qu'à cette période, les transporteurs partageaient les rues de la ville avec d'autres usagers, à savoir les cavaliers, les piétons, les vendeurs ambulants montés sur des chevaux ou des ânes, les muletiers et les charretiers. Quatre nouvelles stations furent donc créées par décret municipal, celle de la *Plaza Francia*, la *Plaza de la Inquisición*, la *Plaza Italia* et celle du *Paseo Colón*, en complément de l'ancienne station de la *Plaza Mayor* qui existait déjà (Fuentes, 1988 :80). Ainsi donc, dans cette logique de transport public et urbain, quelle importance avait le cocher au sein de la population ? Rappelons que la création

⁸⁵ Aurelio Denegrí, *Legislación Municipal, Leyes, Resoluciones, Decretos, Ordenanzas y Reglamentos vigente sobre Municipalidades*, H. Consejo Provincial de Lima, 1900, p. 305.

⁸⁶ A.G.N, *Sección Contribuciones. Libro de Matriculas de Patentes de Gremio de la Ciudad de Lima*, año 1833, folio. 135

d'un véritable service de transport public intervient quatre ans après l'abolition de l'esclavage. Donc, les lois de 1858 et de 1874 sur les transports publics n'ont pas changé grand-chose par rapport à la législation en vigueur sur les transporteurs du service public et privé.

Rappelons aussi qu'après l'abolition de l'esclavage en 1854, les populations noires étaient laissées à elles-mêmes, sans aucune mesure palliative qui pouvait leur assurer des emplois rémunérés. Au contraire, les maîtres esclavagistes ont été dédommagés en plus de la main-d'œuvre bon marché des coolies chinois et surtout des politiques favorisant l'immigration des occidentaux au Pérou qui, au fil des années, se sont intéressés aux métiers que les populations noires occupaient sous le joug de l'esclavage. À ce propos, Jean Pierre Clément dans *El Mercurio Peruano*, mentionne que les populations noires, après l'abolition de l'esclavage étaient sujettes à des restrictions de toutes parts dans la société péruvienne : « *Limitaciones sociales (no podían vivir entre los Indios), limitaciones profesionales (no podían ser maestros ni taberneros), limitaciones intelectuales (les estaban cerradas las universidades)* » (Clément, 1997: 163). Et pourtant, comme le mentionne Christine Hünefeldt, le décret du 29 janvier 1812 de la chambre des députés de Cadix promulguait que tous les habitants du Pérou quel que soit leur statut social, pouvaient s'inscrire dans les universités, être élèves et s'instruire. Mais les députés eux-mêmes reconnurent que ces normes et ces lois n'étaient pas adaptables à la réalité coloniale et post-coloniale s'il n'y avait pas une véritable volonté de l'élite locale.

Comme récompense aux maltraitances et aux humiliations subies pendant près de quatre siècles, la population blanche détentrice du pouvoir avait plutôt développé et renforcé des théories discriminatoires et racistes à l'encontre des populations noires. En l'absence de formation, les rares emplois qu'ils ont pu conserver comme c'est le cas ici avec le métier de cocher, c'est le prolongement des activités qu'ils exerçaient auprès de ces maîtres acquises pendant des siècles. Etre cocher du transport urbain n'était pas un métier noble à en croire les propos de Daniel Roche, sur les risques que comportait son exercice :

« C'est un métier qualifié et à risque : sur un échantillon de 642 postillons, à peine deux ont dépassé quarante ans d'activité dans la carrière, 30% ont été victimes de traumatismes, surtout dus à des chutes et à des fractures, 10% ont été marqués par des incapacités respiratoires et des problèmes proctologiques et urologiques. Un peu moins de 11% ont ainsi pu aller au-delà de trente ans de service » (Roche, 2008 :310).

À Lima, il est rarement mentionné ces problèmes médicaux dans les archives et les chroniques, mais l'état des rues que nous décrit Manuel Atanasio Fuentes peut en dire long sur les cochers liméniens du XIX^e siècle et illustrer les propos de Daniel Roche. Au cours de ce siècle, la France est le seul pays en Europe à posséder un réseau routier carrossable et entretenu en toutes saisons. C'est donc l'envers du décor pittoresque d'une activité professionnelle typique de la société équestre qu'unissent les problèmes, les responsabilités de la conduite des véhicules et des montures, un rapport à la clientèle grandissante.

Comme pour le transport privé, le secteur du transport public et des voitures de location qui, en 1858 comptait 31 véhicules et plus de 62 en 1867, était aux mains des populations noires sous le contrôle des corporations et de la municipalité de Lima. Là encore, le cocher noir, avec le système de transport public, était devenu non seulement un transporteur, mais aussi un guide et un accompagnateur. Comme conducteur de voitures de location, il rentrait relativement dans l'intimité du client pendant toute la durée de la location, encore plus lorsque ce dernier conduisait des nouveaux mariés ou lorsqu'il conduisait un véhicule funèbre transportant le défunt dans sa dernière demeure. Il est vrai que les transporteurs étaient sollicités pour offrir des prestations de service rémunérées, mais à cette période, dans une ville comme Lima, gangrénée par les problèmes sociaux et de sécurité, emprunter un moyen de transport public revenait à faire confiance au transporteur qui, dans la logique, faisait partie du système organisationnel de la ville. Par exemple, concernant ce problème sécuritaire, Fernando Sánchez Olivencia, dans son article, "La

locomoción en el pasado” mentionne une anecdote en rapport avec la commodité et surtout l’insécurité qui régnait entre Lima et Callao :

« *La mayoría de los pasajeros que viajaban entre Lima y el Callao, lo hacían en una diligencia colectiva con capacidad para 14 personas. Un carruaje marchaba en la mañana de Lima y regresaba en la tarde del puerto. Otro salía temprano de ese lugar y regresaba al atardecer a la “Ciudad de los Reyes”*» (Sánchez Olivencia, 1979: 11).

Pour l’auteur, les voyages à cette période étaient plutôt caractérisés par l’inconfort des véhicules et surtout l’insécurité patente sur les routes orchestrée par les “*Bandoleros*” et d’autres bandits du “*Negro León*”, qui attaquaient les voyageurs et les dépossédaient de leurs biens. Le plus souvent, les animaux qui assuraient la traction étaient des chevaux plus rapides que les mules pour résoudre le problème de temps. Les voyageurs pensaient, dans cet anecdote que, le cocher poussait ses chevaux à grande vitesse parce qu’il avait peur de trouver sa fiancée ou son épouse dans les bras d’un autre. En effet, l’auteur nous livre par cette histoire, le comportement des cochers qui n’hésitaient pas à prendre des risques pour non seulement arriver plus vite, mais aussi par peur des attaques des bandits. Parfois, il arrivait que ce carrosse « omnibus » dérape et fasse des victimes.

Pour essayer de résoudre le problème d’inconfort dans les « omnibus » qui transportaient les gens à Callao et probablement vers d’autres zones d’accès, les muletiers accompagnaient aussi le cocher, en chargeant sur leur mules, les bagages des passagers et surtout les marchandises des commerçants du port de Callao à Lima : « *Cuando los rayos solares pintaban el paisaje los arrieros solían acompañar al modesto pero valiosísimo “ómnibus” a caballos. Los burros cargaban mercancías para los comerciantes de la Capital. De vez en cuando, la diligencia encontraba en el camino algún carruaje de uso personal* » (Sánchez, 1979: 10). Tous les voyages se faisaient de jour pour des raisons évidentes de sécurité. À mi-chemin, il existait un refuge nommé « *La Legua* » où les passagers pouvaient se rafraîchir ou acheter certains aliments dans les haciendas des environs, situées en face de la chapelle de la « *Virgen del Carmen* ».

Max Radiguet, un autre voyageur français au Pérou au XIX^e siècle, peint les réalités péruviennes dans ces récits et surtout son expérience dans les transports en commun de la première moitié du siècle à Lima. Dans son récit sur son voyage à Callao, il décrit le comportement du conducteur noir de l'omnibus qu'il allait emprunter et qu'il qualifie de brutal et impatient.

« Le lendemain, au coup de dix heures, nous étions réunis au bureau de l'omnibus. Le cocher, nègre vigoureux et brutal, était déjà perché sur son siège et s'amusait en manière de passe-temps à fouetter son attelage, qui, impatient et tourmenté, piétinait, ruait, mordait et se trémoussait en secouant ses liens. »⁸⁷

Ce témoignage de Radiguet vient encore conforter l'idée qui se dégage comme quoi, la majorité des conducteurs du service public comme ceux des privés étaient des Noirs esclaves ou libres. Dans ce même récit, l'auteur décrit la pénibilité du voyage liée à la qualité des infrastructures routières qui laissaient à désirer :

« Nous n'eûmes que le temps de déposer au bureau notre demi-piastre, prix du voyage, et de nous jeter pêle-mêle dans la voiture déjà pleine, qui partit aussitôt comme emportée par des hippogriffes et roula sur un cailloutis féroce, avec grand fracas de glaces frémissantes et de ferrures disjointes. À la sortie de Callao enfin, le lourd véhicule entra dans une poussière compacte, qui étouffa son bruit et changea ses cahots brusques et saccadés en capricieuses ondulations : on eût dit un navire contrarié par les houles.»⁸⁸

Il est évident que le cocher devait donc s'adapter à toutes situations et surtout à l'évolution structurelle de la ville, à celle des mœurs mais également à celle de son matériel de travail.

⁸⁷ Max Radiguet, "Lima et la Société péruvienne", In : *Revue des deux Mondes*, Tome 14, 1852, p. 1074, extrait de <http://rddm.revuedesdeuxmondes.fr/archive/article.php?code=68504> consulté le 12 février 2015

⁸⁸ *Ibidem*.

5. 2. 6 Le charretier et le transport des biens

Cependant, en milieu urbain, le transport des personnes fait souvent de l'ombre au transport des biens qui représente aussi une activité majeure. Au Pérou colonial cette activité occupait une place de choix dans la société, car grâce à elle, plusieurs matériaux de construction, meubles, denrées alimentaires, etc., pouvaient être déplacés et distribués d'un point à un autre. Cette activité était donc assurée au moyen de charrettes et les personnes qui les manœuvraient étaient des charretiers.

En effet, pour ne pas reprendre les arguments sur les origines de la roue et des véhicules ainsi que sur son évolution dans le temps, disons simplement que la charrette est la base de toutes les voitures tractées à cette période. La charrette est un véhicule tracté destiné aux transports des biens. En Amérique coloniale, elle intervient comme un symbole de la culture latino-américaine, un référent identitaire, un lien avec les racines historiques. À ce propos, Pablo Lacoste dans son article sur, "Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII", écrit que la charrette a été le principal moyen de transport utilisé en Amérique coloniale entre le XVI^e et le XIX^e siècle. Parmi les itinéraires privilégiés à cette période, il y avait celui de Buenos-Aires - Mendoza, qui établissait un lien entre les marchés de l'Atlantique et du Pacifique (Lacoste, 2005 : 7). Il faut rappeler qu'en Amérique, l'usage de la roue s'est développé dans des régions où la géographie était tolérante, comme c'est le cas des zones du plateau de Buenos-Aires, Salta et Tucuman. Au Pérou, à cause de ces mêmes problèmes topographiques, la roue, tout comme la charrette et autres voitures tractées, ne s'est développée que dans les villes de la côte et plus particulièrement à Lima. Pendant plus de trois siècles, elle a été au cœur de l'activité économique des colonies espagnoles. Mais malgré leur importance dans cette économie régionale, les charretiers ont occupé un rôle très secondaire dans l'historiographie spécialisée, d'où la carence en termes de sources sur cette catégorie de la population.

La charrette a accompagné l'évolution économique et sociale des colonies. À ce propos, Julien Mellet, un autre voyageur français du début du XIX^e siècle, rapporte que pendant son séjour dans la région, de nombreuses marchandises étaient

acheminées de Tucumán vers Buenos-Aires dans de grandes charrettes attelées à des bœufs (Mellet, 1989 : 40). D'ailleurs, Pablo Lacoste dans sa publication avait établi des statistiques détaillées sur la quantité et surtout le nombre et les différents mouvements des charretiers. Julien Mellet affirme aussi que c'est dans ces véhicules qu'étaient transportés des Noirs vers Lima : « [...] et on les entasse sur de grandes charrettes couvertes en cuir, attelées chacune de huit paires de bœufs » (Mellet, 20).

En effet, pendant toute la période coloniale et ce jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le commerce des esclaves représentait une activité lucrative. Les Noirs africains, considérés comme de la marchandise avaient une valeur monétaire certaine sur le marché des échanges au même titre que les productions agricoles, artisanales et minières. Déportés de l'Afrique et transportés dans des bateaux, la charrette en Amérique constituait le prolongement des caravelles de négriers sur le continent. Ces derniers étaient devenus la base de la production des biens de consommation au sein d'un système esclavagiste aux commandes des Européens.

Pour Lima, l'activité de transport était réservée à cette branche de population. Les statistiques coloniales du XIX^e siècle sur les charrettes et leurs conducteurs sont rares, mais la *Estadística de Lima* de Manuel Atanasio Fuentes, mentionne qu'au début du siècle, notamment en 1801 sous la gouvernance du vice-roi Avilés, on dénombrait plus de 170 charrettes, 250 en 1858 destinées au service public et 1060 en 1889 (Fuentes, 1858 : 523). Il rajoute que: « *Los carretoneros del siglo XIX, eran siempre negros bozales* »⁸⁹. En effet, jusqu'en 1854, date de l'abolition définitive de l'esclavage des populations noires, le métier de charretier étaient assuré par les esclaves journaliers. Dans le système esclavagiste, la destination de travail de l'esclave dépendait de plusieurs paramètres, allant de la volonté du maître et de sa fonction, à la qualité, l'âge et la santé de l'esclave. Pour les maîtres établis dans les villes, les esclaves devenaient des domestiques travaillant dans la maison de ce dernier, ou des journaliers travaillant pour le maître mais en dehors du cadre familiale. C'est le cas des charretiers:

⁸⁹ Manuel A. Fuentes, *Op.cit*, p. 523.

« *El mayor numero de carreteros, como el de aguadores, dulceros, etc. eran esclavos que vivían fuera de la casa de sus amos y disponían de todo su tiempo con la obligación de pagar diariamente el jornal. Este jornal se determinaba á razón de un real diario por cada cien pesos de precio del esclavo [...] Los carrettoneros se ocupaban especialmente, de trasladar los muebles al campo ó de una casa a otra de ciudad...* » (Fuentes, 1988: 190-191).

Comme tout corps de métiers au XIX^e siècle à Lima, les charretiers étaient regroupés au sein d'une corporation, « *el Gremio de Carrettoneros* », qui se réunissait une fois par semaine pour traiter des affaires relatives à leur corporation. Cependant, Jakob Von Tschudi mentionne qu'en dehors du transport des marchandises ou des meubles d'une destination à une autre, les charretiers étaient aussi chargés de l'élimination des chiens errants qui pullulaient dans la ville:

« *Con frecuencia matan unos 200 a 300 perros, cuyos cadáveres los llevan en carros grandes delante de la muralla de la ciudad donde sirven de alimento para gallinazos [...] Todos los días están en las esquinas y en las pulperías y esperan hasta que alguien les llame. No aceptan cargas pesados y aun para las menores piden precios excesivos* » (Tschudi, 2003[1846]: 100).

En effet, les aspects de cherté des prestations et celui d'éliminer les chiens errants leurs avaient valu une étiquette de barbares. Cette dernière était aussi entretenue par un adage populaire : « *De que tres mudanzas de domicilio equivale a un incendio* ». Il est vrai qu'à cette période, au regard de l'extension de la ville, des besoins toujours grandissant en terme logistique et surtout la qualité des voies de communication, il arrivait que les charretiers jouent sur la loi de l'offre et de la demande. Même si, comme pour toute activité de transport urbain, les charretiers devaient appliquer et respecter à exception prêt la même législation que celle des voitures de transport des personnes établie par la municipalité de Lima. Fuentes

mentionne aussi que le prix moyen pour une course était de, « *cuatro pesos cuatro reales y dos frascos de aguardiente* » (Fuentes, 1858 : 190). Seulement, à cette période, sans pour autant excuser certains débordements de ces derniers, les gens préféraient s'occuper du bon état de leurs articles transportés, ce qui est naturellement normal, que de comprendre le problème en amont lorsque ces derniers étaient abîmés. Pour notre part, en considérant l'état délabré dans lequel se trouvaient les rues de Lima et ses alentours, la mauvaise réputation à laquelle elles faisaient face était-elle justifiée ?

Le charretier liménien [13]⁹⁰



⁹⁰ Manuel Atanasio Fuentes, *Lima, Apuntes históricos, descriptivos, Estadísticos y de costumbre*, Fondo del Libro, Banco Industrial del Perú, Paris, 1988, p. 190

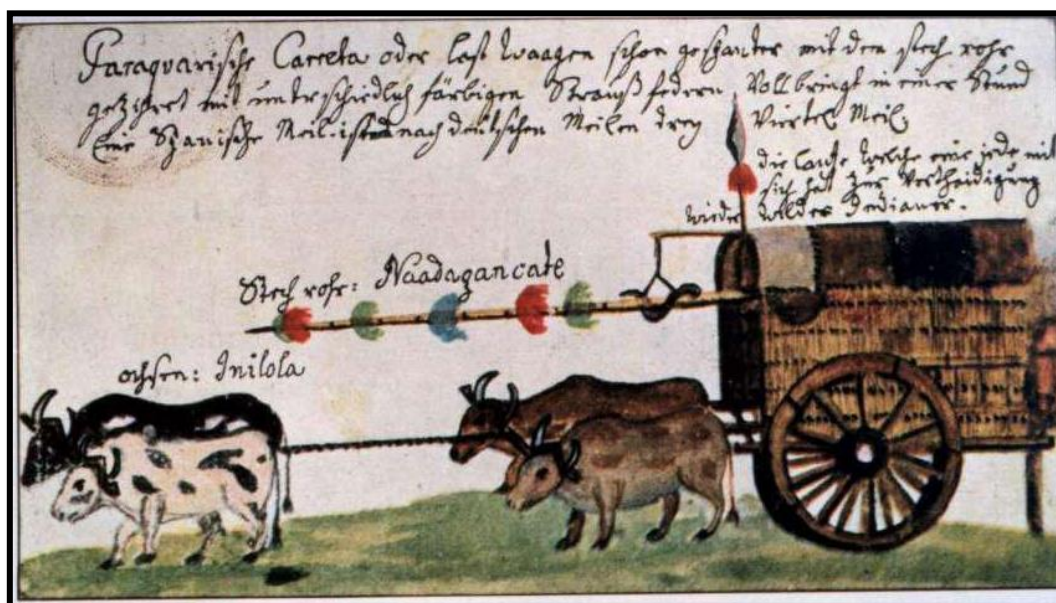
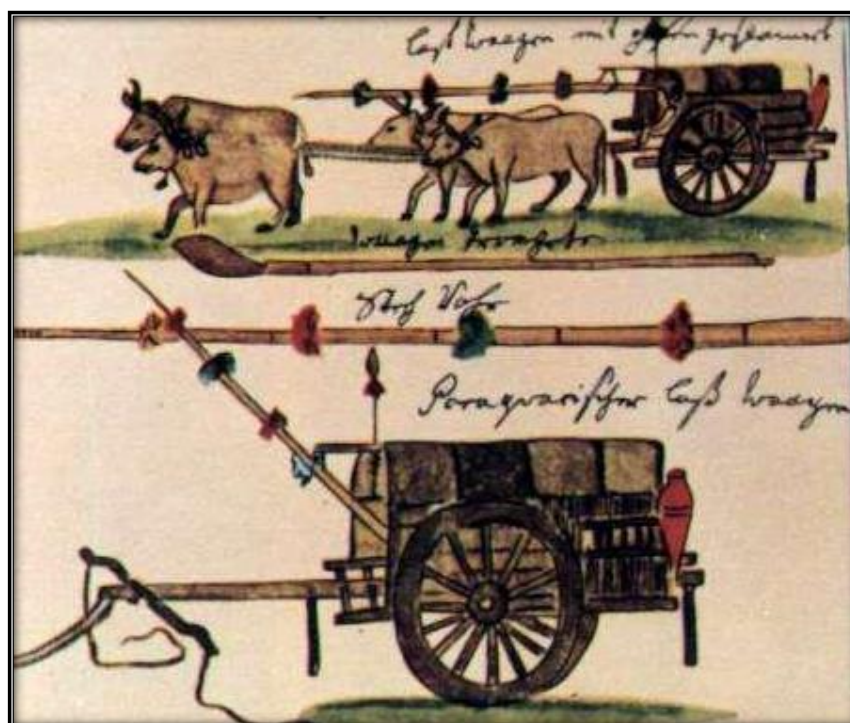


Figure 18: Charrette argentine et charretier limenien

Image [14]



⁹¹ Museo Etnográfico y Colonial "Juan de Garay" Láminas de Florián Paucke. Carreta con bueyes", http://gobierno.santafe.gov.ar/archivo_general/florian_paucke/buscar.php?page=209&palabras=&clasificacion=0&fecha1=1960&fecha2=0&institucion=0

Au terme de cette analyse, il ressort que le XIX^e siècle a été sans aucun doute, la période de l'apogée des véhicules tractés, notamment avec l'extension de l'espace urbain et surtout du niveau de vie économique des différentes couches sociales, l'augmentation du nombre de résidents, la consolidation d'une aristocratie locale, le raffinement des habitudes et des mœurs, tout ceci constitue des facteurs qui ont influencé les uns et les autres pour adopter un moyen de transport qui pouvait rendre moins pénibles les déplacements dans les rues de Lima, alléger la pénibilité du trajet et supporter un environnement rigoureux, tout au long de l'époque coloniale et même républicaine, en adoptant les véhicules hippomobiles comme les carrosses. C'est cette évolution des mœurs qui a permis aux maîtres carrossiers et aux industries artisanales républicaines de se surpasser et de mettre sur le marché des modèles variés et adaptés pour chaque événement. L'ouverture du marché péruvien à l'international, initiée dès le XVII^e siècle, a aussi contribué à cette prolifération des voitures constatée par les voyageurs, les historiens et les chroniques de l'époque.

Cependant, le vent de la Révolution Industrielle engagée en Europe au début du XIX^e siècle, notamment avec la mise en circulation des trains à vapeur, marqua aussi le déclin brutal de l'activité carrossière du Pérou au milieu du siècle. Avant l'adoption du chemin de fer par le Pérou en 1846, le cocher était le maître des transports publics et privés dans la capitale péruvienne. Il a accompagné l'évolution de la société péruvienne de l'époque coloniale à la consolidation de la république. Bien souvent critiqués par la population pour leur animalité, leur arrogance et leur violence, ils sont au contraire une société de techniciens avertis, préoccupés par leur matériel et leur équipage, soucieux de les soigner et d'en prolonger la vie, c'est pour beaucoup leur capital vital.

Il est vrai que dans une société péruvienne encore stratifiée, la course à la mobilité sociale passait parfois par les canaux et les brèches que laissaient entrevoir la classe dominatrice. C'est ainsi qu'en France, tout comme au Pérou, il existait une hiérarchisation dans cette grande famille de cochers. Le cocher de voiture sous remise se croit socialement supérieur au cocher de fiacre, le cocher d'omnibus et de

tramway au-dessus encore, et le cocher de maître prétend dominer le lot puisqu'il mène les voitures des plus riches et les chevaux les plus précieux.

Troisième partie :

Evolution des métiers des transports au Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e et début XX^e siècle : les transports et les moteurs à vapeur

Chapitre 6 : La navigation maritime, fluviale et lacustre au Pérou du XIX^e siècle.

Avec plus de 3000 km, le littoral péruvien formait au XIX^e siècle le plus important espace de vie et de développement économique et social du pays. Malgré le désert côtier qui a été pendant toute la période coloniale un frein au développement, l'accès à la mer conférait un rôle stratégique dans les différents échanges avec l'extérieur et surtout la construction de la capitale Lima qui était devenue un des poumons économiques et le siège de l'administration coloniale. En dépit de cela, l'absence d'infrastructures de base comme les routes était au centre des débats. Si dans les villes de la côte, l'usage des bêtes de somme et des véhicules tractés était courant pour le transport des biens et des personnes, le déplacement à l'intérieur du pays en utilisant les mêmes moyens n'était pas apprécié par l'aristocratie locale. La mer offrait de fait une solution palliative pour contourner l'hostilité du désert. Au XIX^e siècle, avec l'arrivée des nouvelles technologies des machines à vapeur, quelle politique de transport maritime, fluvial et lacustre a été mise en place par les nouvelles autorités républicaines? Dans les lignes qui suivent, nous allons essayer de répondre à cette interrogation en faisant intervenir les archives, les chroniques de l'époque et les comparant avec les récits des voyageurs.

6.1. Les embarcations indiennes

Depuis le XVI^e siècle et jusqu'à la période de l'indépendance, le Pérou a vécu sous une économie coloniale basée sur l'exploitation et l'exportation des matières premières nécessaires à la métropole. Dans la vice-royauté du Pérou, il n'y avait aucune opportunité de chercher à la mer d'autres solutions à sa vie économique. L'activité maritime était destinée majoritairement à servir et satisfaire les intérêts de la métropole qui, par une législation protectionniste et dominatrice ne permettait aucune ingérence extérieure ni aucune tentative des colonies pour diversifier des

partenaires commerciaux. Pendant le premier quart du XIX^e siècle, l'indépendance et surtout les luttes internes nées des rivalités entre hommes politiques ont aussi empêché une organisation maritime à but commercial.

En effet, selon Felix Denegri Luna, dans le tome VI de *Historia Marítima del Perú*, plusieurs contraintes étaient imposées aux colonies et plus particulièrement aux Péruviens avec pour objectif de promouvoir et enrichir un groupe de commerçants, de Madrid, de Séville, de Cadix et de Lima à la solde du pouvoir. Parmi ces dispositions figurent:

- « a) *El régimen marítimo comercial establecía un tráfico que tenía que someterse a las Disposiciones metropolitanas sobre mercaderías, rutas, puertos, cronología y convoyes,*
 - b) *El sistema de seguridad contra toda clase de riesgos, ya fueran climáticos o de ataque de piratas, al establecer las derrotas y encargar la protección de las naves a la Marina Real, no daba lugar al desarrollo de las iniciativas particulares,*
 - c) *El tráfico extracontinental era aleatorio pues por establecida que fuera una línea, podía ser suprimida mediante un plumazo administrativo*
 - d) *Solo se podían exportar los productos permitidos por España,*
 - e) *Cuando se violaba esa disposición, el tráfico asumía en buena parte el carácter de contrabando, perdiendo libertad económica pues había que sobornar a las autoridades que lo consentían en el puerto de salida, en el de llegada o ambos,*
- Etc. » (Denegri Luna, 1977: 365).*

Nous pouvons donc constater qu'à la lecture de ces dispositions, la métropole s'imposait comme le seul maître des lieux et empêchait par tous les moyens le développement de toute activité commerciale maritime des habitants du Pérou. Telle était donc la physionomie de la marine marchande coloniale au Pérou. Notre objectif dans ce point n'est pas d'étudier le fonctionnement de la marine marchande péruvienne dans les échanges internationaux, mais de comprendre les politiques et les moyens qui ont été mis en place au XIX^e siècle et qui ont permis la création d'une marine marchande nationale et surtout les tentatives de la création d'une compagnie de transport maritime opérant sur le littoral péruvien. Mais avant d'en arriver là, il

est important de faire une rétrospective sur le fonctionnement et l'état des infrastructures et des moyens de navigation disponible avant l'indépendance.

L'histoire de la navigation sur les Côtes péruviennes ne date pas de l'arrivée des colons espagnols en Amérique. Elle est liée à l'histoire même de l'humanité. En arrivant sur le sol américain, les Espagnols s'étaient rendus compte de la présence des hommes et des femmes ayant une culture et un savoir millénaire. Parmi les éléments culturels présents à cette époque figure l'usage des embarcations utilisées en mer, sur les rivières et sur les lacs. Pour Rosendo Melo dans *Historia de la Navegación del Perú*⁹², cette rencontre entre deux civilisations distinctes mais complémentaire attisait des passions et surtout des interprétations diverses sur la culture des indigènes et leur savoir-faire. Toujours selon l'auteur:

« Los indios navegaban con dirección cierta, e ejercicio honrado, en vehículo rudimentario pero seguro, quieta la conciencia, claro el ejercicio del derecho; del barquichuelo intruso que iba al azar en busca de lo desconocido, ignorante del punto de destino y del camino que hacía, es preferible no mencionar la composición. De qué lado estuvo la consecuencia solidaria, el amor al prójimo, el respeto de los otros, lo revela el proceso de ese primer encuentro, proceso que por otra parte no tenemos propósito de resucitar » (Rosendo Melo, 1980: 95).

Ce texte de Rosendo Melo que nous citons, nous permet de faire constater que la navigation maritime était établie au Pérou avant l'arrivée de l'homme européen, et que cette navigation se faisait en radeaux, en canoës et en pirogues de tout type. Il ajoute qu'avec les mêmes embarcations: *« Los aborígenes hacían en ellas el recorrido de tramos relativamente largos, bien que manteniéndose al amor de la costa, pero sin interrumpir su marcha durante la noche, auxiliados por su admirable conocimiento de los astros, visibles en su hemisferio » (Rosendo Melo, 1980: 96).* Ces deux textes démontrent également que le goût de l'aventure et de la découverte n'était pas seulement l'apanage des occidentaux, c'est un désir inscrit dans les gènes de l'espèce humaine et que comme le démontre Emilio Estrada Icaza, les anciennes civilisations américaines étaient bien avancées dans ce domaine : *« Todo esto prueba que la civilización antigua en muchos*

⁹² Cet auteur du début du XIX^e siècle Rosendo Melo Moreno (1847-1915) donne des informations scientifiques très intéressantes.

aspectos era muy avanzada y que las culturas anteriores se extendieron por el mar como se sospechaba... » (Buse de la Guerra, 260).

À propos des embarcations des Indiens, plusieurs chroniques coloniales, les résultats des recherches archéologiques et même les voyageurs de cette époque s'accordent à dire que, pendant les premières décennies de la domination, les Espagnols ont utilisés tous les moyens de transport et de navigations disponibles sur place pour se mouvoir sur le territoire. D'abord, nous avons l'historien équatorien Emilio Estrada Icaza qui cite Hermann Buse de la Guerra, qui pense que les embarcations utilisées par les Indiens sur les côtes péruviennes proviennent des régions forestières d'Amazonie et que leur présence en mer n'est qu'une adaptation. Selon lui:

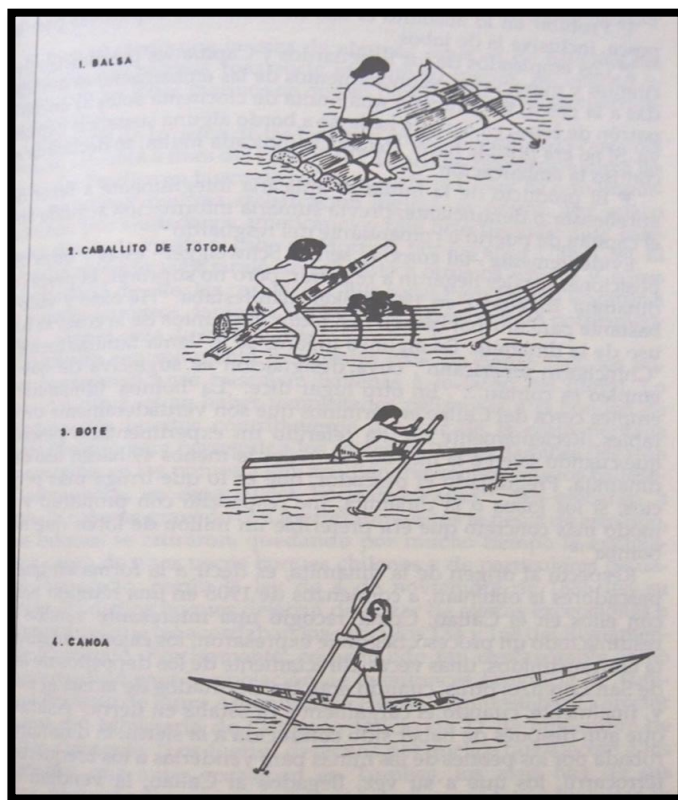
« Las balsas oceánicas manteñas (huancavilcas), las jangadas del Brazil... las balsas de los tupinambas, las imbaburas (o canoas de indios cayapa-colorados), las securas (o balsa de ese puerto peruano)...; los caballitos (debió decir, las balsillas) de Arica, las balsillas de la localidad de Playas, etc., constituyen eslabones en la teoría de una relación cultural desde el Amazonas a la costa Oeste de la América del Sur y hasta Costa Rica y Nicaragua, habiéndose encontrado también allí navegación de balsa » (Buse de la Guerra, 1973: 146).

Estrada montre ici les similitudes entre les radeaux utilisés par les populations indiennes des côtes pacifiques, ceux des côtes atlantiques de l'Amérique du sud avec ceux utilisés par d'autres communautés des régions forestières d'Amazonie. Qu'à cela ne tienne, cela démontre juste qu'il y avait à cette période ou encore dans le passé une connexion et des échanges de tout type entre ces différents peuples et qu'il y a eu transmission des savoirs. Quels étaient les différents types d'embarcations utilisés par les Indiens sur le littoral péruvien et qui ont subsisté jusqu'au XIX^e siècle ?

D'une manière générale, il existait trois types d'embarcations indiennes pendant toute la période coloniale, les pirogues, les radeaux et les canoës (image 1). Selon Hermann Buse de la Guerra, ces embarcations avaient des caractéristiques différentes. Par exemple, pour la navigation en mer, il existait non seulement des pirogues avec des bouts carrés (*Piragua con extremos cuadrados*), des radeaux de troncs

d'arbre (*Balsa de troncas o jonjada*), des radeaux avec de la proue en pointe (*Balsas con proa en punta*) et des embarcations de spécifiques (*embarcaciones de diseño*) (Buse de la Guerra, 1973 : 147). Rosendo Melo mentionne aussi que, *los caballitos* ou encore des petits radeaux en jonc étaient réservés pour la pêche en mer (Melo, 1980 : 96). Il est important aussi de rappeler que pendant toute la période coloniale, les côtes péruviennes n'étaient pas équipées de véritables infrastructures portuaires capables d'accueillir les grands voiliers espagnols. Pour débarquer sur les plages dépourvues de bonnes baies comme dans le nord, les radeaux à voile constituaient une embarcation adéquate pour le cabotage surtout entre la zone qui va de Lambayeque à Manabí sans oublier Guayaquil, Piura, Tumbes, etc. Jusqu'en 1870 ils étaient encore visibles sur ces mêmes côtes nord du Pérou. En plus, pendant la période coloniale, ces radeaux pouvaient partir du Callao, en passant par Guayaquil jusqu'au Panama, parcourant ainsi une distance entre 500 à 600 lieues et pouvaient transporter jusqu'à 600 quintaux de marchandises en plus des passagers (Denegri Luna, 1977 : 69).

Les différentes embarcations indiennes (Image 1)⁹³



(Image 2)⁹⁴



Figure 19: Les embarcations indiennes

⁹³ Palacio Rodriguez, p. 314.

⁹⁴ Romero Pintado, p. 73. *Balsa de Odres*, fabriquée à partir de la peau de loup et utilisée pour débarquer les passagers à Iquique. Extraite de *El Perú romántico del siglo XIX*, Lima, Editor Carlos Milla, 1975.

Radeau à voile⁹⁵ (image 3)



Radeaux de roseaux (image 4)



Figure 20: Les embarcations indiennes (Radeaux à voile et radeaux à roseaux)

⁹⁵ Les images 3 et 4 extraites de Rosendo Melo, *Historia de la Navegación del Perú, Tomo I*, Publicaciones del Museo Naval Biblioteca del Oficial, Vol. IV, Callao, 1980, pp. 106-107.

En plus des radeaux à voile, il y avait aussi ceux en outre (*Balsa de odres*)⁹⁶. En effet, tout comme pour les radeaux de roseaux, les radeaux d'outre faisaient partie de ces petites embarcations qui servaient de liaisons entre les navires et la côte pour la livraison et la réception des messageries. À ce propos, Rosendo Melo, rend hommage au travail harassant des Indiens qui montaient ces embarcations surtout lorsque les conditions météorologiques n'étaient pas favorables :

« Cuando la braveza del mar interrumpe el tráfico por las playas y urge comunicarse con las naves fondeadas, especialmente remitiendo papeles, el indio en su caballito llena funciones que en otros lugares no se obtendrán con ningún dinero. Atada al cuello la comunicación, en vuelta en tela impermeable y sentado en su haz de paja, el indio embiste a las olas, entre las que desaparece a momentos, para reaparecer enseguida sin alterar su marcha » (Rosendo Melo, 1980: 108).

Plus tard, malgré la bravoure et le courage loués par l'auteur, leur implication dans la vie maritime du Pérou colonial ne se limitait qu'à des tâches dérisoires et méprisées. Selon Raúl Palacio Rodríguez, dans le douzième tome de *Historia Marítima del Perú*:

« Su actividad se desarrollaba en los pequeños bergantines y goletas de cabotaje, en las balsas y botes pesqueros, en las playas y muelles, en la maestranza, recibiendo jornales pequeños. Si alguno de ellos llegaba a ser patrón de embarcación, eso se consideraba un milagro pues tales posiciones estaban reservadas a extranjeros en su mayoría » (Palacio Rodríguez, 1991: 549).

Tout comme l'emploi de la population noire dans la vie maritime coloniale qui reste relativement ou presque pas référencé dans les livres d'histoire. Selon Lohmann Villena que mentionne Palacio Rodríguez, en dehors du fait que la population noire était en esclavage et que pour la circonstance, un esclave travaillait le plus souvent dans le secteur professionnel dans lequel évoluait son maître. Mais pour certains, comme des esclaves journaliers ou libres, ils exerçaient plusieurs

⁹⁶ Selon Hermann Buse de la Guerra, les radeaux en forme d'outre font partis des embarcations sophistiquées qui comprennent aussi : « Comprende la balsa de odres, la piragua araucana, la balsa de totora de doble punta, el popularmente llamado caballito de totora, la dalca, la canoa de corteza y la piragua magallánica. Todas estas embarcaciones tienen el mismo perfil, con tendencia a aguzar la proa y, a engrosar la popa » (Buse de la Guerra, 1973: 147).

activités comme pêcheurs, conducteurs d'embarcations pour le cabotage (*balseros*), dans la construction comme ouvriers et parfois comme officiers:

« *La integración del negro en la vida marítima puede medirse mediante dos casos : a mediados del siglo XVII el capitán del buque San Nicolás era un negro, según lo da a saber el diario de Suardo, y en el siglo XVIII negro era también el constructor de embarcaciones de una grada de Guayaquil* » (Palacio Rodríguez, 548).

Ainsi donc, en dehors des navires européens en général et espagnols en particulier il existait deux types d'embarcations: les embarcations mineures dont nous venons de faire le point et qui étaient constituées en majorité de celles des Indiens et des embarcations intermédiaires comme des chalands, les chaloupes, les canots, etc.

Puis, c'est Cieza de León que cite Hermann Buse de la Guerra qui atteste aussi que pendant toute la période coloniale, les Espagnols avaient utilisé toutes les infrastructures fonctionnelles des Indiens pour s'installer et explorer le territoire péruvien. Comme pour les infrastructures routières, les embarcations des Indiens ont aussi servi à cette expansion impérialiste. Par exemple, Cieza de León se réfère à l'arrivée de Pizarro à Cabo Blanco et mentionne: « *Para tomar posesión de aquella parte en nombre de Emperador, lo cual hizo en una canoa tan pequeño que zozobro* » (Buse de la Guerra, 1973: 149). L'autre témoignage que nous rapporte toujours Buse de la Guerra est celui du voyageur français du XVIII^e siècle Joseph de Laporte qui mentionne dans son ouvrage, *El viajero universal*, la diversité des embarcations en mer de Tumbes: « *Hace vecindad a Tumbes un rio del mismo nombre que desemboca en la ensenada de Guayaquil, casi frente a la isla del Amortajada o Santa Clara; por él entran lanchas, chatas y balsas hasta el pueblo* » (Buse de la Guerra, 200).

Enfin, l'autre témoignage qui prouve non seulement le maintien de ces structures au XIX^e siècle et démontre par la même occasion que ces dernières ont accompagné toute la période coloniale jusqu'après l'indépendance, c'est celui de l'homme d'affaires et voyageur allemand Heinrich Witt Kaufmann⁹⁷. En effet, lors de son arrivée au port d'Arica en septembre 1824, il fait une description des radeaux utilisés par les Indiens pour servir de relais entre les voiliers et la berge :

« Consiste en dos pieles de foca cosidas y pintadas; éstas son infladas en la boca por medio de una cuerda de tripa. Luego se coloca un petate en la parte más ancha, en que se sientan dos pasajeros. El remero se arrodilla en la parte delantera que termina en una punta y utiliza un remo cuyos dos extremos sumerge en el agua de manera alternada, avanzando rápidamente » (Witt, 1992: 32)

6.2 La flotte et les infrastructures coloniales

Avec ou sans ces infrastructures indigènes l'expansion impériale devait se réaliser au regard du passé glorieux et conquérant de l'Espagne de l'époque médiévale. En effet, parmi les principaux éléments constitutifs de la culture de l'Europe occidentale figure une philosophie dans laquelle prédominaient les fonctions aquatiques. C'est grâce à ces dernières qu'au XV^e siècle les marins portugais et espagnols avaient commencé leurs grands voyages à travers le monde. Pour Fernando Romero Pintado:

« Pero es el Atlántico mismo el que constituye el protoplasma, el nido vital, la matriz generadora, el gran dispensador de energías, el impulsor de acciones y el canal digestivo que permite a Europa devorar en su provecho los rendimientos de los otros continentes » (Romero Pintado, 1984: 31).

⁹⁷Heinrich Witt Kaufmann (1799-1892) est un négociant et voyageur allemand du XIX^e siècle. Dans son journal intime intitulé, *Diario 1824-1890. Un Testimonio Personal sobre el Perú del siglo XIX*, il décrit ses activités quotidiennes et commerciales mais aussi certains us et coutumes de la vie politique, économique et sociale du Pérou à cette période. Le journal est composé de 13 volumes et plus de 10.000 pages. Mais nous avons utilisé les volumes 1 (1824- 1842) et volume 2 (1843- 1847), version abrégée seule disponible jusqu'à récemment (2014).

Forts de ces expériences, l'expansion territoriale commencée au XV^e siècle et qui s'est répandu en Amérique jusqu'au XIX^e siècle nécessitaient non seulement des moyens humains, mais aussi matériels et infrastructurels. Au Pérou quelles structures coloniales ont permis la création d'une marine marchande tournée vers l'exportation des matières premières issues de l'exploitation des richesses des colonies ? En effet, le Pérou et le Mexique constituaient les deux plus importantes entités administratives coloniales espagnoles en Amérique. Elles constituaient le creuset de toutes décisions politiques et de toutes les transactions commerciales des colonies. Pour asseoir un tel pouvoir, l'installation d'un certain nombre d'infrastructures était nécessaire. Au Pérou, le projet de construction de la capitale Lima⁹⁸ s'accompagnait aussi de la création du port du Callao capable d'animer l'activité de l'exportation des matières premières vers la métropole, mais aussi d'asseoir la politique maritime.

Le port du Callao est devenu pendant plus de trois siècles, le port le plus important ayant comme caractéristiques, une baie aux eaux calmes et profondes et des fortifications⁹⁹ capables d'assurer la sécurité des échanges maritimes entre la colonie et la métropole face aux pirates qui étaient légions en cette période. À ce propos, Amédée Frezier, ingénieur et voyageur français du XVIII^e siècle donne ses impressions sur les fortifications et les défenses du port de Callao après 70 ans d'existence. L'œil avisé de Frezier laisse entrevoir des failles dans la construction de ce port dans la mesure où il avait noté quelques déficiences comme la réduction des courtines et le calibre inadéquat des pièces d'artillerie montée pour sa défense :

« [...] Cette partie était en mauvais état en 1713 : il y avait cinq breches et la mer détruit de jour en jour la muraille depuis qu'on a fait un quai de pierre... La largeur des remparts est de deux profils différents, les courtines n'ont par le haut que huit pieds de large, deux et demi de terre-plein, autant de banquette, et trois chemises de moellon à mortier, de chaux et sable. Le reste de l'épaisseur est de briques crues, avec un petit mur de moellon en dedans. Le rempart des bastions a cinq toises de terre-plein, pavé de dalles à joints incertains, pour servir de plate-

⁹⁸ L'acte de la fondation de la ville de Lima a été signé le 18 janvier 1535.

⁹⁹ Selon Amédée Frezier, la construction des fortifications de Callao ont été faites vers 1685 sous la vice-royauté du Duc de la Palata par un Prêtre Flamand appelé D. Jean Ramond, p. 195

forme aux canons, le tout de maçonnerie peu solide par malfaçon » (Frézier, 1995[1717] : 1995).

L'autre témoignage que rapporte Isaac D. Sáenz, dans son article sur "La Ciudadela, el Puerto y las Murallas fortificación y proceso urbano en el Puerto del Callao. 1641-1824", c'est celui de Jorge Juan Santacilia et Antonio de Ulloa, deux marins et fonctionnaires au service de la couronne espagnole envoyés en mission en 1740 au Pérou. Selon leurs observations sur les murailles de Callao, ils notèrent l'absence de la régularité des remparts ainsi que la présence des douves:

« La calidad del terreno no lo permitía a causa de que, componiéndose todo él de guijarrería suelta y algún poco de tierra y arena por encima, luego que se cava cosa de tres o cuatro pies de profundidad, y en parajes mucho menos, se da en agua, y el suelo es de ninguna subsistencia » (D. Sáenz, 2005: 2).

En effet, notre objectif dans ce rappel historique n'est pas de faire l'histoire de la ville de Callao et de ses fortifications, mais de rappeler qu'à travers les témoignages de Frézier et de nombreuses chroniques et voyageurs du XVIII^e siècle, l'importance qu'avait le port du Callao dans le dispositif d'infrastructures de base de l'administration coloniale. La ville du Callao, en plus d'abriter le plus grand port de l'Amérique du Sud coloniale, était aussi le lieu de résidence des plus hauts fonctionnaires de l'administration coloniale, du clergé, de l'armée et de certains services commerciaux européens :

« Construidas en torno a un centro urbano en buena medida consolidado, la Plaza del Callao acogía diversas funciones: portuarias, militares, residenciales, administrativas. El centro del recinto amurallado se abría al mar, donde se encontraba la casa del Virrey, del Gobernador y la Parroquia, formando una plaza con frente al litoral, donde se localizaba un bastión. Incluía además cinco conventos de religiosos: dominicos, franciscanos, agustinos, mercedarios, jesuitas y los betlehemitas que atendían el Hospital San Juan de Dios. El cuerpo de guardia y la sala de armas se localizaban en torno a la residencia virreinal. Incluía además los almacenes de comerciantes franceses que tenían autorización, así como los establecimientos de comerciantes españoles que negociaban con mercancías llevadas de México, Chile y el interior del virreinato peruano » (D. Sáenz, 2005: 3).

Nous pouvons donc comprendre que la bourgade du Callao avait un double statut, économique et stratégique pour la capitale et pour l'administration coloniale.

En plus du port de Callao, il existait en 1826, c'est-à-dire au sortir de la guerre d'indépendance, les ports secondaires tels que : Arica, Islay, Quilca ou Mollendo. Au nord de Callao, il y avait Huacho, Huarmey, Samanco, Chimbote, Huanchaco, Pacasmayo, San José pour les villes de Chiclayo et Lambayeque. (Denegri Luna, 1977 : 55). Heinrich Witt quant à lui mentionne qu'il existait deux types de ports, les ports mineurs dépourvus d'un service de douane et des ports majeurs qui en possédaient et permettaient l'accostage des grands navires étrangers, comme Callao, Arica, Islay, Huanchaco et Paita (Witt, 1992 : 62).

En plus de l'édification d'un port en eaux profondes, l'Espagne disposait d'une flotte marine commerciale et militaire assez conséquente pour assurer une liaison permanente et surtout l'exportation des richesses de ses colonies en métropole en toute sécurité. À cette époque, le bateau à voile était un élément complémentaire et déterminant de la conquête des océans et du monde. À ce propos, c'est Felix Denegri Luna qui mentionne les types de navires que possédait l'Espagne et qui exerçaient le trafic maritime sur les côtières péruviennes coloniales : « *Los tipos de buques que se usaron para el tráfico marítimo en nuestras costas, o que llegaban a ellas fueron la fragata, la corbeta, el bergantín, la goleta, el pailebote, la balandra y los llamados botes huanchanos* » (Denegri Luna, 1977 : 65).

En effet, les navires commerciaux étaient des résidences permanentes des marins au regard du temps que duraient les voyages. Ils entretenaient un rapport étroit, émotionnel et même spirituel avec leur bateau. À ce propos, Fernando Romero Pintado rend un hommage aux bateaux à voile et résume parfaitement la vie à bord :

« El barco del comercio impulsado por velas era, vale decir, una casa que navegaba. El hombre de mar permanecía a bordo durante larguísimos y muy frecuentes períodos de tiempo que sobrepasaban, en mucho, los lapsos en que frecuentaba su hogar. A bordo bebía fuerte y cuando porteaba hasta recibía mujeres en la cubierta y en el sollado. Su buque, en realidad, era el eje de su existencia y llegaba a mirarlo

como un ser vivo, digno de cariño, de respeto, y capaz de imponer sacrificios y de ofrecer recompensas espirituales, poseedor de una personalidad que llevaba a responder a su dueño según el tratamiento que de él recibía » (Romero Pintado, 1984: 146).

Le texte de Romero Pintado révèle ici non seulement l'attachement des marins à leurs navires à qui ils attribuaient des qualités humaines et même divines, mais met aussi en évidence le côté ostentatoire que pouvait procurer la possession ou le voyage à bord de ces bâtiments. Heinrich Witt, tout au long de ses séjours sur le littoral péruvien préférait dormir et même prendre ses repas en compagnie de ses amis capitaines des bateaux que d'aller manger sur la terre ferme, probablement pour des raisons sécuritaires et sanitaires. Pour les marins la mer est le terrain de tous les fantasmes, de toutes les émotions, allant de l'admiration à la terreur. Le bateau à voile prenait une nature spirituelle. Avec lui, l'Océan et les mers devenaient le théâtre de plusieurs observations et des manifestations surnaturelles, des rencontres spirituelles, etc. Par exemple, au milieu du XIX^e siècle, Fernando Romero rapporte l'observation des sirènes et des néréides en 1857, ou encore la rencontre avec le bateau mythique l'Hollandais volant qui naviguait sans équipage sur les eaux du Cap de Bonne Esperance sans jamais arriver à destination. Selon le mythe: *« Cumple así una maldición divina que se impuso a un capitán de esa nacionalidad por su incredulidad en los poderes celestiales. El buque cambia de forma seis veces al día, y el solo verlo acarrea desgracia » (Romero Pintado, 1984: 149).*

En effet, s'aventurer sur les flots et s'exposer à la furie des éléments met en scène la relation dialectique que l'homme entretient avec la nature. Cette dernière, lorsqu'elle se manifeste par des phénomènes incontrôlés, rappelle constamment à l'homme son incapacité à la maîtriser. C'est pourquoi depuis les temps les plus reculés comme le pense Delphine Tempère, la mer, et l'océan plus particulièrement, fascinent et terrorisent par leur démesure et leur caractère indomptable. Par exemple, l'espace maritime par son immensité, sa profondeur, son caractère insondable et parfois sa violence, rappelait tour à tour l'ire divine ou les sévices diaboliques. On pensait que le diable se terrait dans les profondeurs marines, on imaginait que des

monstres maléfiques logeaient dans les entrailles de l'océan, on supposait encore que des démons habitaient les airs. Les violences de la mer lors d'une tempête pouvaient donc être interprétées comme une manifestation divine ou diabolique, ou encore, dans une relation dialectique, comme les deux à la fois. L'océan, relique menaçante du déluge, apparaissait alors comme l'instrument de la punition divine ou comme le domaine de l'instable, le règne de l'inachevé, un repaire de monstres ainsi que du diable¹⁰⁰. Ainsi donc, le mythe que rapporte Romero Pintado pouvait être interprété par ces croyances hérétiques et populaires sur les océans et les mers comme l'illustre parfaitement Delphine Tempère. C'est l'apparition des bateaux à vapeur qui commence à détruire les mythes autour des voiliers et des mers : « *El buque de vapor comenzó a destruir a los dioses y a apagar las voces tradicionales del mar. No fue solo el ruido monótono de la maquinaria y el agua agitada por rueda de paletas primero, y por la hélice, después; el humo, el pito* » (Romero Pintado, 151).

En somme, les bateaux à voile et à rames ont été pendant des centaines d'années l'expression même de la puissance espagnole et des autres puissances impériales européennes. Source de connaissances par les voyages, source de richesse par les échanges commerciaux, source de progrès technologique par toutes les inventions qu'ils ont provoqué. Il aura suffi de quelques décennies au XIX^e et XX^e siècle pour les faire disparaître. Ainsi donc, nous venons d'esquisser l'histoire de la marine coloniale espagnole, qu'en a-t-il été au XIX^e siècle sous l'ère républicaine ? Quelles politiques les autorités ont mis en place pour la création d'une compagnie de transport maritime sur le littoral péruvien ?

¹⁰⁰ Delphine Tempère, « Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII^e siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles », *e-Spania* [En ligne], 12 | décembre 2011, mis en ligne le 23 novembre 2011, consulté le 30 mars 2016. URL: <http://e-spania.revues.org/20832>; DOI: 10.4000/e-spania.20832.

6.3 La marine commerciale et les entreprises de navigation maritimes de la République.

L'accession du Pérou à l'indépendance a apporté des changements importants dans la structure économique du pays, mais aussi de graves perturbations socioculturelles dans la vie de la population. Les nouvelles autorités républicaines faisaient face à des enjeux d'ordre économique, social, politique et militaire. Par exemple, la croissance de l'espace urbain et surtout du niveau de vie économique des différentes catégories sociales, l'augmentation du nombre des résidents, la présence des hauts cadres de l'administration publique, la consolidation d'une aristocratie locale, le raffinement des habitudes et des mœurs. Tout ceci constitue des facteurs qui ont influencé les uns et les autres pour adopter un moyen de transport qui pouvait rendre moins pénibles, les déplacements dans les rues de Lima et l'intérieur du pays, alléger la pénibilité du trajet et un environnement rigoureux. Ils ont aussi orienté les autorités dans la création d'une compagnie de transport maritime civile sur le littoral péruvien.

Après la guerre d'indépendance, le pays était resté avec des marques indélébiles et dont certaines nécessitaient du temps pour les surmonter. La reconstruction prend aussi souvent les mêmes proportions ainsi que des moyens financiers et humains colossaux. En 1826, le port de Callao, garant de la bonne santé d'une marine marchande avait subi des dégâts, d'où la pauvreté des édifices. Et pourtant, 600 navires en sortaient à cette année (Denegri Luna, 1977 : 47).

Selon Mario Castro de Mendoza, dans *La Marina Mercante en la República*, l'histoire de la marine marchande péruvienne se divise en cinq phases, de l'époque de l'indépendance jusqu'en 1968. Mais, en ce qui nous concerne, nous allons tenter de comprendre et d'explorer trois étapes qui couvrent notre période d'étude, à savoir de 1821 à 1851, de 1852 à 1860 et de 1861 à 1902 (Castro de Mendoza, 1980 : 17).

La première étape (1821-1851) correspond aux 30 premières années de la République, elle marque le début des premières mesures et dispositions prises par les

nouvelles autorités républicaines pour l'organisation d'une marine marchande péruvienne :

« En el Gobierno de San Martín se exige a los extranjeros que deseen residir en el país, jurar la independencia y obtener la ciudadanía, se les prohíbe el comercio al por menor. El cabotaje se reserva a los buques y ciudadanos peruanos y el caso de autorizarse a buques de Chile, Rio de la Plata y Colombia, deben llevar 1/3 de tripulantes peruanos y si los buques son extranjeros "extra-zonales", su tripulación debe ser cubierta de 50% por peruanos » (Castro de Mendoza, 17).

Comme nous pouvons le constater, ces mesures du gouvernement de San Martín sont protectionnistes et nationalistes. Le but dans cette politique était de remettre les clefs de l'économie aux nationaux qui étaient exclus pendant la période coloniale. Parmi ces mesures figuraient entre autre les règlements de commerce maritime entre le Pérou, ses voisins hispano-américains et les étrangers. Par exemple, le point le plus remarquable dans cette phase c'est sûrement la "*Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante*", promulguée par le premier gouvernement de Ramón Castilla entre 1845 et 1851.

La seconde période s'étend de 1852 à 1860. Pendant cette période de 8 ans, les autorités républicaines et les investisseurs nationaux peinent à adapter le pays aux nouvelles normes de navigation en vigueur :

« [...] se produce un importante cambio de actitud, no por planteamientos doctrinarios, sino por la falta de capacidad del país para adaptarse a las nuevas técnicas en el transporte con la aplicación del acero y vapor a la navegación, en que los buques de vela ya no satisfacen las necesidades del comercio. En esta situación los hombres de gobierno no encuentran otra solución que abrir los puertos y caletas a los vapores extranjeros »¹⁰¹.

Ici, c'est l'abandon de toutes les mesures restrictives et protectionnistes en faveur de la marine péruvienne qui se traduit par l'ouverture des frontières maritimes et le début de la libéralisation de ce marché.

¹⁰¹ Castro de Mendoza, *op.cit.*, p. 17

La troisième et dernière phase entre 1861 et 1903 correspond à la libéralisation totale du trafic maritime par le décret de 1861: « *Se otorga a los vapores extranjeros los mismos privilegios que corresponden a los buques peruanos hasta el decreto de 1872 en que ya no se exige que los Capitanes de buques nacionales sean peruanos, simplemente que conozcan el idioma español y revaliden sus títulos* »¹⁰². Avec cette politique du « laisser faire » et du « laisser passer », les gouvernants avaient donné le libre change et circulation aux entreprises étrangères de transport maritimes qui allaient accaparer le transport des millions de tonnes du *guano*. Cette troisième phase était aussi marquée par la période sombre de la Guerre du Pacifique en 1879. Elle s'était soldée plus tard par: « *La anulación de las concesiones otorgadas a las Compañías de Vapores extranjeras y el desahucio en todos los tratados de Comercio y Navegación de la clausula de la "nación más favorita"* »¹⁰³.

La brève présentation ainsi faite de la chronologie de la marine marchande péruvienne du XIX^e siècle va nous permettre de comprendre tous les enjeux et surtout les défis qu'avaient les autorités républicaines péruvienne à mettre en place une réelle politique de la création d'une compagnie maritime capable de satisfaire la demande nationale en termes de transport des biens et des personnes sur le littoral péruvien et surtout le défi de se lancer dans le commerce international. Cela permet aussi de nous interroger sur l'organisation du transport maritime sur les côtes péruviennes et les moyens humains et matériels à cette période.

a) La réhabilitation du port de Callao

L'une des premières mesures prise par les autorités républicaines en janvier 1830, par le General Gamarra fut celle de reconstruction des quais du port du Callao détruit lors de guerre de libération en lançant un appel d'offre aux personnes et aux entreprises capables de réaliser cet ouvrage sur la base d'un contrat. Pour son financement: « *El gobierno dispone en el mes de abril el pago de un real por bulto que se*

¹⁰² *Ibidem*

¹⁰³ *Idem*, p.18

movilice en el puerto, cualquiera que sea su clase, volumen o valor, así como el pago de dos reales por pipa en la aguada que realizan los buques » (Castro de Mendoza, 1980: 133).

La construction et la réhabilitation des quais du port de Callao, faisaient partie des mesures de base en termes d'infrastructure pour mener une politique de transport maritime. C'est donc les ingénieurs Thomas Heyworth et Tomás Gil qui avaient décroché le contrat¹⁰⁴ et l'exécution devait durer une année et demie. C'était une grande œuvre pour le pays avec des retombées économiques importantes à long terme comme le déclarait Manuel Perez de Tuleda, un fonctionnaire du Ministère des Finances de l'époque que cite Castro de Mendoza :

« El antiguo muelle estrecho e imperfecto se hallaba desbaratado e incapaz de admitir botes más pequeños, deshechas sus chozas, derramadas las piedras, rota la estacada que cubría el navío que formaba su cabeza, expuesto éste, de un día a otro, a salir a pedazos del sitio en que estaba colocado. La nueva obra es de cajonería de mangle con relleno de piedra de la isla, muy sólida y bien dirigida, y los aumentos que ha recibido con ella el muelle, además de lo reparado, son de 135 varas de longitud y 20 varas de ancho, extensión mas suficiente para que por falta de ella no se retarde jamás el despacho de los buques » (Castro de Mendoza, 1980: 133).

En effet, la construction et l'extension des quais du port permettaient la réception des navires plus grands pour permettre d'accroître l'activité portuaire. Dans le même sens, les Règlements de Commerce de 1826 et 1840, classaient les ports d'Ilo, Nazca, Huacho, Casma, Pacasmayo, Iquique, Pisco, Santa, San José et Lambayeque comme ports secondaires (Basadre, 1963 : 594). Pour rappel, la mise en place au Pérou d'une marine marchande compétente et surtout la création d'une compagnie maritime de transport des biens et des personnes nécessitait des infrastructures, des moyens humains et matériels conséquents. De quels moyens matériels flottants disposait le Pérou au sortir de la guerre de libération ?

¹⁰⁴ Contrat accordé le 20 mars 1834. Ce dernier contient trois clauses que devaient respecter les ingénieurs, à savoir: «- Duración de la obra un año y medio "contado desde el día en que se halle acopiada la madera para la construcción. - Los contratistas concurren con un capital propio de 20.000 pesos y el Gobierno con los derechos creados para este fin, cualquiera que sea la cantidad que se recaude. - Concluido el muelle y determinado el costo total de la Obra, el "duplo será el compensativo de los empresarios, siendo además reembolsable su capital"» (Castro de Mendoza, *op.cit.*, p. 133).

Au début du XIX^e siècle, le vice-roi Abascal (1806-1816), en suivant la tradition de ses prédécesseurs dans la gestion et l'édification des infrastructures nécessaires au rayonnement du Pérou, avait aussi contribué entre autres à la réorganisation des forces armées, à l'amélioration de la défense de Lima et du port du Callao et surtout avait permis l'ouverture du marché péruvien à l'international en autorisant le trafic des navires étrangers sur toute la Côte du Pacifique allant de l'Amérique centrale aux côtes chiliennes¹⁰⁵. Cette politique commerciale d'Abascal était motivée en grande partie par l'état désastreux des finances du fait de l'orientation commerciale de la métropole qui attribuait plus de marchés aux corporations des commerçants de Madrid qui avaient le monopole au détriment des commerçants liméniens. En effet, entre 1800 et 1820 la situation financière du Pérou est catastrophique par rapport à la Nouvelle Espagne. La Trésorerie de Lima avançait les chiffres de 4,7 et 4,3 millions de pesos, tandis que la Nouvelle Espagne se retrouvait avec 27 millions de pesos en 1805 et 13,5 millions en 1819 après plusieurs crises sociopolitiques (Hamnett, 2013 : 32). L'ouverture de la vice-royauté à l'international devenait une nécessité dans la mesure où : « *En el Peru, el gobierno virreinal dependia en gran parte de los ingresos del comercio directo con exterior...* » (Hamnett, 2013: 22).

Selon Rosendo Melo, en dehors des navires étrangers, la marine marchande disposait en 1860 d'une flotte de 110 bateaux de nature et capacités différentes (Image 3): « *En 1860, la marina mercante constaba de 15 fragatas, 33 barcas, 33 bergantines y 29 goletas, con capacidad las 110 naves de 24,234 toneladas* » (Rosendo Melo, 1980: 100). Si nous comparons le nombre des navires péruviens et les différentes entrées d'autres navires étrangers, nous constatons que le pays ne disposait pas assez de bateaux pour satisfaire une demande toujours aussi croissante en termes de transports de biens et de personnes. Par exemple, on se souvient qu'avant l'agrandissement et la réhabilitation des quais du port de Callao, le port recevait déjà en 1826 près de 400 navires d'après Felix Denegri Luna, entre 1861 et 1870 le trafic avait doublé comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous :

¹⁰⁵ Brian Hamnett, "El virrey Abascal y sus cinco homólogos novohispanos, 1806-1816: un estudio comparativo", In: Scarlett O'Phelan & Georges Lomné, *Abascal y la contra-independencia de América del Sur*, Instituto Francés de Estudios Andinos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2013, p. 19.

*Statistiques de l'activité du port de Callao entre 1826 et 1879*¹⁰⁶

Périodes	Nombres de navires entrants	Tonnage
1826	400	450.621
1838	48	54.074
1841-1860	3735	4.283.848
1861-1867	2237	2.520.103
1868-1870	1528	1.721.375
1870-1879	9367	5.427.907

Tableau 7: Activité du port du Callao entre 1826 et 1879

*Noms et nombres des bateaux à voile péruviens jusqu'en 1879 (Image 4)*¹⁰⁷

Aparejo	Tonelaje	Nombre del buque	Tráfico
Bergantín	180	Bernardo	La costa
	197	Carlos Federico	Costa de Chile
	144	Jesus Elias	La costa
	120	Huarmeyano	-
	183	Campidoglio	-
	182	Elskea	-
		Isalco	-
	173	Bárbara Gómez	-
	112	María Incarnación	-
	165	Mercedes A. de Wolley	-
	96	Carmencia	-
	184	Rosario de Guarmey	-
	135	Andador	-
	181	Eduardo	-
	197	Jackin	-
	139	Rápido	-
	152	Coronila	-
	151	Pilar	-
	185	Campeador	-
		129	Héctor
	139	Rosa de Chao	-
	80	Paquete de Pisco	-
	92	Atrevida	-
	106	Campeadora	-
	93	Carolina	-
	98	Jenara	La pesca
	184	Paquete de Casma	La costa

¹⁰⁶ Données compilées non exhaustives de Felix Denegri Luna et Rosendo Melo.

¹⁰⁷ Romero Pintado, pages 104 et 106.

Goleta	160	Jorge Zahra	-
	55	Furia	-
	93	Caballo Marino	-
	120	Virginia	-
	134	Corina	-
	165	María Cristina	-
	228	Manuelita	-
	91	Manuelita Hernández	-
	53	Paquete de Huacho	-
	60	Rosita	-
	132	María	La costa
	158	José Castro	-
	87	Rosarito	-
	130	Florencia	-
	152	Colón	-
	89	Apurimac	-
	110	Paquete de Islay	-
	96	Preciosa	-
	30	Joven María	-
50	Manuela	-	
134	Ascopana	-	
Barca	197	Cóndor	Ultramar
	156	Rosalía	La costa
	196	Josefa Ayllón	China
	150	La estrella	La costa
	227	Tubalcaín	Méjico
	199	Callao	-
	184	Fany	La costa
	192	Emilia	-
	158	Primero de Julio	-
	270	Rosalía	-
	270	Micaela de Moquegua	-
	179	Faustino Rivera	-
	185	Urmeneta y Ramos	-
1.439	Westerward Ho	China	

Tableau 8: Noms et nombre des bateaux péruviens

Sur ce tableau, nous pouvons observer deux périodes. La première qui va de 1826 à 1838 laisse entrevoir un faible trafic portuaire dû probablement à la genèse de l'organisation du système de transport maritime par les nouvelles autorités républicaines, mais également à cause de la période d'instabilité politique qu'a vécue le Pérou durant la première moitié du XIX^e siècle. La deuxième période qui va de 1841 à 1879, traduit une période d'expansion de l'économie péruvienne favorisée par

l'exportation du *guano*¹⁰⁸ qui avait multiplié les échanges commerciaux avec les grandes puissances nécessiteuses de cette manne pour des besoins agricoles. L'image 4 montre les noms et le nombre des différents voiliers ainsi que leurs différents circuits et destination dans le trafic maritime. Pour revenir à la question de guano que nous venons d'évoquer et qui constituait une des activités économiques phares et rentables pour le pays, ce fertilisant a produit au Pérou une croissance énorme du trafic maritime et aider à l'augmentation des relations avec l'Europe et les Etats-Unis. La mer et tout ce qui se rapportait à elle ont joué un rôle national déterminant, non seulement par le fait que le fertilisant était un produit naturel qui a enrichi le Pérou en le plaçant en situation dominante en Amérique latine, mais l'a aussi converti en producteur unique envié par le monde.

Nous n'allons pas développer dans ce point les éléments techniques et statistiques relatifs à l'industrie de cette matière première dans la mesure où, étant devenue en 40 ans le pilier de l'économie péruvienne en surclassant le minerai d'argent, l'industrie du guano un sujet complexe qui nécessite une étude approfondie. Son extraction et la commercialisation n'avaient commencé qu'au milieu des années 1840 avec des rendements faibles avant d'exploser dix ans plus tard: « *Los ingresos provenientes de esta fuente comercial, que en los finales de los cuarenta habían sido el valor de 5%, en 1869 llegaron a 80%* » (Romero Pintado, 276). Ce phénomène économique a apporté comme conséquence directe, l'établissement permanent des contacts directs des habitants de Callao et de la côte avec de nombreux individus qui venaient dans les bateaux commerçants et d'autres et qui emportaient le fertilisant à l'étranger.

¹⁰⁸ Carlos Callo Lazo, *Le guano (du quechua wanu) est un substrat résultant de l'accumulation massive des excréments de chauves-souris, des oiseaux marins y des phoques, en milieu arides ou rarement humide. Comme engrais naturel, le guano est un fertilisant très effectif dû à son contenu exceptionnel riche et présents dans les trois principaux composants pour croissance des plantes: nitrogène, phosphore et potassium. Le guano des oiseaux marins est riche en nitrogène, d'oxalate d'ammoniaque et d'urée, du phosphore et phosphate, mais aussi du sel terrestre et des impuretés. Le guano provient donc de ces dépôts locaux frais, comme ceux des Iles de Chincha au Pérou, ils contiennent 8 à 16 % de nitrogène, de 8 à 12 % d'acide phosphorique, et 2 à 3 % de potassium équivalent.* In:

http://www.academia.edu/14183614/La_era_del_Guano_de_Isla_en_el_Per%C3%BA_1845_-_1879

Même si son exploitation a influencé et remodelé le trafic maritime sur cette côte du Pacifique, nous allons plutôt nous intéresser dans les lignes qui suivent à l'influence sur les prix de transport des personnes dans les navires marchands par rapport à ceux pratiqués par des compagnies agréées aux transports des civils.

Forte de 110 bateaux, la marine marchande péruvienne était moins équipée au regard de la capacité de l'industrie navale que possédaient les autres pays qui naviguaient sur ses côtes. Pour cela, la création d'une compagnie maritime nationale pouvait non seulement pallier le problème de logistiques maritimes dans le transport des biens et des personnes mais aussi s'inscrire sur la liste concurrente des pays qui avaient une notoriété dans la construction, l'équipement et surtout l'adaptation aux nouvelles technologies dans le domaine maritime. À ce propos, le monde au XIX^e siècle compte trois grandes puissances ; l'Angleterre, les États-Unis et la France, qui entretenaient les liens de coopération avec le Pérou. Pendant la deuxième moitié du siècle, ces trois pays étaient les principaux acheteurs du guano péruvien. La dynamique du trafic commercial qu'ils avaient établi avait favorisé l'accès à un libre échange qui faisait que la quasi-totalité des produits manufacturés étaient importés de ces trois pays.

Il faut aussi rappeler qu'au XIX^e siècle, la pensée de l'élite péruvienne était européenne et surtout française, avec son libéralisme social et économique issue des penseurs tels Saint-Simon, Comte, Fourier et d'autres, dont l'influence a conduit à affronter le militarisme existant à cette période. Ces pays européens qui étaient des modèles pour le Pérou, avaient conquis le monde grâce au pouvoir de la mer et d'une marine marchande efficace. À ce propos, Fernando Romero Pintado mentionne qu'au XIX^e siècle:

« Gran Bretaña, Francia, Holanda, España y Portugal tienen colonias en todos los continentes, separados unas de otras, y de sus metrópolis, por vastas aéreas oceánicas. Sola hay una manera de coser entre si esos fragmentos territoriales a fin de darles unidad: mediante una marina mercante que esté en capacidad de satisfacer las necesidades que se presentan » (Romero Pintado, 1984: 74).

b) Les différentes entreprises de transport maritime

Depuis la création de la machine à vapeur par les Anglais et son adaptation à un bateau *le Palmipède* par le Français Claude François Jouffroy d'Abbans en 1776, le monde des transports n'a cessé de changer. Au Pérou, l'acquisition de cette technologie va se faire à partir de 1836, avec un appel d'offre émis du 18 juin 1836, par le Consul General de la Grande Bretagne au Pérou, Belford Hinton Wilson, aux commerçants établis au Pérou et désireux s'investir dans ce projet. En effet, il s'agissait de faire intervenir les hommes d'affaire anglais résidents au Pérou dans le financement d'un projet de la création d'une entreprise de transport maritime, reliant les ports des villes sud-américaines du Pacifique à la Grande Bretagne par le Canal de Panama :

« Se llama la atención de los ingleses comerciantes y residentes en el Perú, a las copias anexas de algunos documentos sobre el asunto de abrir la costa occidental de Sud América. De estas piezas se infiere que el Gobierno de S.M está dispuesto a prestar auxilios para la realización de este objeto; pero no deja de ser muy manifiesto que sin la cooperación activa de las personas que deben sacar inmediatas ventajas de la ejecución del proyecto, no puede llevarse a cabo fácilmente »¹⁰⁹.

C'est au sortir de plusieurs assemblées, le 5 septembre 1836 que la commission des commerçants et hommes d'affaire anglais du Pérou, après la consultation de plusieurs projets, que la tâche fut donnée à Guillermo Wheelwright qui présenta l'unique proposition, en vue de la création d'une entreprise de navigation à vapeur sur la côte du Pacifique. Ce projet s'était étendu à d'autres gouvernements, notamment ceux de Bolivie et du Chili. L'administration postale au Pérou avait vu là une opportunité et avait demandé que ladite entreprise introduise dans son règlement le transport du courrier :

¹⁰⁹ Documentos Relativos a la proyectada compañía de Navegación por el Vapor en el Pacífico. Lima, Imprenta de José M Masías, 1836, p. 1.

« Que introduce en su reglamento un artículo que le precise a conducir todas las cartas de los súbditos Británicos, y las que se dirijan a ellos, desde cualquier punto hasta otro que esté dentro de los límites de las navegación de la Compañía, a razón de un real, o un chelín, por cada carta doble, cuatro reales, o dos chelines, por cada onza de peso por paquetes de cartas; y por los impresos de cualquier país un real, o seis peniques por cada libra de peso »¹¹⁰

Le trafic océanique s'étant transformé en un élément vital pour les pays qui ne se limitaient plus à la recherche des épices, des esclaves africains et du sucre, mais parcouraient de longues distances à la recherche des produits chimiques, des végétaux, des animaux, qui étaient indispensables tout autant que les matières premières. Cette idée rejoint celle de d'Alfred Mahan, que cite Luis Alfaro Garfías dans son ouvrage, *Perú. País Marítimo*. En effet, Mahan avait compris l'importance et l'influence de la mer depuis les temps immémoriaux. Selon lui, les pays qui ont une ouverture à la mer ont un bel avenir dans la mesure où la mer est une porte d'interaction avec les autres nations pour le commerce international. Qu'un pays peut être riche s'il a une proximité aux lignes maritimes et un accès ouverte ; s'il possède des ports aptes et connectés avec l'intérieur du territoire, de façon à ventiler sa production et ses richesses vers l'extérieur ; s'il a une population proche de la mer, une conscience maritime existante et surtout un gouvernement qui soutient les politiques maritimes¹¹¹.

C'est dans cette dynamique que le gouvernement péruvien en collaboration avec l'Angleterre concédèrent à l'homme d'affaires américain William Wheelwright le contrat pour la fabrication de deux navires, le « *Perú* » et le « *Chile* » et la création d'une compagnie de transport maritime le 12 septembre 1836. Quatre années plus tard en 1840, il fut créé en Angleterre la « *Compañía de Navegación a Vapor en el Pacífico* » avec des capitaux étrangers et qui devait opérer sur les côtes péruviennes. Le 27 septembre 1838, Wheelwright avait fondé à Londres la *Pacific Steam Navigation Company* avec un capital initial de 250.000 Livres Sterling. En 1839, on débuta dans

¹¹⁰ Documentos Relativos a la proyectada compañía de Navegación por el Vapor en el Pacífico. Lima, Imprenta de José M Masías, 1836, p. 2.

¹¹¹ Luis, Alfaro Garfías, *Perú, País Marítimo*, CENTRUM, Católica- Centro de Negocio de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2010, p. 13

les ateliers de London Curling & Young à Limehouse, la construction de la première flotte de la P.S.N.C., formée par deux bateaux à vapeur en bois et impulsés par deux palettes latérales: «Perú » de 690 tonnes et « Chile » avec 682 tonnes. Ils furent mis à l'eau respectivement le 18 et le 21 avril 1840. En effet, le contrat stipulait que l'homme d'affaire avait: « *El privilegio exclusivo por diez años para establecer la navegación por buques de vapor en nuestros puertos abiertos al cabotaje y ríos, con las exenciones y privilegios concedidos o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales* » (Castro de Mendoza, 1980: 129). En gros, il s'agissait d'un droit exclusif d'exploitation des côtes péruviennes à but commercial accordé par le Président de la République Andrés de Santa Cruz. Ces droits ont été également appliqués en Bolivie le 8 novembre 1836 par la même autorité, dans la mesure où Andrés Santa Cruz était le Président de la Confédération Pérou-Bolivie (1836-1839).

Les autorités péruviennes voyaient dans la création d'une compagnie maritime et surtout l'adoption des bateaux à vapeur qui étaient à cette période l'attraction majeure en terme de technologie maritime, des avantages sur bon nombre de plans, notamment logistique, économique et surtout par le gain de temps. Sur ce dernier point, Mario Castro de Mendoza mentionne que pour une distance comme celle qui sépare Londres, la capitale britannique du port du Callao au Pérou, les bateaux à voile mettaient au moins trois mois, alors qu'avec les bateaux à vapeur, ce temps était réduit d'un tiers, c'est-à-dire trente jours (Castro de Mendoza, 129). Quant aux avantages socioéconomiques, l'établissement des lignes de navigation maritime régulières sur la côte avait produit des effets de sécurité et surtout un engouement certains de la population comme le mentionne Palacio Rodríguez:

« *La seguridad y la exactitud con que las bodegas de los vapores van pariendo cargas en cada puerto, permite transportar a menor costo, y sin tomarse los afanes de conducirlos utilizando una recua de mulas, los panes de azúcar, las botijas de vino, pisco, o aceite, así como las mercaderías, que se trasladaban de un lugar a otro de la costa* » (Palacio Rodríguez, 571).

D'ailleurs, en parlant de sécurité et surtout de l'aisance qu'offrait la mer en terme de transport, rappelons qu'au XIX^e siècle et même pendant l'époque coloniale,

la mer fut l'espace le plus facile et le plus rapide pour se déplacer sur de grandes distances, à l'intérieur comme à l'extérieur du Pérou. Le vice-roi pour aller de Puno à Cuzco, empruntait la voie maritime jusqu'au port d'Ilo et de là il pouvait transiter par Arequipa jusque dans les Andes (Velasquez Castro, 2013 : 6). En effet, la côte péruvienne était dépourvue d'infrastructures routières praticables en toutes saisons, en raison non seulement d'une absence de politique de la route entretenue depuis l'époque coloniale; mais également à cause des conditions morphologiques qui rendaient difficiles toutes mobilités. Par exemple, Heinrich Witt nous apprend que le vendredi 18 au mercredi 23 mai 1823, lors de son voyage entre Quilca et Callao, 52 passagers partageaient le même bateau que lui et que la majorité d'entre eux étaient des députés qui se rendaient à Lima : « [...] *Una numerosa tripulación y 52 pasajeros a quienes se les preparó alojamiento entre cubiertas. Muchos de ellos eran Diputados de Congreso que pronto se reunían en Lima* » (Witt, 1992: 32).

Ce que mentionne Palacio Rodriguez et les autres penseurs et des chroniqueurs du XIX^e siècle rejoint l'observation qu'avait faite William Wheelwright en analysant les besoins en termes d'infrastructures de transport et le climat économique des pays de l'Amérique du Sud et surtout les avantages que pouvaient procurer la création d'une compagnie maritime en profitant des moyens technologiques de l'époque. D'ailleurs, interrogé par la chambre des Sénateurs chiliens le 12 juin 1835, il avait déclaré:

*« Por la experiencia que he adquirido en los muchos años de mi residencia en estos países, estoy convencido íntimamente de la inmensa utilidad que el comercio y la agricultura recibirían por una continua, rápida y segura comunicación entre los países vecinos y particularmente como ruta de transito para Europa por la vía de Panamá, y su establecimiento ha sido objeto de constante anhelo »*¹¹².

¹¹² Extrait d'un auteur anonyme, "Noventa Años en Chile. El relato del Establecimiento de la navegación por vapor el Pacifico", consulté le 12 mars 2016, [file:///C:/Users/Proprietaire/Downloads/211517%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Proprietaire/Downloads/211517%20(1).pdf)

Les deux bateaux jumeaux le Pérou et le Chili, de la compagnie anglaise¹¹³ ont été mis à flot et arrivèrent à Valparaíso le 15 octobre 1840. La liaison entre le port chilien et Callao s'est faite le 25 octobre de la même année pour l'inauguration du bateau « *Perú* », qui partit avec 40 passagers et arriva le 3 novembre 1840 avec 8 passagers, après plusieurs escales aux ports de Coquimbo, Huasco, Caldera, Cobija, Arica, Islay, Pisco et Callao (Basadre, 1963 : 580). Notons ici que le droit exclusif donné à Wheelwright d'exploiter la côte péruvienne était le même que celui donné aux autres bateaux à voile nationaux. Au début de sa création, la compagnie avait connu des problèmes de fonctionnement et économiques. En 1847, la situation économique étant devenue stable, le gouvernement péruvien décréta en 1850 une loi contre le monopole absolu cédé à la compagnie en 1836 et décréta le principe de la libre concurrence (Palacio Rodriguez, 1991 : 571).

Les bateaux « *Perú* » et « *Chile* » au port de Callao en 1840 (Image 6)¹¹⁴



Figure 21: Bateaux péruviens (Pérou et Chili)

Malgré cela, la compagnie a continué à s'agrandir, avec deux bateaux au début de sa création en 1840. Passées les difficultés économiques avec notamment un renflouement de ses caisses par les pays qui au début avaient signé avec la

¹¹³ A la même période, la *Pacific Steam Navigation Company* avait aussi un autre bateau « *La Reina del Mar* » de 600 pieds et 25.000 tonnes, avant « *Perú* » et « *Chile* » qui eux pouvaient accueillir de 150 passagers et 300 tonnes de marchandises (Basadre, 580).

¹¹⁴ Image extraite de Eduardo Estrada Guzmán, *Historia Marítima del Ecuador Tomo VII la República 1840 - 1850 Volumen 1: Antecedentes - 1841*, Instituto de Historia Marítima Armada del Ecuador, Guayaquil 2005, p. 173.

compagnie pour le transport des messageries, à savoir l'Angleterre, le Pérou, le Chili, la Bolivie et la Colombie qui avaient versé respectivement, 175.000 pesos, 14.000, 66.000, 5.000 et 4200 pesos. Avec 52 ports desservis dont 23 lieux au Pérou pour une moyenne annuelle de 19.000 passagers, elle était la seule compagnie régulière sur les côtes péruviennes, l'Etat était obligé de renouveler un contrat de trois ans pour le transport de messageries, le 18 septembre 1860. Pour la période allant du 30 novembre 1859 au 30 novembre 1860 : « [...] *Pasaron por la Audiencia de Correos 418.208 cartas ordinarias* » (Romero Pintado, 579). C'est pour dire toute l'urgence qu'avait cette structure pour la distribution des messageries à travers le pays et même à l'étranger. En 1852, après l'augmentation de sa flotte par quatre nouveaux bateaux jusqu'à atteindre en 1878 plus de 57 navires pour un capital qui pouvait atteindre trois millions de livres sterling (Rosendo Melo, 1980 : 104). Avec un tel monopole et une prospérité grandissante, la compagnie avait créé en 1865 deux lignes maritimes, une côtière qui devait naviguer près des côtes sud américaines du Callao au Panama et une version transatlantique qui liait Valparaiso à Liverpool. Les principaux ports péruviens étaient desservis par la ligne côtière.

Nous pouvons remarquer ici que la Compagnie de Navigation à Vapeur dans le Pacifique est une collaboration tripartite entre les industriels, les hommes d'affaire anglais et l'Etat péruvien. Les autorités péruviennes après l'abrogation du monopole d'exploitation de ses côtes accordée à Wheelwright et sa compagnie, espéraient toujours la mise en place d'une compagnie maritime nationale dotée des bateaux à vapeur. En 1860, il y eut la création de la Compagnie Américaine qui possédait un bateau à vapeur, *El Peruano* et naviguait entre les ports de Pisco et de Lambayeque. Selon Rosendo Melo, cette compagnie fut rachetée par celle de Wheelwright pour briser la concurrence avant même que cette dernière n'eut la possibilité de s'agrandir : « *La Compañía inglesa comprendió sin duda que tan brillante resultado era aliciente eficaz que la Compañía Americana ampliara su flota y le compró su vapor en magnifico precio* » (Rosendo Melo, 1980). Face au monopole et à la domination de la compagnie anglaise, l'indignation des pays qu'elle desservait était tellement grande que pour le Pérou et ses voisins, le ressentiment devenait régional. C'est dans cette optique que fut créée au Chili la Compagnie Sud Américaine des Bateaux à Vapeur

en 1870 dans le but de partager les parts du marché de la *Pacific Steam Navigation Company*. À ses débuts, cette entreprise de transport maritime possédait quatre petits bateaux (*Maipo, Paquete de Maule, Bío Bío et Huanay*) que Rosendo Melo compare à des grandes chaloupes à vapeur. Trois années après sa création, la Compagnie chilienne de transport maritime avait atteint douze bateaux et devenait ainsi un sérieux concurrent de la compagnie anglaise. Aussi, le point saillant de la discorde entre les deux compagnies était celui de la tarification des trajets entre les différents ports de l'Amérique du sud. Pendant les années de monopole absolu de la compagnie maritime anglaise, cette dernière pratiquait des prix parfois exorbitants. Et pourtant, le comité tripartite, c'est-à-dire entre Wheelwright, les commerçants anglais au Pérou et la couronne britannique sans oublier les représentants des gouvernements sud-américains qui avaient souscrit un contrat de navigation, s'étaient entendus sur une grille tarifaire qui prenait en compte le temps et le coût comme le présente Eduardo Estrada Guzmán, dans le VII^e tome de *Historia Marítima del Ecuador* (image 6) :

Tarifs maritimes entre les différents ports sud américains et péruviens au XIX^e¹¹⁵(7)

De:	PUERTOS a:	A VELA		A VAPOR			
		Días y horas	Precio (Pesos)	Días y horas	Precio (Pesos)		
Callao – Valparaíso		22		102	7	12	68
Callao – Iquique		18		85	3	12	34
Callao – Arica		18		85	3		34
Callao – Islay		18		85	2		34
Callao - Huanchaco		4		34	1	3	17
Callao - Paíta		6		34	2	5	17
Callao - Guayaquil		8		51	3	2	25
Valparaíso - Callao		11		68	6	6	42
Iquique - Callao		7		51	3		34
Arica - Callao		6		51	2	12	34
Islay - Callao		4	12	22	1	18	17
Huanchaco - Callao		7		42	1	12	25
Paíta - Callao		15		85	2	7	42
Guayaquil - Callao		21		102	3	4	85

Figure 22: Tarifs maritimes entre différents ports sud-américains et péruviens

¹¹⁵ Eduardo Estrada Guzmán, *Historia Marítima del Ecuador Tomo VII la República 1840 – 1850 Volumen 1: Antecedentes – 1841*, Instituto de Historia Marítima Armada del Ecuador, Guayaquil 2005, p. 25.

L'analyse de ce tableau démontre que les nouvelles technologies des bateaux à vapeur étaient plus efficaces en termes de temps de transport et surtout du coût du trajet que les bateaux à voile. Nous pouvons aussi observer cette substantielle différence de temps entre les voiliers et les bateaux à vapeur selon qu'ils naviguaient contre ou avec les vents ou les courants favorables. En termes de coût de transport, c'est plutôt l'exportation du *guano* qui a stimulé d'autres choix. En effet, les prix du voyage dans les bateaux étrangers étaient plus bas que ceux pratiqués par la *Pacific Steam Navigation Company*. Cette baisse de prix de transport a facilité l'immigration massive de nombreux professionnels, des artisans, les commerçants, les voyageurs curieux, etc., ou inversement la sortie de l'élite et des nombreux professionnels péruviens à l'étranger, avec des objectifs divers, allant de la formation à la recherche des débouchés commerciaux.

En bref, même si le Pérou n'a pas pu créer une compagnie de transport maritime comme il le désirait, la mort de Wheelwright le 26 septembre 1876, retiré de la compagnie quinze ans après sa création en 1855, laisse entrevoir de réelles difficultés organisationnelles pour les autorités républicaines dans ce secteur. L'homme d'affaires américain a non seulement apporté la révolution industrielle dans la mesure où son labeur et sa détermination ont contribué à rapprocher l'Amérique du Sud de l'Europe et des Etats-Unis. Par son action, il a démontré aux autorités républicaines, l'importance de la mer dans le développement géostratégique. La faiblesse du Pérou dans ce domaine était les prémices d'une catastrophe vécue avec la Guerre du Pacifique contre le Chili. Fernando Romero Pintado rejoint Wheelwright et explique cette défaite cuisante du Pérou lors de cette guerre par l'absence d'investissement ou d'une politique industrielle militariste.

En effet, sans pour autant rentrer dans les détails complexes de l'armement naval et militaire, l'auteur explique que les avancées scientifiques et techniques ont eu des conséquences réelles sur le développement des industries et l'économie des nations, mais ont aussi constitué un danger pour l'équilibre et la vie de l'humanité. L'industrie militariste a toujours existé même si c'était sous une forme modeste. Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, les achats d'armes par les gouvernements

se multipliaient quantitativement, puisque l'attention de ces derniers s'était focalisée sur certains marchés de production d'armes. Rappelons qu'à cette période, les plus grands fabricants d'armes étaient l'Angleterre, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis. Pour le cas des pays qui avaient une industrie militaire, l'orgueil national et d'autres considérations déterminaient toujours le choix des armes plus performantes. Pour ceux qui n'étaient pas dans cette circonstance, ils achetaient des armes dans différents pays comme ce fut le cas du Pérou (Romero Pintado, 1984 : 168). Alors, si le Pérou avait des difficultés pour se doter non seulement d'une compagnie de transport maritime capable de résoudre le problème de mobilité sur la côte et surtout n'avait pas mis en place une politique d'équipements de protection territoriale, qu'en était-il pour l'intérieur du pays ? Quelle politique de transport a été mise en place par les autorités républicaines pour pallier les problèmes de transport sur les voies navigables des fleuves d'Amazonie et lacustres des Andes ?

6.4 La navigation fluviale en Amazonie

Plusieurs auteurs comme Antonello Gerbi qui dans sa célèbre phrase : « *Perú es un camino* »¹¹⁶, dénonçait l'enclavement et l'isolement du par rapport à d'autres pays. D'autres pensent que le Péruvien n'a pas de voisin, dans la mesure où les distances qui séparent sont énormes. Il partage avec le Chili et l'Equateur cette caractéristique de l'isolement qui n'a pas de pareil dans le monde. En effet, le Pérou est situé sur la côte Pacifique et à l'ouest de ce qu'on pourrait considérer comme un « océan amazonien » pour sa densité et son hostilité. Ces deux obstacles naturels limitaient respectivement, l'accès vers l'Europe qui constituait la base sociale de l'aristocratie péruvienne avec laquelle le pays entretenait les relations de tout genre et surtout l'accès au voisin brésilien, véritable géant de l'Amérique du sud.

Nous avons dans la première partie de ce travail présenté l'état des infrastructures routières dans l'Amazonie péruvienne. Afin d'éviter toute redondance, nous allons dans ce point aborder la problématique de la navigation

¹¹⁶ Antonello Gerbi, *Caminos del Perú: Historia y actualidad de las comunicaciones*, Banco del Crédito, Lima, 1944, p. 9.

fluviale dans les différents affluents de l'Amazonie. En effet, avec près de 80 millions d'hectares, soit plus de 60 % du territoire, la région amazonienne péruvienne occupe une place de choix dans l'organisation géographique du pays. Malheureusement, même pendant l'époque coloniale, cette partie du territoire était presque méconnue, en dehors de quelques missionnaires qui s'y aventuraient pour l'évangélisation des populations indiennes.

Sous l'ère républicaine, les premières tentatives gouvernementales à s'intéresser à cette partie du territoire se sont faites sous la présidence du General José Rufino Echenique Benavente en 1845 avec pour objectif de regrouper des données statistiques pour le déploiement militaire : « *El primer intento republicano de evaluación de nuestra realidad física fue de carácter cuantitativo y se destinó principalmente a la extensión del territorio patrio. En interés de la topografía y estadística militar del país, se dedicó obtener sus verdaderas distancias, medidas y fijadas* » (Romero Pintado, 1984: 241). Pendant toute la première partie du XIX^e siècle, cette partie du territoire était méconnue des autorités républicaines. Si tel était le cas, ces mêmes autorités ne se préoccupaient pas du sort des populations ou du désenclavement de cette partie du territoire.

Et pourtant, le rêve fluvial du Pérou en Amazonie était permis. Selon Fernando Romero Pintado, les possibilités pour le Pérou de sortir vers l'Atlantique en utilisant les fleuves orientaux et des différents affluents de l'Amazonie navigables, ainsi que le désir de profiter d'eux dans un but économique et social, ont été des motifs qui ont permis une révolution des attentes qui ont agité de nombreux Péruviens et investisseurs étrangers qui avaient pour objectif l'expansion territoriale et l'ouverture de ce grand marché vers l'océan. Pour les populations amazoniennes et des plaines forestières septentrionales et nord-orientales, qui pendant plus de deux siècles sont demeurés sans contact avec le Pacifique, sauf intervention des caravanes des muletiers qui transportaient des matières premières, les productions agricoles et les marchands, cette idée paraissait salutaire.

Cependant, avant de faire l'analyse de ce point, il est important de savoir quel est le réseau hydrographique en Amazonie péruvienne et quelles étaient les voies

navigables. En effet, la région amazonienne est un labyrinthe où se mêlent une flore exubérante, une diversité de la faune et de nombreux cours d'eau dont le principal est l'Amazone. Ce dernier est un confluent des fleuves Marañón et Ucayali (lui aussi confluent des fleuves Tambo et Urubamba). Les autres fleuves sont donc, le Putumayo qui est un affluent de l'Amazone et le Huallaga¹¹⁷. Quant aux routes navigables nous avons pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle : Iquitos-Pucallpa-Iquitos, Iquitos-Yurimaguas-Iquitos, Pucallpa-Yurimaguas-Iquitos-Pucallpa, ainsi que des routes secondaires qui constituent le tronçon partiel de ces routes, comme par exemple Iquitos à Trompeteros; Iquitos – Saramuro, Iquitos- San Pablo, Iquitos-Pebas, etc. Et parmi ces dernières, il y a celles qui font la jonction entre les routes traditionnelles et les affluents des fleuves, comme par exemple: Iquitos – Santa Clotilde vers le fleuve Napo, Iquitos à Curaray vers le fleuve Napo/Curaray; Iquitos à Saramuro Marañón etc¹¹⁸.

Ou encore (image 8) :

¹¹⁷Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción Dirección General de Transporte Acuático, *Transporte fluvial y Vías Navegables en el Perú*, extrait de <http://docplayer.es/6019033-Transporte-fluvial-y-vias-navegables-en-el-peru.html> consulté le 12 mars 2016, pp. 7-10.

¹¹⁸*Idem*

Les différentes voies de navigation fluviales en Amazonie au XIX^e siècle (7)¹¹⁹

Distritos	Pueblos en comunicación	Distancia en Kms
De Yurimaguas a	Balsapuer, navegando el río Parapura.....	72
	Chanucia, navegando el río Chanucí.....	60
	Chasuta, navegando el río Huallaga.....	80
	Yanayaco, navegando el río Huallaga y Chipurana.....	75
	Santa Cruz, navegando el río Huallaga.....	32
	Muniches.....	24
De Santa Cruz a	Laguna, navegando el río Huallaga.....	35
	Laguna, pasando por Chamicuros.....	50
De Laguna a	Jeveros, navegando los ríos Huallaga y Paypena.....	55
	Navegando los ríos Huallaga y Maraño...	65
	Andaos, navegando los ríos Huallaga, Maraño y Pastaza	360
	Borna, navegando los ríos Huallaga y Maraño...	300
De Balsapuerto a	Jeveres, pasando por Varadero.....	96
	Barranquita, pasando por los pueblos de Parapura, Chayavitas y Canopanas.....	90
	Mayombama.....	84
De Jeveros a	Chayavitas.....	30

Tableau 9 : Différentes voies de navigation fluviale en Amazonie péruvienne:

¹¹⁹ *Geografía Amazónica siglo XIX, Tomo III*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Seminario de Historia Rural Andina. Centro de Investigación y Promoción Amazónica, Loreto, 1992, pp. 64-64.

Il existait trois types de voies navigables en Amazonie, les routes principales, les voies secondaires et traditionnelles. Notons aussi qu'avant l'arrivée des Européens, cette zone constituait le domaine des divers peuples originaires d'Amazonie qui avaient une culture millénaire. Comme nous l'avons mentionné précédemment, ces populations se déplaçaient sur leur territoires en utilisant les moyens de transport qu'ils avaient adapté notamment les canoës, les pirogues et les radeaux sur les cours d'eau, ainsi que la marche à pied idéale pour se mouvoir sur les pistes serpentant leur territoire : « *Cuando no se podía llegar navegando en balsa o canoa, se llegaba habitualmente a pie* » (Sánchez, 1988 : 80). Au XIX^e siècle, ces mêmes méthodes ont subsisté et ont servi aux voyageurs et explorateurs de la même période de se déplacer et s'orienter dans cette région. Parmi ces méthodes de transport figurent les portefaix ou porteurs à bandeaux (*Cargadores de pretina*)¹²⁰. Hernán Sánchez, dans son article, "El Transporte en el Perú: algunas notas" publié dans la revue *Boletín de Lima* en 1988, revient sur cette pratique qui pourrait se comparer à une autre connue et similaire des Andes :

« *En la región nororiental del Perú, particularmente en los departamentos de San Martín, Loreto y Huánuco, subsiste aun una vieja estampa prehispánica, el cargador de pretina, cuya semejanza con representaciones escultóricas en vasijas del estilo Moche (300-600 d.C) es notable, lo que sugiere una vieja práctica tradicional en los Andes Centrales, que puede estar relacionada con el aplastamiento de vertebras cervicales, frecuente entre los materiales óseos prehispánicos. El tráfico comercial de pasajeros en los pueblos de la amazonia se hacía exclusivamente, y se hace aun en parte, mediante cargadores de pretina. [...] Y no solo portaban bultos, mercancías, víveres, sino también el denominado "cajón", un asiento de madera que se cargaba con pretina y servía para el transporte de pasajeros* » (Sánchez, 1988: 79-80).

En effet, ce que rapporte Hernán Sánchez consolide les écrits d'Antonio Raimondi qui, en rejoignant les pas du voyageur français Paul Marcoy dans l'exploration de cette partie du territoire péruvien, mentionnent aussi cette particularités des Indiens originaires de Huallaga, Tarapoto ou de Moyobamba, à

¹²⁰ Nous proposons la traduction de porteur à bandeaux pour « *Cargadores de pretina* ».

porter les marchandises et des personnes sur leurs dos et leurs têtes. En fait, au milieu du XIX^e siècle, la forte demande en transport de marchandises ou des personnes, née d'importants trafics des voyageurs et autres explorateurs de cette région avait instauré un trafic commercial dans cette zone. Toutes les catégories d'âges étaient impliquées dans cette activité, allant des enfants aux adultes. Par exemple, Hernan Sanchez cite Antonio Raimondi qui fait de l'éloge des enfants de 7 à 10 ans qui portent des charges lourdes sur de longues distances : « [...] *Elogia a Shapa, el niño de 7 anos que cargaba con pretina un "pate" agua de 11 kilos y a Cauca, niña de 10 años que caminaba diariamente un kilometro con un cántaro de 11 litros sobre la cabeza* » (Sánchez, 1988). Quant aux adultes: « *La carga media es de 60 kilos caminando 20 a 30 kilómetros por día. Pueden llevar 70 y hasta 80 kilos a menores distancias* » (Sánchez, 1988).

En plus de transporter des charges sur leur têtes ou leurs dos, ou le transport des personnes aux moyen d'une sorte de caisse portée sur le dos, ces populations utilisaient aussi le "tipoye" ou *guango* qui est une sorte de chaise à porteurs qu'utilisait les populations de l'Afrique noire à la même période pour le transport des esclavagistes et autres missionnaires.

Selon Hernán Sánchez:

« *Durante la conquista y la evangelización de la Montaña, sobre todo los misioneros del siglo XVIII cuando no podían caminar, o para entrar a los pueblos con fausto, se hacían llevar un guango. Consistía en un palo fuerte, largo, que era llevado horizontal sobre los hombros por dos, cuatro o más cargadores y del que colgaba una hamaca extendida donde se acostaba cómodamente el viajero* » (Sánchez, 1988: 80).

Tels étaient ainsi les différents moyens de transport existant en Amazonie pendant la première moitié et le milieu du XIX^e siècle et que l'on peut résumer ainsi : « *Como en la provincia no existen caminos carreteros ni de herradura, no hay tampoco animales destinados para el transporte de cargas. Cuando ocurre transportar cargas por los*

pocos y malos caminos que tiene la provincia, siempre se verifica este trabajo a espaldas de los indios, si la vía es terrestre, o en pequeñas embarcaciones, si es fluvial »¹²¹.

Cependant, les nouvelles autorités républicaines avaient à cœur de moderniser et de doter le pays des infrastructures de transport qui auraient permis le désenclavement de certaines zones reculées comme par exemple le département de Loreto en Amazonie. Déjà limitées dans leur élan pour la création d'une compagnie maritime nationale capable d'assurer le transport des biens et des personnes sur la côte, naviguer sur les fleuves amazoniens devenait encore une autre préoccupation pour les autorités. Il fallait trouver des voies et moyens pour contrôler et commercer avec cette partie du territoire. C'est ainsi qu'en 1851 sous la Présidence du General José Rufino Echenique, il fut signé une convention entre le Pérou et le Brésil sur le commerce, la navigation et les limites des territoires. Il faut rappeler ici que, pendant que le Pérou avait une vague connaissance de cette région, le Brésil quant à lui l'explorait et l'occupait avec facilité, en instaurant les lignes de navigation sur les différents fleuves navigables. Les pays andins quant à eux devaient d'abord vaincre les difficultés dérivés de la topographie andine pour pouvoir explorer et développer les terres de leur Amazonie.

Avec ce rôle de pionnier en Amazonie, le Brésil devenait un acteur incontournable et surtout avec une expérience dans le domaine de la navigation sur les fleuves d'Amazonie. Pour Fabián Novak et Sandra Namihás, dans leur livre, *Las Relaciones entre el Perú y Brasil (1826-2012)*:

«La posesión del Amazonas y de la parte baja y fácilmente navegable de muchos de sus grandes afluentes, daba al Brasil una situación privilegiada porque las llaves de la expansión posesoria y aún de la simple exploración y explotación de la hoya amazónica estaban en sus manos. Dueño, sobre todo, de todo el curso bajo del Amazonas mismo hasta su desembocadura en el mar, el comercio internacional y, en algunos casos, hasta la propia comunicación nacional entre regiones prácticamente incomunicadas con centros dirigentes y vitales, estaban en su poder» (Novak, Namihás, 2012: 36)

¹²¹ *Geografía Amazónica siglo XIX, Tomo III*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Seminario de Historia Rural Andina, Centro de Investigación y Promoción Amazónica, Loreto, 1992, p.62.

Le Pérou était donc conscient de l'importance et de la dimension du Brésil dans le contexte sud-américain et mondial. C'est la raison pour laquelle, la *Convención Fluvial sobre Comercio y Navegación* de 1851 fut actée le 18 octobre 1852 en présence du Président de la *Compañía de Navegación de Amazonas*, Ireneo Evangelista de Souza, avec comme point clef, faciliter la navigation sur le fleuve et ses affluents, mais surtout établir une coopération militaire entre les navires de guerre des deux pays. Pour le Pérou, l'ouverture ou la construction d'une voie navigable ou de communication vers les provinces amazoniennes développerait le trafic commercial non seulement avec le voisin brésilien mais aussi avec les populations de cette région. C'est ce qu'affirme l'article 1 de la convention de 1851:

« La República del Perú y S.M. el Emperador del Brasil, deseando promover respectivamente la navegación del río Amazonas y sus afluentes por barcos de vapor, que, asegurando la exportación de inmensos productos de esas vastas regiones, contribuyan á aumentar el número de sus habitantes y á civilizar las tribus salvajes, convienen en que las mercaderías, productos y embarcaciones que pasaren del Perú al Brasil o del Brasil al Perú por la frontera y ríos de uno y otro Estado, estén exentos de todo y cualquier derecho, impuesto o alcabala, á que no estuvieren sujetos los mismos productos del territorio propio, con los cuales quedan del todo igualados »¹²²

Dans ce texte, le but de l'exploration de la région amazonienne n'est pas seulement économique et expansionniste, elle était aussi philanthropique et d'intégration des communautés locales. Pour Jorge Basadre, elle permettait aussi avec le temps d'attribuer la concession des terres, faciliter l'installation des colons nationaux ou étrangers et des autorités locales, mais aussi mettre à exécution le projet d'ouverture d'un chemin de fer de Pasco à Pozuzo et de Pozuzo à Mairo (Basadre, 1963 : 955). Ainsi donc, après un autre décret de navigation des bateaux brésiliens sur les fleuves navigables de l'Amazonie péruvienne, du 4 janvier 1854, en avril de la même année on enregistrait l'arrivée à Loreto des bateaux Jirado et Huallago construits pour naviguer sur les fleuves d'Amazonie ; ou encore l'arrivée vers 1866

¹²²<http://www.iiap.org.pe/Upload/Publicacion/CDinvestigacion/IIAP/iiap21/iiap21-19.htm>, consulté le 30 mars 2016.

des bateaux à vapeur Pastoza, Morona, Napo et Putumayo au département fluvial de Loreto (Basadre, 1963).

Toujours selon Jorge Basadre, les véritables avancées dans l'exploration et l'exploitation de cette partie du territoire péruvien vinrent avec la Résolution législative du 17 décembre 1872, qui permettait l'ouverture à la navigation à ses fleuves à tous les bateaux marchands de n'importe quel pays. Ce qui avait permis par exemple à la Compagnie de navigation chilienne, avec ses bateaux à vapeur de taille moyenne Maipú, Maule, Bio-Bio, Huanay, Lamar et Copiapó de naviguer non seulement sur les côtes péruviennes par la première résolution législative péruvienne sur la libéralisation de transport sur ses côtes à tous les bateaux étrangers du 31 décembre 1862, mais aussi de s'intéresser à la zone amazonienne par la résolution de 1872 (Basadre, 1936 : 1809).

Aussi, dans les districts du département d'Amazonie les échanges des produits naturels ou manufacturés se faisaient réciproquement et l'excédent de ces transactions s'exportait dans la province du Bas Amazone ou au Brésil. Rappelons aussi qu'avant la convention de libre circulation entre le Pérou et le Brésil sur leurs fleuves communs, une bonne partie des produits consommés dans les provinces amazoniennes péruviennes provenait du Brésil : « *Los tejidos de algodón, seda, hilo y lana, las herramientas, la harina de trigo, los licores y vinos que se consumen en la provincia son importados por la vía de Amazonas* »¹²³. C'est donc l'une des raisons pour lesquelles le Pérou entretenait des relations de bon voisinage avec le Brésil pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, à en croire par le nombre de traités et conventions de navigation signés entre les deux pays : en 1851 (*Convención Fluvial sobre Comercio y Navegación*), le 27 mars 1867 (*Tratado de Amistad, Límites, Navegación, Comercio y Extradición*) connu sous le nom de *Tratado de Muñoz -Neto*. Il s'agissait dans ce dernier de traiter des dossiers des limites des territoires des deux pays non abordés en 1851 ; le 29 septembre 1876 (*El Acuerdo de Navegación en el Putumayo*), le 10 octobre 1891 (*Tratado de comercio y Navegación*), etc. Ainsi donc, une fois de plus le Pérou

¹²³ Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Seminario de Historia Rural Andina, *Geografía Amazónica siglo XIX*, Tomo III. Centro de Investigación y Promoción Amazónica, Loreto, 1992, p. 67.

peignait non seulement à établir une interconnexion entre ses différentes régions, mais s'en remettait encore à l'aide de ses voisins ou des étrangers pour les sonder, explorer et exploiter. L'échec de la création d'une compagnie de navigation nationale se faisait ressentir même dans les profondeurs de l'Amazonie fluviale. À la lumière de ce constat, qu'en était-il de la navigation lacustre ?

6.4 La navigation lacustre

On entend souvent par réseau de voies de communication, l'ensemble des voies terrestres, maritimes, lacustres et aériennes à travers lesquelles on peut réussir à établir les liens commerciaux entre les producteurs et les consommateurs, entre les vendeurs et les acheteurs et entre les différentes populations. En fait, il s'agit de l'ensemble des voies de communication qui permettent une interconnexion entre les différentes régions et populations d'un même pays ou avec l'international afin d'en établir un réseau de différents échanges.

La navigation lacustre au Pérou ne s'opère qu'au lac Titicaca¹²⁴ ou encore "Lac Sacré". Ce lac situé à 3810 mètres d'altitude est le plus haut de l'Amérique latine et du Pérou. Plusieurs cours d'eau s'y jettent ou en sont des affluents comme le mentionne Mario Castro de Mendoza: « *Los principales ríos afluentes al lago son el Ramis y sus tributarios (Azángaro, Pucará et Huancané), el Coata y el Llave en territorio peruano y el río Suches en territorio de Bolivia* » (Castro de Mendoza, 1980: 282).

À l'arrivée des Espagnols en Amérique, la navigation et l'exploitation du lac Titicaca étaient déjà engagées par les populations riveraines. Aussi, tout comme leurs voisins de la Côte Pacifique et de l'Amazonie, les Indiens utilisaient des radeaux de roseaux (*Balsas de totora*) pour se mouvoir sur cette étendue d'eau. Ainsi, comme le rappelle Herman Buse de la Guerra:

¹²⁴ Le Lac Titicaca est situé dans le secteur Centro-occidental de l'Amérique du Sud, avec une superficie de 8300 km², c'est le plus grand de cette partie du continent. Il est situé à 3810 mètres d'altitude, pour cela il constitue la zone de navigation la plus haute au monde. Il mesure 196 km de long sur 56 km de large. Son point le plus profond mesure 350 m. Ses eaux sont divisées entre le Pérou et la Bolivie, et se compose de 36 îles, diverses péninsules, baies, capes et détroits.

« A la llegada de los Españoles, la navegación en el Titicaca estaba grandemente desarrollada. Los indios que vivían a las orillas de este lago, lo cruzaban en todo sentido, viajaban con regularidad a las islas, todas ellas muy importantes por sus templos, y enlazaban las villas y ciudades ribereñas con fines de intercambio o de simple comunicación humana. No había sino un tipo de embarcación: la balsa de totora, de extremos en punta, formado de haces de totora reunidos hasta hacer algo así como un semiesferoide oblongado, al que se dejaba una cavidad interior para la carga y los pasajeros, con mástil para la vela » (Buse de la Guerra, 1973: 309).

Les radeaux de roseaux du lac Titicaca regorgent d'histoires fantastiques et extraordinaires allant des mythes aux comparaisons historiques diamétralement opposées. Buse de la Guerra rapporte plusieurs faits décrits par certains auteurs qui racontent des légendes sur l'apparition des dieux comme « *Toapac* »¹²⁵, embarqué sur ces radeaux et qui avait comme objectif la diffusion d'une nouvelle doctrine aux populations riveraines¹²⁶ du lac. L'origine du peuple inca se situe aux abords de ce lac. Aussi certaines chroniques comparent les radeaux de roseaux du lac à ceux utilisés sur les bords du Nil en Egypte antique (Buse de la Guerra, 313). Tout ceci pour dire que les populations riveraines du lac utilisaient le roseau pour fabriquer leurs embarcation, sûrement à cause, non seulement de la rareté des arbres à une altitude de près de 4 000 mètres, mais aussi que le roseau constituait le matériel adéquat par sa souplesse, son étanchéité, sa flottabilité et sa solidité.

Il existait à l'époque coloniale et jusqu'au XX^e siècle, un peuple, les *Uros* qui faisaient du roseau un matériau indispensable du quotidien, allant de la construction du matériel de navigation, en passant par les habitations jusqu'à la consommation des animaux et des humains :

« Los principales constructores de balsas en el lago son los Uros, pueblo muy atrasado en su manera de ser en general, ya descrito como rudo y torpe desde el tiempo de la conquista española, pero muy extrañamente muy hábil en el arte de la navegación. Hoy como ayer, los Uros emplean la totora para alimento de hombres y animales, para hacer sus viviendas y para la construcción de sus barcas. Viven casi

¹²⁵ Fils du Créateur

exclusivamente de la pesca, la cual practican justamente desde sus embarcaciones. [...] Los Uros han vivido y siguen viviendo sobre balsas de totora muy grandes, sobre las cuales habitan, abrigados por tolderas construidas de arcos de chaclla, cubiertos de esteras dobles de la misma totora... Un primitivo fogón hecho de arcilla, les sirve de cocina...» (Buse de la Guerra, 312).

Les populations riveraines n'avaient pas attendu l'arrivée des colons pour développer une activité de navigation sur le lac et dont ils avaient déjà la maîtrise. Cette étendue d'eau et sa flore environnante étaient sacrées pour eux, elles leur offraient le gîte et le couvert. Cependant, avec l'arrivée des Espagnols au Pérou, il existe plusieurs références quant à l'exploitation du lac Titicaca par ces derniers à des fins commerciales ou pour le transport des personnes. Les références les plus connues sont celle de Cieza de León qui dans sa *Crónica del Perú*, écrit ceci :

« Esta laguna es tan grande que tiene de contorno ochenta leguas y tan honda que el Capitán Juan Ladrillero me dijo a mí que algunas partes de ella, andando en sus bergantines, se hallaba tener setenta y ochenta brazas, y mas, y en partes menos. En fin, en esto y en las olas que hace cuando el viento sopla parece algún seno de mar; querer yo decir como ésta reclusa tanta agua en aquella laguna y de donde nace, no lo sé; porque, puesto que muchos ríos y arroyos entran en ella, pareceme que ellos solos no bastaba a hacerle lo que hay mayormente saliendo lo que de esta laguna se desagua por otra menor, que llaman de los Aulagas » (Cieza de León, 2000).

L'autre référence à ce site c'est celle de Rosendo Melo, dans *Historia de la Marina del Perú*, qui rapporte qu'en 1617: « *El Virrey Borja y Aragón envió de Islay a Juli 8 bajeles en piezas que luego de ensambladas sirvieron para el transporte de materiales para el templo de Copacabana* » (Melo, 1980: 114). Pendant l'époque coloniale, même si les traces de ces passages ont été difficiles à retrouver à la fin de la colonisation, les tentatives d'exploitation du Lac Titicaca ont été effectives comme le mentionne ces deux auteurs, dont les positions sont très différentes, l'un soldat chroniqueur, l'autre historien contemporain.

Sous la République, malgré les conditions d'accessibilité au site et de l'hostilité de la zone à cause de sa situation géomorphologique, les autorités républicaines avaient à cœur d'exploiter ce lac à des fins économique dans la mesure où ce dernier constituait aussi une frontière naturelle entre la Bolivie et le Pérou. Selon Mario Castro de Mendoza dans son livre *La Marina Mercante en la República, 1821-1968*, le premier bateau en 1830 à se lancer à la conquête du "Lac Sacré" fut d'abord « *Independencia* ». Un bateau construit en bois et en fer et qui coula lors de son voyage inaugural. Ensuite il y a eu la « *Aurora del Titicaca* ». Deuxième bateau de grande taille qui assurait le transport des biens et des personnes entre les berges du Pérou et celles de la Bolivie. Il fut construit aux Etats-Unis en 1855, puis transporté du Port d'Islay à Arequipa jusqu'au lac par les muletiers. Après de bons et loyaux services, il coula lui aussi une nuit de 1876.

En 1861, pendant la seconde période constitutionnelle de Ramón Castilla (1858-1862), une commission présidée par le Contre-amiral Ignacio Mariátegui se rendit en Angleterre où elle a négocié avec l'entreprise Camell Laird Bross, pour la construction de deux bateaux jumeaux, « *Yavari* » (image 9) et « *Yapura* » destinés au lac. C'est la même entreprise qui a fabriqué les bateaux Pataza, Morona, Napo et Putumayo destinés au transport fluvial en Amazonie. Une fois la construction terminée en 1862, ils furent assemblés et testés en Angleterre avant d'être démontés et transportés avec quelques 2766 pièces par bateau (*Mayola*) jusqu'au port d'Arica sur la côte Pacifique. De là, ces mêmes pièces ont été transportées par voie terrestre jusqu'à Puno, avant d'être transportés au lac situé à 3810 mètres d'altitude sur près de 400 km à dos d'ânes et de mules. Une fois assemblés, ils furent mis à l'eau le 25 décembre 1870 pour ce qui est du « *Yavari* » et son jumeau « *Yapura* » deux ans plus tard, le 18 mai 1872. A leur début, ces deux bateaux étaient gérés par l'Etat péruvien, puis plus tard cédés aux particuliers sur la base de contrats d'exploitation, à l'exemple de Guillermo Speedle jusqu'en 1883 et de Juan L. Thorndike en 1887.

Enfin, en 1887, un officier de la Marine péruvienne, Henrique Gamero Alfaro s'était mis aux commandes d'un petit bateau à vapeur « *Desaguadero* » avec lequel il explorait et exploitait le fleuve du même nom jusqu'aux encablures du lac Poopo tout

en établissant une activité commerciale de minéraux entre Corocoro et Oruro en territoire bolivien et le port de Puno. Il n'existe aucune information à propos de ce bateau, mais les témoins mentionnent qu'il a été probablement assemblé à Huaje entre 1883 et 1886. L'autre embarcation que mentionne Castro de Mendoza c'est le bateau à vapeur « *Coya* » appartenant à La Corporation Péruvienne, une entreprise créée à Londres par des créanciers afin d'exploiter à titre commercial le lac Titicaca. Ce dernier bateau qui faisait partie d'une flotte plus importante acquise par la compagnie auquel nous n'allons pas faire référence, a été transporté par voie ferrée de Mollendo jusqu'à Puno et assemblé à Huaje. Il entra en service en 1893 (Castro de Mendoza, 1980 : 287-288).

Le bateau à vapeur Yavari (image 10)¹²⁷



Figure 23: Bateau à vapeur Yavari

¹²⁷ Christian Nonis,
<http://www.titicacaperu.com/?c=pagina&m=ver&p=titicaca/embarcaciones&idioma=es>

En définitive, comme nous pouvons le constater, les efforts des autorités républicaines pour équiper le pays des moyens de transport modernes de cette époque, étaient grandissants. Malgré tous les problèmes socio-économiques et politiques rencontrés au XIX^e siècle, il y a eu du progrès, de la volonté, de la réussite et des échecs des autorités pour la création d'une compagnie de transports maritime, fluviale et lacustre du pays. Malgré cela, l'ouverture des frontières maritimes et fluviales, les décrets et conventions avec des créanciers nationaux et internationaux ont permis l'implantation des structures qui ont favorisé l'intégration régionale et surtout le désenclavement des zones reculées ou oubliées d'Amazonie. Avec l'avènement des moteurs à vapeur, l'implantation et la construction des moyens de transport étaient en progrès surtout avec le chemin de fer, une autre révolution dans les systèmes de transport que nous allons développer dans les lignes qui suivent.

Chapitre 7 : L'avènement du chemin de fer et ses avantages

Au XIX^e siècle, la transformation des moyens de transport s'opère en substituant la machine à vapeur à la souffrance des bêtes de somme dont la traction et l'énergie avaient contribué à la conquête du Nouveau Monde et offraient à l'Espagne des nouveaux territoires. L'invention du chemin de fer, l'un des projets transcendants pour le progrès humain venait bouleverser l'ordre et les infrastructures existants jusque là.

En effet, l'histoire attribue la construction de la première locomotive glissant sur rails à l'ingénieur anglais Jorge Stephenson, qui en 1814 la construit pour des besoins de transport de charbon dans une mine à Killinworth en Angleterre¹²⁸. En 1821, le même inventeur s'était aussi illustré dans la construction d'une voie ferrée de 40 kilomètres de longueur qui reliait Stockton à Darlington. Ce fut donc le premier chemin de fer du monde qui, au début de sa mise en circulation permettait déjà le transport des marchandises et des personnes. (Regal, 1965 : 7). Après l'Angleterre, les voies ferrées se sont répandues dans toute l'Europe guidé par le besoin de posséder un moyen de transport effectif et économique pour ses produits industriels. Donc, si les raisons de logistique industrielle et socio-économique avaient motivé l'usage des voies ferrées en Europe, qu'en était-il pour le cas du Pérou au XIX^e siècle ? Lorsque nous savons les difficultés géomorphologiques du pays et surtout les crises sociopolitiques et économiques nées après les indépendances, quels besoins nécessitaient la construction d'un chemin de fer ?

7.1 Le réseau de chemins de fer au Pérou

Dans l'organisation géopolitique, géostratégique et économique datant de la période coloniale, le Pérou et la Nouvelle-Espagne constituaient pour l'Espagne, les deux entités administratives moyennes dans son dispositif impérial. Pour cette

¹²⁸ Cette machine portait 6 roues, remorquait 6 wagons de 30 tonnes et une vitesse de 60 km/h.

raison, elles devaient refléter la grandeur et l'image de la métropole. Pour le cas du Pérou et de sa capitale Lima, l'objectif des autorités administratives affectées sur place était de travailler pour son rayonnement qui passait aussi par la construction d'infrastructures nécessaire à son fonctionnement. Ce fut le cas de l'un des derniers vice-rois du Pérou Ambrosio d'O'Higgins, qui entre 1797 et 1800 avait pensé à la construction d'une voie carrossable entre Lima et le port du Callao afin de palier au problème de transport entre la capitale de la vice-royauté et son plus grand port. Selon Alberto Regal: « *El camino se iniciaba en Lima, atravesando las murallas de la ciudad por hermosa portada y llegaba al Callao hasta unos 200 m de la puerta de principal del castillo del Real Felipe* » (Regal, 1965: 19). Abascal quant à lui avait permis entre autre l'ouverture du marché maritime péruvien à l'international et avait commencé les travaux de restauration du port du Callao afin de faire et fructifier les finances de la colonie en pleine agonie (Hamnett, 2013 : 19).

7.1.1 Motivation et construction des chemins de fer péruviens

Après l'indépendance du Pérou, les nouvelles autorités républicaines avaient à cœur de redonner ou de conserver cette image et cette place prépondérante que le pays avait acquise depuis l'époque coloniale. L'arrivée des nouvelles technologies notamment les chemins de fer et les trains à vapeur au début du XIX^e siècle était une aubaine pour la promotion et la conservation de cette position hégémonique¹²⁹. Même si la construction du premier chemin de fer au Pérou ne s'est concrétisée qu'en 1851, le projet en lui-même a été un long processus initié après l'indépendance du pays.

¹²⁹ En Amérique du Sud, le Pérou était le premier pays à porter un projet de construction d'un chemin de fer par rapport aux autres pays de la sous-région : Pérou : 23 mai 1826 ; Brésil : 31 octobre 1835 ; Chili : 9 novembre 1848 ; Argentine : 9 janvier 1854. L'histoire a généralisé le chemin de fer Lima-Callao comme le premier de l'Amérique du Sud, mais c'est plutôt la Guyane anglaise qui avait avant le Pérou en 1845 projeté la construction d'un chemin de fer dans sa capitale Georgetown. Long de 36,6 km, les travaux débutèrent en 1848 et l'inauguration et la mise en ligne se firent en 1850 (Regal, 67)

L'introduction du chemin de fer au Pérou rentre non seulement dans cette logique de donner au pays des infrastructures nécessaires à son fonctionnement, mais elle pouvait être perçue comme une vision prémonitoire de deux autorités qui, dans des contextes différents pensaient déjà au désenclavement du pays. D'abord, le vice-roi O'Higgins avec son projet de construction d'une voie carrossable entre Lima et Callao. Puis, Simon Bolivar, le Libérateur qui, en 1825 lors du décret du 20 juillet à Urubamba avait ordonné qu'on dote l'arrière-pays des infrastructures routières carrossables « *caminos de ruedas* » (Regal, 1965 : 1). En effet, Simon Bolivar avait touché les réalités géophysiques des régions du Haut-Pérou où la raideur des pentes, des sols instables et l'inclémence des phénomènes atmosphériques rendaient pénibles tout déplacement d'un lieu à un autre. Il avait donc imaginé et proposé un itinéraire allant de Cuzco à Arequipa à une altitude de 4.000 mètres¹³⁰. Enfin, l'idée de la construction du chemin de fer Lima-Callao, qui est le tout premier du Pérou, vient du gouvernement suprême de ce même Simon Bolivar qui, par le décret du 13 mai 1826 avait ordonné la construction d'un chemin de fer entre ces deux localités. Vinrent ensuite le 3 mai 1826 les ingénieurs Juan Begg et Francisco Quirós. Ils avaient présenté au gouvernement un projet de construction d'une voie ferrée entre Lima et la bourgade portuaire. Projet qui, malheureusement ne fut pas réalisé en cette période mais l'idée avait déjà inscrite dans la conscience nationale (Regal, 1965 : 4). C'est le général Ramón Castilla qui, le 15 novembre 1845, décréta la construction de ce chemin de fer. Après une longue procédure de sélection c'est finalement la proposition de Pedro G. Candamo et Manuel Vicente Oyague qui avait été retenue le 18 novembre 1848. Après la réalisation des travaux, l'ouvrage fut inauguré en avril 1851 (Pennano, 1979 : 136).

Si, plusieurs travaux ont été publiés sur cette question des chemins de fer au Pérou, notre objectif dans ce chapitre n'est pas de refaire l'histoire de leur construction, mais, en travaillant sur les métiers et les moyens de transport au Pérou, il est important de repérer les réelles motivations de leur implantation et surtout leur impact sur l'économie artisanale et paysanne locale au XIX^e siècle. C'est à travers les

¹³⁰ *Ibidem*

temoins, des voyageurs et les spécialistes de la question que nous allons tenter d'analyser le problème.

Au milieu du XIX^e siècle, le Pérou est en quête de son expansion économique. Et, lorsqu'une économie débute son expansion, elle n'intègre pas seulement les technologies existantes, mais peut atteindre également le même résultat avec des technologies alternatives. Jusqu'en 1850, l'économie de transport du Pérou reposait sur la traction et l'énergie des bêtes de somme. L'introduction du chemin de fer et des trains à vapeur venait soulager et transformer à jamais ce secteur. Manuel Pardo pensait en 1862 que les chemins de fer avaient une mission au Pérou, celle de :

« Crear una comunicación entre lugares aislados el uno del otro. Los ferrocarriles propiciarán el comercio, la industria, e incrementarán el valor de la propiedad, al dar valor a lo que hoy no lo tiene. El crecimiento de la riqueza traído por los ferrocarriles, también conlleva un verdadero crecimiento de la civilización y la mejora moral e intelectual de la nación, cuyos territorios se han enriquecido súbitamente por la locomotora » (Newton de Valdivieso, 2010: 13).

Dans ce texte de Pardo, il est clairement mentionné les avantages du chemin de fer, qui étaient liés au désenclavement du pays, aux besoins de logistique et surtout comme symbole de puissance économique et politique. Mais dans les faits, en dehors du rôle initial de transporteur de masse qui leur était attribué, à quels besoins répondaient-ils au Pérou ?

Lima est une ville d'environ 100 mille habitants selon Manuel Fuentes. Tout au long de la seconde moitié du siècle, cette population avait varié selon la situation sociopolitique que traversait le pays. Ruiz Tejada estime cette population à 120.994 habitants en 1874, 100.194 habitants en 1896 et en 1898 près de 113.409 habitants (Tejada, 1988 : 30). À cause de cette population limitée le transport public n'était pas massif et se réalisait en calèches ou en voitures tractées de tous types. Peu à peu, avec l'arrivée des nouvelles technologies et l'agrandissement de la ville, ces anciens moyens de transport tendaient à disparaître et laisser place aux moyens plus massifs et rapides.

La fièvre du chemin de fer avait commencé avec l'inauguration par Ramón Castilla de la première ligne entre Lima et Callao en 1851. Rappelons ici que la capitale Lima était le lieu de résidence du groupe dominant, c'est-à-dire la classe dirigeante et aristocratique péruvienne. En effet, au début du siècle, la structure sociale liménienne était composée de trois groupes : le groupe aristocratique et oligarchique, la classe moyenne et les secteurs populaires. Sur le plan économique, leurs richesses reposaient essentiellement sur la propriété de la terre, des mines, du grand commerce d'exportation et d'importation, la banque et l'industrie (Tejada, 1988 : 33). Le port du Callao quant à lui était le centre névralgique des affaires et surtout la principale porte de sortie à l'étranger, première destination de l'aristocratie péruvienne. Pour le rejoindre, il fallait plus d'une heure et demi en diligence comme le mentionne Charles Wiener : « *Entre el Callao y Lima se ha instalado una línea regular de ómnibus desde hace algunos años. Diariamente a las ocho de la mañana y a las cuatro de la tarde se puede salir de estas dos ciudades y se requiere una hora y media para el recorrido* » (Wiener, 2010[1880]: 121). À cela s'ajoutaient les conditions climatiques et topographiques de la zone qui rendaient les voyages pénibles, sans oublier les bandits et autres coupeurs de routes qui étaient légions et qui détroussaient les voyageurs.

L'arrivée du chemin de fer au Pérou en général et Lima en particulier, en dehors de cet aspect hégémonique dans la région, était d'abord ludique et pour les raisons de sécurité. Selon Alberto Regal, 15 minutes suffisaient pour rejoindre Callao en partant de Lima et vice-versa. Cela sous-entend un gain de temps conséquent et surtout une réduction des problèmes sécuritaires. Pour Witt:

« *Callao fue el puerto de Lima; Chorrillos y Magdalena (y aunque menos, Ancón) fueron los sitios donde la "flor innata" de Lima pasaba sus veranos y desde donde se proveía de pescado a la capital; Chosica fue un centro de recreo de los fines de semana para los habitantes de la capital* » (De Witt, 1981: 28).

En effet, Hans de Witt évoque dans son texte un certain nombre de localités qui étaient sur la ligne des chemins de fer interurbains de Lima au XIX^e siècle (image 3). Les lignes de chemin de fer, Lima-Chorrillos construite en 1858, Callao-Chosica en

1871 et Lima- Magdalena en 1875 complétaient ce réseau. Ainsi, l'analyse des itinéraires cités laisse croire que ces lignes ont été construites pour permettre aux estivants de la classe dirigeante surtout, de se rendre plus aisément dans les zones balnéaires comme Chorillos ou Magdalena del Mar.

Cela a eu comme conséquence l'agrandissement de la ville suivant le tracé des chemins de fer. Par exemple, Alberto Regal nous apprend que l'édification de la ligne de chemin de fer Lima- Chorillos avait permis l'éclosion et le développement de deux faubourgs Barranco et Miraflores: « *Consideramos como una de las más importantes consecuencias del tendido de los rieles del ferrocarril, la creación de estas dos importantes y florecientes poblaciones que nacieron merced al tráfico ferroviario, especialmente Barranco* » (Regal, 1965: 89). L'engouement de la population pour ces lieux ludiques et élitistes était tel qu'on dénombrait à Chorrillos par exemple, une forte population en période estivale alors qu'elle n'était qu'un petit village de 105 habitants majoritairement indigènes qui y pratiquaient de la pêche. Mais pendant l'été cette population doublait et atteignait 2000 personnes en 1858, 3850 en 1852 et 4329 en 1876 (Regal, 90). Le second fait est celui lié à l'augmentation du trafic sur la ligne Lima-Callao aux premières heures de sa mise en circulation. En effet, au début de son exploitation, l'enthousiasme était tel que le samedi 5 avril 1851, déjà 373 passagers avaient emprunté le train et le 19 avril de la même année on dénombrait 9.000 passagers. Cinq ans plus tard en 1856, plus de 3.229.440 passagers avaient pris le train, pour 1.247.536 pesos de marchandises transportées, malgré les tarifs du voyage qui étaient de 4 et de 2 réaux pour respectivement la première et la deuxième classe, et qui paraissaient exorbitants pour la plèbe à cette époque (Regal, 66).

Mais, la réduction du temps de voyage qu'évoque Alberto Regal ne concerne pas seulement la capitale et ses environs, Carlos Contreras voit dans les chemins de fer un moyen efficace pour rejoindre les régions les plus éloignées et de difficile accès comme celles des Andes :

« Un viaje desde la costa de Arequipa (Islay) hasta la ciudad blanca, separadas por treinta leguas (150 kilómetros), que en los años de 1850 eran cubiertas por los viajeros en dieciséis a veinte horas y por las bestias con carga en dos a tres días, ahora podía hacerse en cinco horas y media, cómodamente sentado. De Arequipa a Puno (53 leguas) se viajaba antes en cinco o seis días y desde Arequipa al Cuzco (120 leguas) en ocho a diez días; gracias al ferrocarril estos recorridos se acortaron a doce y veinte horas respectivamente » (Contreras, 2010 : 68)

Rappelons tout de même que la majorité des lignes de chemins de fer construite au Pérou, tout comme celle de Lima-Callao était contrôlée par un consortium privé et étranger dirigé par l'ingénieur anglais Tomás Gill. Parmi les modalités du contrat souscrit entre l'Etat péruvien et l'entreprise anglaise, il était question, de la cession des terres et des surfaces nécessaires à la construction du chemin de fer, de la cession et l'exploitation exclusive pendant près d'un siècle à l'entreprise adjudicataire des travaux et du marché, de l'obligation de l'Etat à mettre à disposition tous les moyens sécuritaires pour le bon fonctionnement de la voie ferrée. En contrepartie, l'entreprise d'exploitation assurait le transport des troupes et des messageries gratuitement et laissait à l'Etat fixer les prix (Regal, 47-50).

Ainsi donc, ce réseau de chemins de fer interurbains que Witt refuse de considérer comme faisant partie des transports publics, mais devraient être considérés comme les moyens de transport public de la capitale : « Aunque es cierto que los ferrocarriles eran interurbanos y que en general no se incluyen como parte del transporte público en Lima, personalmente tengo la opinión de que deben ser considerados como medios de transporte público de la capital » (De Witt, 1981: 28). Pour lui, le transport public était déjà assuré par les calèches et des voitures hippomobiles. Peuvent-être considérés dans sa définition de transport public les tramways dont nous allons parler dans les lignes qui suivent et qui avaient introduit le transport urbain et public des masses. L'auteur argumente son idée par le fait que certaines populations notamment l'aristocratie entretenait une relation étroite avec la capitale, diriger les lignes de chemins de fer vers elle permettait d'assurer une mobilité permanente et sécurisée.

7.1.2 Le réseau interurbain de Lima et l'impact socio-économique et politique des voies ferrées

Le tramway est une invention américaine du New-Yorkais John Stephenson en 1832. Comme son nom l'indique, il provient de l'anglais « *tramway* », composé de *tram* qui signifie "rail" et de *way* signifiant "voie"¹³¹. C'est donc un moyen de transport sur rails de la famille des chemins de fer, tracté par les bêtes de somme¹³² et qui permettait le transport des personnes en milieu urbain et interurbain. Ainsi donc, l'histoire du tramway est étroitement liée à celle des chemins de fer car utilisant la même technologie. Après sa création, les villes américaines de la Nouvelle-Orléans, de Boston et de Philadelphie s'équipèrent de cette technologie respectivement en 1835, 1856 et 1858. En Europe, Paris fut la première ville à l'acquérir en 1860, suivirent de Liverpool en 1860, Genève en 1862, Saint-Petersbourg et Copenhague en 1863¹³³.

En Amérique latine, les villes de Mexico, Santiago du Chili et La Havane étaient les premières à ouvrir des lignes en 1858, suivies des villes de Rio de Janeiro en 1859, Valparaiso et Buenos Aires en 1863 et pour le Pérou, la ville portuaire du Callao en 1864. C'est 14 ans plus tard que la ville de Lima rattrapait son retard avec l'inauguration de première ligne de tramway le 24 mars 1878 en présence du Président de la République de l'époque Mariano Ignacio Prado et de son gouvernement. La mise en place de ce moyen de transport avait connu des difficultés administratives diverses jusqu'à ce que la municipalité de Lima approuva le 29 septembre 1876 la proposition de Mariano Antonio Borda et signa la même année un contrat pour la construction d'un tramway hippomobile (images 1et 2). Dans ce point, nous n'allons pas traiter de son fonctionnement technique, mais montrer qu'en tant que moyen de transport issu de la technologie des rails, il a contribué au transport interurbain de masse au même titre que les trains.

¹³¹ Juan Carlos Arroyo Ferreyros, "Los Tranvías de Lima", <http://www.monografias.com/trabajos79/tranvias-lima/tranvias-lima2.shtml>

¹³² En Amérique espagnole, notamment au Pérou, le tramway hippomobile était aussi appelé « *Tranvía de sangre* » à cause de l'utilisation des chevaux en majorité et des mules.

¹³³ *Ibidem*

À ces débuts en 1878, la première ligne était composée de 18 voitures et était gérée par l'Entreprise des Tramways. En 1890, 32 conducteurs, 34 cochers et 6 inspecteurs géraient le service quotidien de 26 tramways sur les 40 qui composaient le parc roulant de la compagnie ainsi que les 400 bêtes de somme. Généralement, la capacité des tramways hippomobiles était de 34 à 30 sièges selon les modèles, et tracté par deux chevaux ou mules, sauf à des endroits où les passages étaient difficiles, une troisième bête était nécessaire qui était montée par un postillon encore appelé « *Gancho* » (Regal, 1965 : 188). La mise en place du tramway dans la capitale péruvienne participait à l'effort du gouvernement de diversifier les moyens de transport et surtout d'augmenter la capacité de transport interurbain. Sauf que pendant les 20 premières années de son exploitation le tramway hippomobile a connu des déboires et des limites dans son fonctionnement. Cette désillusion était sûrement provoquée par la qualité des bêtes, notamment des chevaux et des mules qui constituaient la force motrice de cette activité.

Les tramways de Lima au XIX^e siècle (Images 1 et 2)¹³⁴

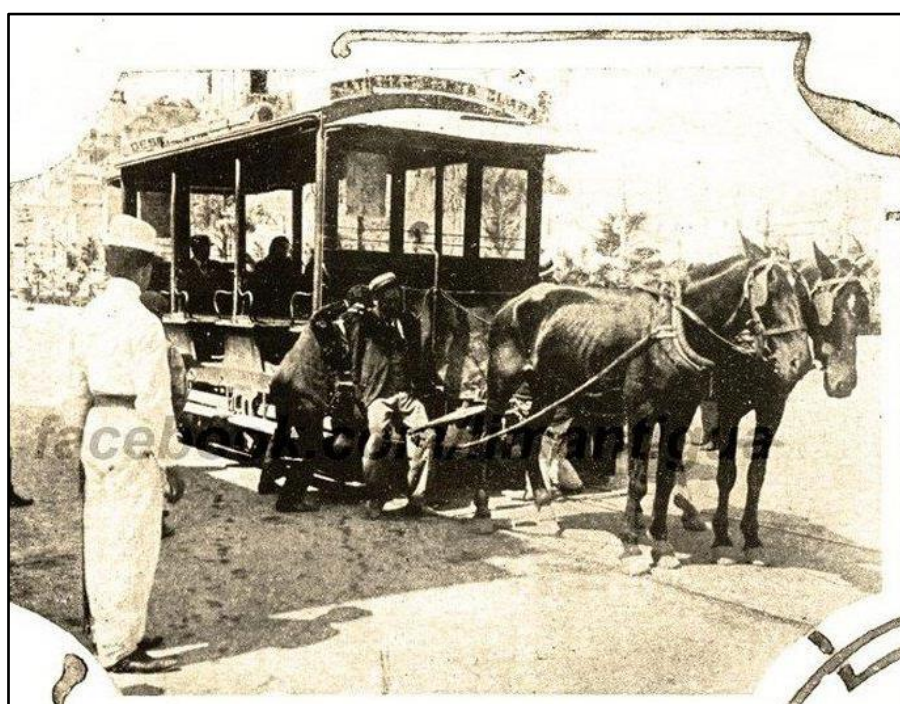


Figure 24: Tranvías de sangre

¹³⁴ Les images 1 et 2 sont extraites d'Alberto Regal, *Historia del Ferrocarril*, p.186 et de <http://limalaunica.blogspot.fr/2011/09/el-tranvia-de-lima.html>.

En effet, selon Alberto Regal, sur les 400 bêtes de somme que possédaient l'entreprise de transport, 100 entaient mal au point et inutiles. Ceci était occasionné par l'alimentation de ces derniers qui n'était pas appropriée. Cette dernière était composée entre autre, de mauvaises herbes, des drêches de blé, du carton, etc. Une telle alimentation ne pouvait garantir un meilleur rendement. En plus de la mauvaise alimentation des animaux, des déraillements fréquents sur la route, du mauvais pavage de la ville et de son entretien, des excréments et des urines des animaux qui, en déféquant sur les rails et les pavés obstruaient et provoquaient des odeurs putrides qui indisposaient les clients ; il arrivait aussi que :

« [...] debieron afrontarse varias dificultades, en especial la muda de caballos, faena que se realizaba en la vía pública y que originaba constantes quejas al concentrar gran número de estos cuadrúpedos en algunas calles (solucionándose con la construcción de corralones); y las constantes desavenencias con los cocheros de los carruajes de alquiler, que obstruían adrede a los tranvías » (Regal, 1965: 188).

Le résultat était perceptible dans les rendements de l'entreprise, surtout que lors de la Guerre du Pacifique, les bêtes de somme de la compagnie furent réquisitionnées sur l'ordre de Nicolas de Piérola en 1880 pour servir la cause patriotique. En 1894, l'entreprise avait transporté un million et demi de passagers en comparaison avec d'autres villes voisines comme Valparaiso (Chili) et Buenos-Aires (Argentine), avec respectivement 11.623.986 et 90.114.804 passagers (Regal, 1965). Face à ces résultats mitigés, Marino Antonio Borda était obligé de vendre ses actifs et ses privilèges à la Compagnie de Chemin de Fer Urbain de Lima en décembre 1898. Cette dernière fut organisée par un groupe de capitalistes péruviens avec pour objectif d'améliorer la qualité du service que ceux proposée par la société précédente, avec notamment l'amélioration de la traction animal et surtout l'introduction de l'énergie électrique comme alternative future. Avec initialement un capital de 500.000 soles, cette nouvelle compagnie gérée à ses débuts par Ray Ruiz, procéda à différentes innovations comme le remplacement du matériel roulant, des 18 vieux véhicules par 45 nouveaux. Grâce à ces améliorations, l'entreprise avait atteint 13 millions de passagers transportés en 1904 et opérant sur quatre lignes : Descalzos -

Exposición, Matienzo - Santa Clara, Monserrato - Cercado et Pampilla - San Cristóbal. Une performance jamais réalisée par la précédente¹³⁵.

D'autres itinéraires étaient créés non pas pour sortir le pays de sa léthargie en termes d'infrastructure de transport mais dans une politique de favoritisme pour la classe dirigeante. À ce propos, Guido Pennano pense que le chemin de fer a enterré certains itinéraires qui étaient utilisés continuellement aux dépens d'autres. Par exemple, la route Majes-Cayllo-Cuzco ou la route Moquegua-Puno qui était remplacé par celle d'Arequipa-Puno, favorisait clairement la classe dirigeante locale.

En effet, dans ce projet du chemin de fer du sud, la position hégémonique de la bourgeoisie d'Arequipa était plus considérée et allait même au-delà de l'intérêt national. Cette influence était si énorme que si nous analysons les distances entre Mollendo-Arequipa qui nécessitaient 572,2 kilomètres de voies ferrées, celle d'Ilo-Moquegua-Puno ne demandait que 298 kilomètres (Pennano, 2015 :143). Il est donc clair dans ce cas que la position sociale d'Arequipa avait pesé sur le tracé de la voie ferrée et comme élément essentiel, avait contribué à la consolidation de cette élite du sud du pays et ce qui lui avait valu une certaine indépendance vis-à-vis de Lima. La même chose s'était passée avec José Balta président de la République et futur président des chemins de fer qui, en achetant l'hacienda « *Lurifico* » en 1866 dans la vallée de Jequeteque avait fait dévier la ligne de chemin de fer Pascamayo à Guadalupe pour qu'elle passe par Lurifico (Pennano, 144). Tout ceci démontre que les chemins de fer étaient d'abord l'œuvre de la classe dirigeante qui en disposait à sa guise. Ils ont été pensés à la base pour satisfaire les intérêts financiers et des loisirs de la classe dirigeante.

¹³⁵ Juan Carlos Arroyo Ferreyros, "Los Tranvías de Lima", <http://www.monografias.com/trabajos79/tranvias-lima/tranvias-lima2.shtml>

Les différents chemins de fer interurbains de Lima au XIX^e siècle¹³⁶ (3)

Linéa	Año	Longitud	Paraderos
Lima-Callao	1851 (1904 : tranvía)	13.7	6
Lima-Chorillos	1858 (+1904, 1907 : tranvía)	14	5
Callao-La Punta	1864	2.6	-
Callao-La Punta	1895	-	-
Callao-La Punta	1906 (tranvía)	-	-
Lima-Ancón y Chancay	1870	37	11
Chancay-Palpa	1875	25	-
Callao-Chosica	1871	54	6
Lima Magdalena I	1875 (+1899)	6.8	1
Lima-Magdalena II	1900 (1909 : tranvía)	5.4	-

Tableau 9: Articulations ferroviaires inter-urbains et nationales péruviens au XIX^e siècle

Puis, la deuxième raison de la construction des chemins de fer au Pérou reste en grande partie économique. Avant de donner les conclusions de notre étude sur cet aspect, il est important de rappeler ici les différentes articulations du chemin de fer péruvien du XIX^e siècle. En effet, en dehors des lignes de chemin de fer interurbain que mentionnent Aberto Regal sur le tableau ci-dessus (image 1), il existait d'autres articulations à l'intérieur du pays. Selon Carlos Contreras et Juan Luis Orrego Penagos, il existait deux lignes de chemins de fer en dehors de celles déjà évoquées comme nous pouvons l'observer sur la carte ci-dessous : les chemins de fer, du centre et celui du sud : « [...] *El ferrocarril central, Callao-Lima-La Oroya y sus dos ramificaciones, una de Cerro de Pasco y la otra hacia Huancayo. El ferrocarril del sur, Mollendo-Arequipa-Puno* » (Contreras, 2010 : 70) Le chemin de fer du sud était complété par :

¹³⁶ Image extraite de: Hans de Witt, *El Transporte público en la Lima Metropolitana*, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, Lima, 1981, p. 26. Notons que sur ce tableau il existe aussi des lignes construites au début du XX^e siècle et faisaient parties du tramway électrique.

« También los de Pisco-Ica, inaugurado en 1871; Ilo-Moquegua, que comenzó a servir en 1872; Etén-Ferreñafe, construido por una hacienda azucarera; Chiclayo-Pátapo, Salaverry-Trujillo, Salaverry-Chicama, Iquique-Noria y Juliaca-Cusco. Otros ferrocarriles menores también se planearon: Paita-Piura, Pimentel-Chiclayo, Chancay-Huacho y Cerro Azul-Cañete »¹³⁷

L'étude de la configuration des chemins de fer au Pérou nous permet de comprendre les enjeux économiques liés à leur construction. En effet, la construction des infrastructures de base comme les transports s'inscrivaient pleinement dans une période bouillonnante visant à moderniser le pays et le hisser au même rang que les nations occidentales d'Europe et d'Amérique du Nord.

À partir de 1840-1841, l'État péruvien s'imposa comme propriétaire exclusif des dépôts de guano des îles faisant face à son littoral et utilisa le guano comme garantie des prêts accordés par les banques anglaises. Quelques années plus tard le gouvernement instaurait le système des « consignations », laissant la gestion directe des contrats d'exploitation et d'exportation du guano à un petit groupe d'entrepreneurs péruviens et européens, avant de céder en 1868 l'exclusivité du contrat d'exploitation au Français Auguste Dreyfus, qui devint ainsi durant quelques années le principal trésorier de l'État péruvien. Cette manne financière profita essentiellement à l'oligarchie de la capitale qui, tout en assouvissant ses besoins en produits de luxe importés d'Europe, entreprit d'investir pour développer l'agriculture d'exportation des grandes haciendas côtières. Le manque de main-d'œuvre locale amena l'introduction massive de travailleurs étrangers, principalement les coolies chinois entre 1849 et 1874¹³⁸, et non des Européens comme

¹³⁷Carlos Contreras et Juan Luis Orrego, "La "era del guano": los ferrocarriles", <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2008/08/17/la-era-del-guano-los-ferrocarriles>

¹³⁸Isabelle Lausent-Herrera « Entre 1849 et 1874, près de cent mille Chinois ont été introduits au Pérou pour remplacer la main d'œuvre noire des grands domaines côtiers afin d'exploiter la nouvelle richesse du pays, le guano. Leur condition dans les haciendas sont celles d'un demi-esclavage...», In : Lausent-Herrera Isabelle. *Les Chinois du Pérou : une identité reconstruite*. In: Journal de la Société des Américanistes. Tome 80, 1994, p.169, http://www.persee.fr/doc/jsa_0037-9174_1994_num_80_1_1530

le gouvernement péruvien tenta – en vain - de le faire à diverses reprises au cours du siècle.

À cette période les Indiens et métis étaient d'emblée écartés des projets économiques formulés par les élites péruviennes de la capitale. Outre la question de la main d'œuvre, se posait le grave problème de l'acheminement des marchandises vers les ports d'exportation. Une part considérable du produit de la vente du guano fut donc consacrée à la construction de chemins de fer, la plupart des concessions étant laissées à un seul homme, l'Américain Henry Meiggs et à la modernisation des biens d'équipement installations portuaires, ponts, phares, etc¹³⁹. Cette période correspond donc à une phase d'importants investissements financiers visant à développer les capacités exportatrices du pays, mais aussi à un fort accroissement des importations de produits manufacturés européens répondant à l'évolution des goûts des élites péruviennes.

Les chemins de fer péruviens ont été construits pour servir la logistique de la production agricole côtière, d'élevage et minière de l'intérieur du pays. À ce propos, selon certains auteurs, on pourrait considérer les chemins de fer péruviens comme étant d' « extraction ». Pour Alejandro Garland et Antonello Gerbi que cite Guido Pennano:

« Arranca la línea desde un puerto situado en las playas del Pacífico y, después de recorrer algunos kilómetros por el centro de campos sembrados de algodones y atravesar cañaverales azucareros, toma alguna de las estrechas gargantas de la cordillera. . . »; « Son como sondas aspirantes o tuberías de descarga para hacer descender al mar los productos del interior, por lo general agrícolas o minerales » (Pennano, 1979: 142).

Pascal Riviale, *Un négociant français au Pérou au 19^e siècle*, HISAL, 2005, vol. 1, n° 3, pp. 6 et 7, www.hisal.org

Cette forme d'articulation des voies ferrées proliférait à tel point qu'à un moment donné tous les plans des nouvelles lignes de chemins de fer se concevaient en fonction des zones à fort potentialités économiques de l'arrière-pays qui n'avaient pas encore été rattachées à la côte du Pacifique. C'était le cas de la ligne transandine d'Ayacucho ou celle de Trujillo-Cajamarca, Paita-Puerto limón, Huacho-Huaraz, Tacna Puno, etc. En un mot, les chemins de fer de l'intérieur du pays étaient plus les voies d'extraction des richesses du pays que de pénétration ou de désenclavement. Carlos Contreras soutient la même opinion dans son article sur "La economía del transporte en el Perú, 1800-1914". Selon lui, en dehors des lignes Mollendo-Puno et Lima- Cerro de Pasco, toutes les autres lignes construites après 1870 avaient un même objectif :

« Todas tenían como trazo unir un puerto del Pacífico con los grandes ríos navegables de la región amazónica. De Paita, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote, Callao, Pisco, Mollendo e Ilo salieron caminos de hierro que debían transponer la cordillera de los Andes por alturas de cuatro a cinco kilómetros hasta poner los rieles al borde del Marañón, el Huallaga o el Ucayali. Desde ahí se esperaba poder salir hacia el Atlántico por el gran río Amazonas. [...] La idea de estas líneas no era tanto comunicar puntos del territorio nacional entre sí, cuanto unir lugares de producción de bienes transables con puertos de embarque; una suerte de corredores que sacasen las materias primas agrícolas y mineras hacia el mercado mundial » (Contreras, 2010 : 66).

Enfin, en dehors de leur portée économique, sociopolitique et d'intégration, les chemins de fer avaient aussi un rôle géostratégique pour le pays. En effet, les autorités républicaines, dans leur élan de faire du Pérou un grand pôle d'attraction économique et surtout dans le souci de préserver son hégémonie d'autrefois dans la région, rêvaient de connecter le pays avec non seulement les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, mais également d'exploiter les marchés intérieurs de ses voisins immédiats comme le Brésil, le Chili ou encore la Bolivie. La construction de ligne de chemin de fer Mollendo-Arequipa-Puno en 1868 répondait aussi à cette fin: *« La competencia por ganar el mercado boliviano que se daba entre los puertos de Buenos Aires, los del norte chileno y los del sur peruano obro como un motivo más para iniciar la expansión ferroviaria del país por el sur »* (Contreras, 2010: 66). En un mot, les chemins de fer

prenaient dans ce cas une valeur d'intégration régionale avec des retombées économiques énormes, mais la guerre du Pacifique entre le Pérou et le Chili de 1879 à 1883 remet en question cette idée. Pendant tout le XIX^e siècle, l'Amérique du sud est le théâtre de nombreux conflits, qu'ils soient nationaux ou régionaux. L'origine de la guerre repose sur un problème frontalier. Il faut noter que les limites étatiques des pays hispano-américains à l'exemple du Pérou se font après les indépendances en 1823. Les deuxièmes interviennent presque à la fin du XIX^e siècle avec la Guerre du Pacifique 1879-1883.

En effet, aux premiers temps de l'indépendance, le tracé frontalier n'intéresse guère : le littoral est désert. Il faut cependant un traité pour fixer la limite entre le Pérou et la Bolivie en 1826. Un premier conflit éclate en 1837, où la confédération Pérou-Bolivie créée en mai 1837 par le maréchal Santa Cruz est vaincue par le Chili à Yungay le 20 janvier 1839. De cette période, datent les premières découvertes des richesses de la côte. Le Chili décrète alors les gisements de guano existant sur les côtes du département d'Atacama et les îles et les îlots adjacents, propriété nationale. Le 18 janvier 1872, le Pérou dans une situation financière difficile et contestant l'intérêt croissant des hommes d'affaire chiliens pour le salpêtre de la province de Tarapaca, décide de monopoliser l'exploitation du salpêtre et de régler aux producteurs 2,40 piastres par quintal vendu au lieu d'embarquement. Encouragée par cet exemple, la Bolivie lève de nouveaux impôts sur les industries du littoral, toutes - ou - presque aux mains des chiliens.

Le Chili à son tour envoie une délégation à la Paz où est signé un traité le 6 août 1874. Il renonçait à percevoir des droits de douane, mais la Bolivie perdait pour 25 ans le droit d'augmenter les contributions et les taxes d'exportation sur les personnes et les biens chiliens. Cette clause est transgressée quatre ans plus tard. La loi du 14 février exigea une nouvelle contribution de 10 centavos par quintal de nitrate exporté en échange de la reconnaissance par le gouvernement de l'étendue considérable des concessions accordées à la compagnie par le président Mariano Melgarejo. Les Chiliens refusèrent de payer. Le 1er février 1879, Eulogio Diez de Medina, ministre bolivien des finances déclare la confiscation des biens de la société anonyme des

salpêtres et des chemins de fer d'Antofagasta, la principale exportatrice des mines. Le 14 février de la même année, les soldats chiliens débarquent à Antofagasta. Le gouvernement péruvien allié de la Bolivie intervient alors et offre sa médiation pour éviter la guerre, déléguant à cet effet un envoyé spécial à Santiago. Sur ces entrefaites, fut connue l'existence depuis 1873 d'une alliance secrète entre le Pérou et la Bolivie. À cette nouvelle, le gouvernement chilien considéra les alliés comme des ennemis et leur déclare la guerre le 5 avril 1879.

Nous n'allons pas traiter de la Guerre du Pacifique sous ces formes les plus variées et complexes, mais démontrer par ce bref regard panoramique que cette guerre, l'un des derniers conflits régionaux du XIX^e siècle en Amérique du sud avait pour objectif des intérêts économiques. Selon Carlos Contreras: « *Tres gobiernos contemplando el salitre como miraría un hambriento viajero un trozo de carne tierna* » (Contreras, 2002: 151). Au sortir de cette guerre, le Pérou se retrouve ruiné, endetté et dévasté, c'était pour certains penseurs un coup de grâce porté sur un pays en pleine agonie. Plus de 500 km de lignes de chemin de fer furent détruites sur un total de 1500 km qui existaient en 1877 comme le mentionne Klaus Kemp Heiland :

« Como consecuencia de la guerra, la red de ferrocarriles peruana también sufrió mucho danos. Algunos ferrocarriles tuvieron que ser cedidos (las líneas de Pisagua, Patillos e Iquique, así como la de Arica-Tacna), y otros fueron destruidos completamente o en parte. Los que más danos sufrieron fueron los de Ilo-Moquegua, el Ferrocarril Central y el de Ancón-Huacho. Alrededor de 200 km de línea férrea ya mencionados quedaron destruidos. Si a esto se suman los danos ocasionados por el clima en los años entre 1877-1883, tenemos alrededor de 500 km de línea que no podían ser utilizados » (Klaus, 2002: 94).

Sous le Président Cáceres, il fallait initier le gigantesque travail de reconstruction et de restauration. Pour ce faire, il signa un contrat en 1889, « le contrat Grace », avec l'Anglais Miguel Grace. Dans celui-ci, le président lui confiait la charge de réparer et compléter les lignes détruites. En échange, il reçut trois millions de tonnes de guano à vendre, un paiement comptant et la concession du chemin de fer pour 66 ans. Cette cession d'une des infrastructures nationales à long terme vient démontrer le marasme économique dans lequel le pays était plongé après la guerre.

La reprise de cette société par les Anglais venait consolider leur position de première puissance économique de l'époque.

L'investissement public né de la conversion des bénéfices de l'exploitation des mines de guano en chemins de fer était bénéfique pour le pays. Si le guano, principale ressource rentable pour le Pérou au XIX^e siècle ne nécessitait pas son transport par voie ferrée car exploité sur les îles de Chincha sur la côte du Pacifique, quels produits d'exportation motivaient la construction des chemins de fer pour leur extraction ? Pour répondre à cette interrogation, il est important d'observer ici les différentes régions de production des matières premières et les comparer avec l'articulation des chemins de fer au Pérou.

7. 2 Les produits d'exportation au Pérou du XIX^e siècle

Pendant l'époque coloniale, il existait deux principaux circuits commerciaux entre les zones de production et les zones de consommation. Le premier axe commercial était interne au pays, entre les différentes zones de production des biens et les zones de fortes consommation qu'étaient principalement la production minière de Cerro de Pasco et la capitale Lima. Le deuxième axe concernait le circuit commercial d'exportation composé essentiellement des matières premières telles les minerais d'argent et les autres produits que nécessitait la métropole. Par exemple, en plus des produits agricoles de la Côte, les régions d'Ica et Huamanga exportaient respectivement du vin avec plus de 112.000 bouteilles en 1812 et du cuir (Chocano, 1983 : 3). Pour Nelson Manrique, d'autres régions comme celles de Huancavelica ou d'Angares exportaient de la laine : « *De las provincias de Huancavelica se exportaba lana de alpaca, exportación que puede calcularse en 3500 quintales al año* » (Manrique, 1983 :31). Aussi, une région forestière comme Chanchamayo avait pu maintenir sa production de liqueur jusqu'en 1870 à 1.830.000 kilogrammes par exportation.

Cependant, pendant la période républicaine, ces zones de production étaient-elles restées les mêmes et quels produits étaient destinés à l'exportation ? En effet, les grandes zones de production définies pendant la période coloniale sont restées quasiment les mêmes. Les régions côtières et amazoniennes pour les produits agricoles et les régions andines pour la production minière. Pour Jorge Basadre dans, *la Historia de República del Perú 1822-1933 tomo VIII*, le contenu des exportations en 1878 était réparti de la façon suivante :

« El primer lugar lo ocupa el azúcar con más de 12 millones de soles y así sobresalía de lejos, en relación con todas las demás cifras, y daba más que el guano (con poco más de 6 millones) y salitre (que producía poco más de 7,5 millones) y también más que toda la minería junta (5 millones y 100 mil soles). El segundo lugar en el mismo rubro correspondía a las lanas de alpaca (más de 4 millones) seguidas, muy atrás, por las de oveja (alrededor de 350 mil) y las de vicuña (11 mil). El algodón aparecía con poco más de un millón de soles. La cascarilla, con 692 mil. El arroz exportado a 278 mil »¹⁴⁰ (Basadre, 2005[1963]: 28).

En gros, à partir des années 1860, la demande en matière première agricole s'accroît en Europe, les pays devaient produire plus pour satisfaire cette demande sans cesse croissante. Cette situation avait conduit les pays producteurs à se spécialiser au mieux dans l'agriculture et très souvent dans la monoculture. Au Pérou, cela se percevait dans la culture de la canne à sucre et du coton. C'est grâce à cela et aux bénéfices de la vente du guano que se sont développés les grands domaines agricoles de la côte. Ainsi donc, comme le mentionne Klaus Kemp Heiland dans son ouvrage *El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú* : « [...] En el Perú se encontraban el guano, en segundo lugar el salitre y en tercer lugar el cobre, el estaño y otros metales, así como el algodón y el azúcar » (Klaus, 2002 : 19). Ces produits représentaient l'essentiel des exportations péruviennes au XIX^e siècle comme le montre les tableaux ci-dessous (images 3 et 4). En effet, bien que les produits d'exportation mentionnés sur ces deux tableaux ne soient pas exhaustifs, leur analyse nous permet de mettre en lumière trois grands groupes de produits d'exportation : les produits miniers (or,

¹⁴⁰ Entre 1863 y 1897 l'unité monétaire utilisée était la *Sol de plata*.

argent et le cuivre plus tard), les produits agricoles (cotons, café, sucre, etc.) et les produits issus de l'élevage (laine, cuir, etc.). Sur le document (3), nous voyons clairement que le guano et le salpêtre représentaient 50% des exportations comme le mentionnait Heraclio Bonilla (Bonilla, 1974 : 129). Par contre, les exportations de l'argent étaient restées stables entre 1830 et 1900. En ce qui concerne les produits agricoles comme le coton et la canne à sucre produits sur la côte, nous constatons une baisse continue entre 1830 et 1860 avant un redémarrage croissant jusqu'à 1900. Cette chute de la production peut s'expliquer par le fait qu'au début de la seconde moitié du XIX^e siècle, le Pérou a vécu une crise agricole marquée par l'abolition de l'esclavage des populations noires en 1854. Cette mesure avait provoqué une carence en main d'œuvre et occasionné une chute brutale de la production. Malgré les indemnités reçues par les maîtres pour chaque esclave libéré, la croissance dans ce domaine ne se fit ressentir qu'avec l'adoption d'une politique migratoire de la main-d'œuvre chinoise comme précédemment mentionné.

En comparant les données des images 4 et 5 avec la carte des différentes lignes de chemin de fer au Pérou au XIX^e siècle (image 7), il ressort que l'articulation des voies ferrées au Pérou était pensée en fonction des ressources disponibles dans les zones de production où elles étaient dirigées. Sur la côte, le vin produit dans les haciendas viticoles d'Ocucaje et Maracona pouvaient être acheminés au port du Callao en toute sécurité, tout comme la production du coton qui, avec la construction du chemin de fer avait vu sa production passée de 360.213 soles en 1838 à un million de soles en 1878 (Basadre, 2005[1963] : 30). Dans le même sens, Carlos Contreras nous démontre sur le tableau qui suit (image 4) que les chemins de fer ont permis, non seulement, l'extraction rapide des mines et les produits d'élevage tels que le cuir et de laine en provenance de la zone andine, mais aussi l'augmentation de la production qui était liée à l'expansion des voies ferrées. Par exemple, à partir de 1891 avec l'expansion des lignes de chemins de fer, la production de laine et de cuir étaient croissante jusqu'en 1900.

Exportaciones ganaderas y expansión de las vías férreas en el Perú, 1877-1900(4)

Años	Exportación de lana (toneladas)	Exportación de cuero (toneladas)	Exportación total (millones de libras peruanas)	Vías férreas (km)	Transporte ferroviario (miles de toneladas)
1877	3.065		5,6	1.964	
1887	1.958	1360	1,3	1.453	
1891	2.831	873	1,8	1.519	406
1892	3.129	936	2,5	1530	488
1896	2.544	1332	2,1	1.538	475
1897	3.770	1710	3,8	1.606	506
1898	3.489	2.128	3,0	1609	544
1899	3.435	2.062	3,1	1.621	596
1900	3.535	2.286	4,5	1.633	676

*Produits d'exportation valorisés au Port du Callao en 1859*¹⁴¹(5)

Productos	Valor en pesos	Productos	Valor en pesos
Aguardientes	15,938 6	Metal de plata y cobre	35,830
Algodón	9,750	Oro en polvo	4,066
Azúcar	49,460 7	Idem en barras	34,085
Café	90	Idem sellado	57,887 7
Cigarreras	204	Plata	22,075 2
Cueros de res	22,365	Idem piña	1.623,897 4
Idem de cabra	375	Id. chafalonía	40, 845 7 ¼
Cochinilla	5,362 4	Salitre	269,175
Cuerdas	310	Sem. de alfalfa	350
Chocolate	174	Sombr. de paja	984
Chancaca	29,766 3 ½	Idem de vicua	360
Lana	81,000	Vinos	180 4
Total			2.509,323 4 ½

Tableau 9: Les exportations peruvienes du XIX^e siècle

¹⁴¹ Image extraite de Fernando Romero Pintado, *Historia Marítima del Perú*, Tomo VIII, vol. 1&2, Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, Ed. Ausonia, Lima, 1984, p.966

Principaux produits d'exportation du Pérou au XIX^e siècle¹⁴²(6)

ÍNDICES DEL QUANTUM DE EXPORTACIÓN, 1830-1900 (a precios de 1900; total de exportaciones de 1900 = 100)									
	1830	1840*	1850*	1860*	1870*	1878	1880	1890	1900
Azúcar	0.4	0.4	0.5	0.2	3.5	17.6	15.6	11.7	30.1
Algodón	0	0.6	0.1	0.3	2.1	2.0	2.4	4.2	7.3
Lana	0	3.7	3.8	5.6	7.0	7.1	2.7	7.3	7.1
Guano	0	0.3	22.3	33.1	69.0	55.8	0	1.9	1.3
Salitre	0.1	1.4	3.5	9.3	17.4	38.1	0	0	0
Plata	5.4	11.1	10.0	7.6	9.6	8.5	7.1	9.1	25.1
TOTAL	10	24	49	65	115	145	35	48	100

* Promedio para tres años.

Tableau 10: Principaux produits d'exportations

¹⁴² Image extraite de Shane Hunt "Guano y crecimiento en el Perú del siglo XIX". Lima: 1984; p.70
<http://exportacionesenlahistoria.blogspot.fr/2010/10/hito-3.html>

Les lignes de chemins de fer au Pérou XIX^e et début du XX^e siècle (7)

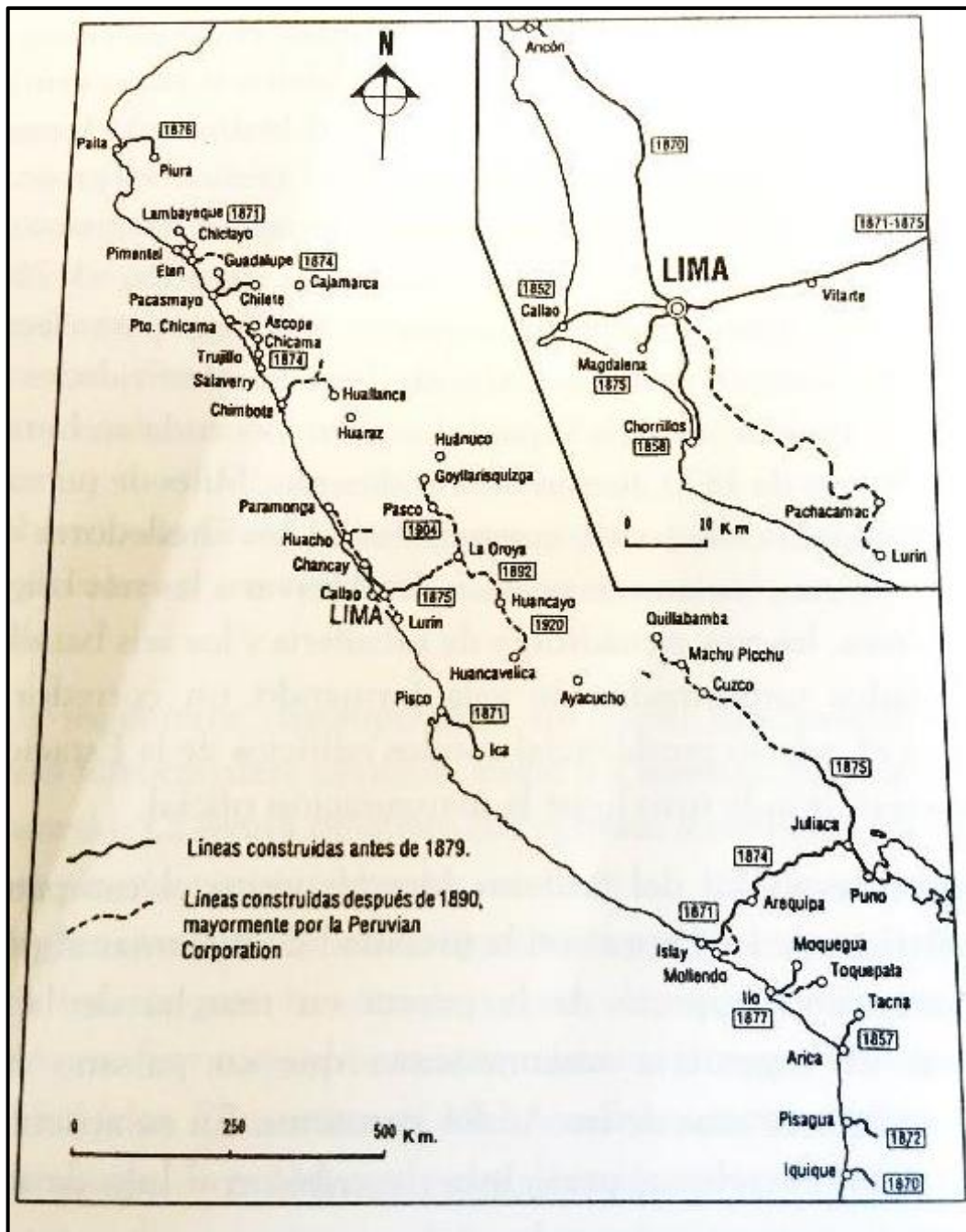


Tableau 11: Les différentes lignes de chemins de fer péruvien au XIX^e siècle

Les chemins de fer étaient devenus primordiaux dans l'organisation économique du pays surtout dans le transport des biens et des personnes. Bien que construites et gérées par des entreprises privées. En 1876, sur 2000 kilomètres de voies ferrées, 1388 kilomètres appartenaient à l'Etat et le reste au secteur privé. Mais, il pouvait aussi arriver que l'Etat joue son rôle de modérateur et prendre la main dans la gestion d'une structure nationale comme c'est le cas d'une ligne de chemin de fer. C'est souvent lorsque cette structure a une valeur économique importante que cette intervention était possible. Par exemple, en ce qui concerne la ligne de chemin de fer Lima-Ancón, l'Etat avait soutenu en 1870 l'entreprise qui la gérait dans la mesure où cette dernière peinait à supporter les coûts d'exploitation et surtout la carence des actionnaires. Pour le Pérou:

« Abandonar la empresa en esta situación seria dejar incompleta una obra importante que a dar vida y movimientos a dos de los más ricos valles próximos a Lima; precipitar una pérdida segura a los pequeños accionistas comprometidos en ella. La racional parece entonces acudir en auxilio de esta empresa dentro de los límites de la ley y asegurar la terminación de una obra de verdadera utilidad pública » (Regal, 1965: 117).

C'est la raison pour laquelle les autorités républicaines prirent le contrôle surtout après le séisme de 1871 qui avait détruit toute la structure et les actionnaires ne voulaient plus y investir. Le gouvernement prit ses responsabilités, réhabilita cette ligne de chemin de fer et l'exploita jusqu'à 1886 avant de la céder à l'exploitant de la ligne ferroviaire *Central Transandino* qui la géra entre 1886 et 1890. En fait, l'intervention de l'Etat dans la remise sur pied de cette ligne n'était pas fortuite, elle était guidée par les revenus économiques de son exploitation, car cette ligne permettait le transport de la canne à sucre issue des haciendas proche de la bourgade d'Ancón.

7.3 Les chemins de fer face à l'économie paysanne et artisanale péruvienne.

Sans pour autant valoriser les apports positifs et négatifs, la construction des chemins de fer a eu des effets mitigés dans l'ensemble du système politique, économique et social du pays. D'abord, l'établissement de la ligne de chemin de fer entre Lima et Callao ou dans la plupart des régions où il existait une économie ou une activité de transport traditionnelle n'était pas sans conséquences. En effet, pour les entreprises de transport de véhicules hippomobiles entre Lima et Callao ou pour les muletiers dans les Andes, les chemins de fer sonnaient le glas de la destruction et de la mort de ces activités économiques. D'une part, après le lancement de la ligne Lima-Callao, le trafic des voitures tractées était liquidé. Les propriétaires de ces moyens de transport avaient perdu la lutte qu'ils avaient entamée au début de la construction de cette œuvre. D'ailleurs, le journal *El Comercio*, que cite Alberto Regal mentionnait à propos: « *Toda industria que entra a reemplazar a otra ha de chocar necesariamente con la que se encuentra establecida; así es que el ferrocarril entre Lima y Callao no será para los dueños de coches y carretas, que hacen hoy el transporte de pasajeros y efectos entre estos lugares* » (Regal, 1965: 51).

D'autre part, l'arrivée du chemin de fer dans les Andes avait ruiné l'économie muletière locale. En effet, pendant toute la période coloniale et même pendant l'ère républicaine, la région andine constituait le poumon de l'économie nationale à cause de son sous-sol riche en minerais d'argent, d'or, de cuivre, etc. Pour cette raison, il s'était développé pour l'acheminement de ces richesses sur la côte, un système de transport avec des bêtes de somme (mules, mulets, ânes) adapté à une topographie capricieuse des Andes. Une véritable économie s'était développée entre ces bêtes et les minerais de Cerro de Pasco et cela incluait, l'élevage, l'alimentation de bêtes, le transport des minerais et surtout le système de relais ou tambos nécessaire aux des voyages des caravanes des muletiers.

Le conflit entre les muletiers et les producteurs miniers est un problème d'intérêts économiques, les premiers voulant conserver leur activité tandis que les

autres voulaient rompre avec le monopole des muletiers qui pendant longtemps pratiquaient des prix exorbitants pour le transport du minerais et d'autres produits de consommation locale. En fait, comme nous l'avons précédemment détaillé dans les chapitres précédents, les muletiers étaient des personnages importants dans le dispositif de la production minière au Pérou:

« No solamente debían transportar los metales por cientos de kilómetros al puerto de exportación, sino que además cumplían con proveer a la población de los asentos de los bienes de consumo que la inhóspita puna de la cordillera era incapaz de producir. Debieron también conducir la sal, madera y materias combustibles que ingresaban al circuito de producción »¹⁴³.

Ce triple rôle leur avait permis d'asseoir leur monopole et de fixer les prix de transport selon leur convenance. L'industrie extractive des mines d'argent de Cerro de Pasco nécessitait d'énormes moyens pour le transport du bois, du sel et du charbon, indispensable au bon fonctionnement de la production minière. C'était un secteur où le problème de transport était fondamental, et de ce fait, il représentait un point majeur dans la détermination des coûts de production.

En effet, dans les Andes centrales du Pérou, important siège de la production minière depuis l'époque coloniale, l'entrée du chemin de fer a été difficile et tardive. Il a fallu attendre le début du XIX^e siècle pour que la voie ferrée arrive aux portes de la production minière à Oroya en 1893, en partant du port d'exportation. Pour les besoins de transport du minerai de cuivre de Cerro de Pasco, deux industries vont rentrer en conflit, celle contrôlant la production minière, la *Peruvian Corporation* et celle des transports, contrôlés par les muletiers. Le conflit était né du désir du Gouvernement et de la compagnie de production minière de réduire les coûts de transport des muletiers, avec comme argument, l'allègement des charges en vue de financer les travaux du chemin de fer de cette région. Une proposition que refusèrent les muletiers qui continuèrent de pratiquer leur prix jusqu'à l'arrivée de la voie ferrée. Face à cela, les producteurs miniers demandèrent de l'aide de l'Etat et surtout

¹⁴³ Carlos Contreras, *Mineros, Arrieros y Ferrocarriles en Cerro de Pasco 1870-1904*, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 1984, p. 4.

de la compagnie anglaise exploitant de la ligne, la construction d'une voie ferrée afin de réduire les coûts de transport :

« [...] Los mineros tomaron conciencia de sus intereses de grupo e intentaron conformar un sindicato que reuniese el capital necesario o al menos presionase a la Peruvian Corporation o al gobierno de turno para la realización de la obra. Estos esfuerzos, además, fueron paralelos al propósito de reducir el costo de los fletes, fijando tarifas-tope » (Contreras, 1984: 3).

Petit à petit et au fur et à mesure qu'évoluait les voies ferrées vers les mines, l'économie muletière se trouva bouleverser et liquider. Avec elle, toutes les activités parallèles et secondaires qui dépendaient de celle des muletiers. Par exemple, la chute de cette dernière avait aussi occasionné des conséquences sur l'agriculture spécialisée dans l'alimentation des bêtes de somme à Huancavelica. À ce propos, Carlos Contreras mentionne que sur les itinéraires empruntés par les muletiers, il s'était développé des activités dérivant de celle des muletiers :

« [...] Con el inicio del funcionamiento del ferrocarril del sur se notase una decadencia de la agricultura de Arequipa. Durante siglos su valle había tenido en el negocio del transporte uno de sus mayores rubros: desde Arica y Arequipa partían las recuas de mulas que surtían a Puno y el altiplano minero de productos europeos y del litoral. La alimentación de estos animales especializó a la agricultura de valles arequipeños en el cultivo de alfalfa. Huamanga, a su turno, estaba especializada en los aperos de las riendas, monturas y alforjas hechos sobre la base de cuero y mimbre » (Contreras, 2010: 73).

Aussi, en dehors de ces activités que mentionne Carlos Contreras, d'autres secteurs avaient aussi pris un coup, comme les tambos que nous avons longuement développé dans les pages précédentes. En effet, ces relais ou hébergements temporaires travaillaient aussi en collaboration avec l'activité muletière qui avait permis le développement en leur sein de plusieurs autres métiers comme le soin des bêtes¹⁴⁴ ou même de la réorganisation de la caravane, comme c'était le cas à Canta, un lieu d'escale situé dans la Sierra entre Lima et Cerro de Pasco (Contreras, 2010 :

¹⁴⁴ El oficio de albéitar a los animales (vétérinaire).

74). À partir de ce constat, nous pouvons partager l'avis d'Heraclio Bonilla qui, dans son ouvrage, *Guano y Burguesía en el Perú*, pense que les chemins de fer au Pérou n'ont pas permis le maintien et le développement de l'économie paysanne, mais a plutôt contribué à sa ruine : « *Estos ferrocarriles no se articularon a la estructura interna de la economía peruana, sino que más bien fueron los vehículos de desintegración de la economía campesina y los canales de los cuales se esforzó la dependencia exterior del Perú* » (Bonilla, 1974: 61).

Puis, cette désintégration économique était aussi visible sur le plan artisanal. En effet, la politique économique d'exportation et du commerce libre en vigueur au Pérou, accéléré par la construction des chemins de fer, avait ruiné le développement artisanal au profit des produits d'importation. Ce qui avait comme conséquence immédiate, la détérioration du marché intérieur. Par exemple, en 1870, comme le mentionne Klaus Kemp Heiland, au moment où les exportations péruviennes atteignaient une croissance fulgurante, le secteur manufacturier local était délaissé au profit des produits européens et nord-américains :

« *También en el terreno manufacturero hubo un desenlace parecido. Se importaban de Europa artículos de lujo para una clase privilegiada, y productos hechos en serie de los centros industrializados inundaban el mercado, mientras que la manufactura local se encontraba estancada. Por otro lado, no había un desarrollo industrial que pudiera asumido la demanda. Un ejemplo de ello es la importación de puertas y ventanas para el edificio de la estación de Lima-Chorrillos que hoy se encuentra en un distrito de la capital* » (Klaus, 2002: 17-18).

Cependant, l'analyse du texte de Klaus Kemp laisse penser qu'en dehors du fait qu'il n'existait pas une technologie avancée de la manufacture au Pérou à cette période, les artisans locaux ne pouvaient rivaliser avec ce qui venait de l'extérieur. Or, nous avons vu avec les cas de la construction des voitures hippomobiles que ces derniers pouvaient rien qu'en regardant un modèle étranger, le reproduire à la perfection. C'est plutôt, le goût du luxe et des saveurs étrangères qui attiraient l'élite locale à consommer les produits d'importation. Cela peut aussi se traduire par l'opinion des politiques et penseurs de cette période qui refusaient la nécessité du

développement d'une industrie locale. Ils avaient préféré se limiter à une politique d'exportation tournée vers l'agriculture et les mines sans perspectives futures. Ils ne pensaient pas non plus à la production d'aliments ou à l'achat d'armes pour la défense du pays. La défaite cuisante du Pérou face au Chili lors de la Guerre du Pacifique illustre parfaitement cette assertion de l'époque de Gootenberg que cite Klaus Kemp : « *Mejor es tener capacidad de comprar que saber como hacerlo* » (Klaus, 2002 : 18).

Il faut aussi comprendre que le concept de la voie ferrée était différemment apprécié selon les pays où elles étaient installées. En effet, l'adoption des nouvelles techniques est un état d'esprit, il faut être préparé à accepter et comprendre le changement. Cela passe souvent par la formation et l'éducation. Il est souvent dit qu'il existe une corrélation entre le bien-être économique d'un pays et sa capacité de transport. D'autre part, Klaus Kemp ajoute:

«... que en el transporte no constituye, en absoluto, una condición suficiente para que se produzca automáticamente el desarrollo. Para que una [conexión] nueva lleve a un aumento de la producción agrícola o industrial, tiene que existir también otras condiciones: un auténtico potencial de producción, un mercado y personas que comprenden las nuevas oportunidades que se han creado » (Klaus, 2002: 99).

Or, la majorité des voyageurs de la seconde moitié du XIX^e siècle comme Charles Wiener mentionne qu'il était illusoire d'espérer cela au Pérou et dans la plupart des pays américains de cette période. En fait, les conditions naturelles du Pérou et surtout les caractères si hétérogènes de ses habitants étaient différents du scénario des États nord-américains où les terres que traversaient les chemins de fer étaient fertiles et les habitants en majorité partageaient le même code culturel. (Wiener 1993[1880] : 490). Les territoires décrits par les observateurs et autres voyageurs des premiers trains péruviens à l'intérieur du pays étaient présentés comme stériles, incapables de produire aucune richesse en dehors des mines. Lorsque la ligne de chemin de fer traversait une vallée fertile comme celles de Junín à Cuzco, il ne s'agissait plus des terres à valoriser, mais des terrains déjà occupés par les grands propriétaires terriens où l'activité agricole était le plus souvent productive.

Mais lorsque ces chemins de fer traversaient des régions arides et paysannes, ils ne pouvaient être rentabilisés dans la mesure où, ces régions étaient des lieux d'autoproduction et d'autoconsommation. Les populations riveraines et surtout les terres n'étaient pas adaptées à la production de masse de type industriel. Donc, si les terres arables étaient destinées à satisfaire la monoculture d'exportation, les paysans, par manque de formation et surtout par la réduction de leurs terres ne pouvaient produire des denrées pouvant couvrir la demande nationale. À ce propos, Klaus Kemp souligne que les aliments de base tels que la viande, du riz et du blé devaient être importés (Klaus, 2002 : 16).

Enfin, la politique exportatrice au Pérou du XIX^e siècle n'a pas permis une réelle rentabilité de ces lignes ferroviaires. En effet, la mauvaise planification de son réseau avait des conséquences sur le trafic des lignes. Par exemple, en 1874, sur la ligne du Chemin de fer du Sud, il n'y avait qu'un seul train de passagers par semaine entre Mollendo et Arequipa. Selon Klaus Kemp: « *Un coche de bodega bastaba para llevar toda la producción de plata de esa región a la costa. Bajo estas condiciones, los ferrocarriles peruanos no podían ganar lo suficiente para poder pagar amortización e interés sobre el capital de la construcción* » (Klaus, 2002: 101). Ceci était le résultat d'un manque de centres économiques à l'intérieur du pays qui auraient pu contribuer à accroître le trafic, mais surtout il n'y avait aucune politique dans ce sens pour les développer.

Cet état de fait a plutôt favorisé l'enrichissement et le développement des principales villes de la côte, qui se sont converties comme intermédiaires entre la Sierra et l'extérieur. Elles ont réussi à accumuler des excédents non pas pour leurs activités productives, mais commerciales. Les nouvelles villes comme Arica, Mollendo ou Salavery qui avant étaient des petits villages de pêcheurs sans grande importance ont été élus comme point de départ des chemins de fer et bénéficiant ainsi des retombées de l'exploitation minières et agricoles de l'intérieur du pays. C'est une usurpation de l'excédent produit par l'arrière-pays et qui pouvait être bénéfique pour des projets de développement économiques.

Finalement, l'introduction des bateaux à vapeur et ensuite la construction des chemins de fer ont apporté une révolution dans les régions affectées. Les chemins de

fer n'étaient donc pas mauvais en soit, ils ne précédaient pas forcément la naissance du capitalisme industriel comme le pensait Manuel Pardo, bien que lié dans le fond. Mais, pour que son rôle soit décisif, il répondait plutôt à la demande d'une économie en pleine mutation et qui devait s'adapter aux normes de marchés et des industries mises en place en Occident à cette époque. Pour les autorités républicaines du XIX^e siècle, il y a une réelle volonté d'accompagner et de sortir le pays non seulement du marasme économique mais aussi de diversifier et moderniser les moyens de transport dans un pays à la topographie complexe et très enclavé.

Conclusion

Au terme de cette étude dans laquelle nous avons proposé une analyse comparative des faits historiques en général et surtout une confrontation des sources qui nous ont permis de produire ces conclusions, il importe avant tout de revenir sur les questionnements qui ont motivé notre recherche afin d'en évaluer les résultats. En effet, il était question dans notre travail de faire une analyse historique et technique des moyens de transport à partir de l'indépendance, à comprendre non seulement les mécanismes qui ont permis le développement d'une mobilité des biens et des personnes dans des zones peu inaccessibles, mais également de mettre en lumière les acteurs de cette réussite. Il s'agissait aussi de comprendre les interactions entre les moyens de transports traditionnels avec ceux issus de la Révolution industrielle dans un pays à la recherche des mécanismes pour sa consolidation sociopolitique, économique et surtout territoriale.

Pour répondre à ces questions, nous avons été confrontés premièrement au dépouillement d'un corpus très vaste sur la question, dans la mesure où il a fallu faire intervenir plusieurs acteurs et des sources différentes qui, au fil des lectures nous ont permis de mieux cerner le problème. Puis, travailler sur la vaste période républicaine qui s'étend au-delà du XX^e siècle était aussi un défi majeur, il a donc fallu délimiter le sujet dans le temps et se centrer sur le XIX^e siècle qui implique également les deux dernières décennies de l'ère coloniale qui sont essentielles pour la compréhension de notre objet d'étude.

Il ressort donc que la période républicaine que nous étudions est une époque d'innovation technologique en Amérique hispanique en général et au Pérou en particulier. Le XIX^e siècle est une période de changements dans la structure sociale, économique et technologique de l'humanité. C'est la période de l'adaptation de la machine à vapeur, véritable exploit technologique à tous les secteurs de production, agricole, minière, industrielle et surtout dans le secteur des transports. Avec cette dernière, c'est le bouleversement des mœurs avec le transport de masse des biens et des personnes. C'est le moment de tous les défis intellectuels de l'humain à modeler son environnement et le rendre accessible. Au Pérou, l'adoption de ces technologies s'est faite non sans conjuguer avec les moyens de transport traditionnels. Il est le

résultat de mécanismes mis en place depuis l'époque précolombienne et dont les Espagnols en colonisant la région se sont servi pour asseoir leur politique économique tout en apportant avec eux les éléments culturels et techniques disponibles en Europe et qu'il fallait adapter localement.

Le Pérou présente un relief topographique très accidenté de par ses contrastes géomorphologiques cumulant désert, montagne et forêt. Malgré cela, toutes les civilisations qui y ont vécu se sont adaptées en modelant l'environnement à leur avantage afin de créer les conditions de circulation favorable. Les Incas et les populations qui les ont précédés sur ces territoires avant d'être conquis, en termes d'infrastructures ont laissé au monde des monuments et des structures dont l'ingénierie étonne encore. L'une d'elles fut l'immense réseau des chemins interconnectés qui parcourait tout le territoire de l'empire inca. Le *Qhapaq Ñan* était non seulement composé des chemins, mais aussi des ponts et d'autres structures qui rythmaient les parcours. Ces chemins ont été le germe et l'âme de leur empire. Ils n'avaient pas de fonction commerciale, mais avaient été construits à des fins administratives et stratégiques. Seuls les officiels et les messagers (*chasqui*) étaient autorisés à l'emprunter.

Puis, avec la colonisation espagnole, ces mêmes chemins avaient servi de moyens de pénétration et de conquête du territoire inca. La colonisation étant basée sur l'exploitation exclusive des colonies à des fins économiques, la récupération de ces structures par les Espagnols avaient connu des destins mitigés. Plusieurs auteurs affirment dans ce sens que seulement quelques années après l'installation des Espagnols au Pérou, ils avaient déjà détruit tout le réseau de communication. Pour l'exploitation des richesses du sol et du sous-sol, les Espagnols devaient instaurer différentes formes d'articulations spatiales ainsi que des mécanismes socio-économiques d'accès à ces ressources. L'organisation de type économique de ces structures par les colons était orientée suivant les zones de production des biens ou lieux de d'exploitation, les zones de consommation et les lieux d'exportation. Les grandes zones économiques étaient en majorité des endroits de forte consommation et contenaient de nombreuse population pour assurer sa productivité. La mise en

lumière des circuits commerciaux passait par l'étude des itinéraires des muletiers qui constituaient les principaux distributeurs des biens. Aussi, les mules, animaux robustes adaptés aux rudes conditions climatiques et géographiques de la région possédaient dès lors un double enjeu, économique et enjeu des guerres. L'activité muletière a été fondamentale pour le pays et a permis l'animation d'un marché intérieur florissant, dopé par les activités extractives des matières de Cerro de Pasco dans les Andes et agricoles sur la côte. Cette activité était basée sur une unité de production de services et une organisation interne rigoureuse qui profitait de la force animale de leurs bêtes de somme. C'était un moyen de transport lié à la réalité sociale et économique d'une grande partie du pays et sûrement l'unique système de transport autosuffisant qui s'adaptait à la région où elle était pratiquée.

Mais l'activité muletière ne pouvait porter seule le poids de l'économie de transport de la colonie et plus tard de la république, il a fallu le concours d'autres structures pour soutenir cette dernière. En effet, les caravanes de muletiers mettaient des jours ou mêmes des mois entiers pour rejoindre une destination préalablement définie. Il leur fallait du repos et ceci se faisait la plupart du temps dans les tambos, qui étaient des relais et fournissaient aux voyageurs le gîte et le couvert. C'était un composant du système de communication au même titre que les chemins. Ils étaient organisés avec une grande flexibilité, en tenant compte de la diversité des voyageurs, des besoins variés de l'empire, des différentes circonstances culturelles et environnementales locales. Bien que ces derniers aient perdu leur organisation et leur renommée d'antan sous l'empire inca, pendant la colonisation et même sous l'ère républicaine, leurs fonctions avaient évolué du logement temporel, stockage des produits, au maintien du système de transport avec la création des pâturages et des ateliers pour animaux de somme, à l'établissement des commerces dans ses grandes cours.

Au XIX^e siècle, il existait encore des similitudes sur le plan structurel avec la période coloniale, la construction ou l'aménagement des voies de communication ne correspondaient qu'aux itinéraires qui menaient vers les centres d'extraction des matières premières ou mieux encore vers les installations économiques des

industriels étrangers. Sur la côte péruvienne et dans les grandes villes comme Lima, la configuration en termes de transport reposait uniquement sur la reproduction des moyens de transport des métropoles occidentales instaurée avec l'installation des premiers colons espagnols en Amérique en général et au Pérou en particulier. C'est dans ces régions topographiquement moins accidentées que se sont développées la culture du cheval et de la roue. Le cheval péruvien, connu sous le nom de « *caballo de paso* », est une composante de la race du cheval créole. Il est issu de la combinaison d'une série de facteurs endogènes et exogènes qui l'ont créé. Une espèce bien définie qui possède les caractéristiques de ses progénitures venus d'Espagne, mais se distingue par une singularité qui le rend unique au monde : le pas. Bien que réputé pour ses qualités athlétiques, sa robustesse, sa finesse, son adaptation au milieu désertique de la côte, et surtout pour son allure ; le cheval péruvien répondait à trois besoins majeurs, allant de la production d'énergie, aux sources de plaisirs, mais également l'élément constitutif de l'affirmation de puissance sociale, politique et militaire.

Comme producteur de l'énergie tractive, le cheval était tout au long de la période républicaine l'élément essentiel qui avait permis l'introduction et le développement de la roue dans les différents centres urbains péruviens en général et Lima en particulier. Les différents modèles de voitures, carrosses, calèches, issus de la technologie de la roue et produits par les artisans locaux tout au long de la période coloniale et sous l'ère républicaine, rythmaient le quotidien des grandes villes. Tous comme les chevaux, les voitures étaient devenues un symbole d'affirmation sociale dans une société de castes organisée sur la base de la couleur de peau, les moyens financiers et surtout par la naissance. Le XIX^e siècle est la période de l'apogée de la voiture tractée, motivée par l'extension de l'espace urbain, du niveau de vie économique des différentes couches sociales, l'augmentation du nombre des résidents, la consolidation d'une aristocratie locale, le raffinement des mœurs et des habitudes. Tels sont des facteurs qui ont conduit les uns et les autres à adopter un moyen de transport qui pouvait rendre moins pénibles les déplacements dans les rues de Lima, alléger la pénibilité du trajet et supporter un environnement rigoureux, tout au long de l'époque coloniale et même républicaine. C'est plutôt l'ouverture du

marché péruvien à l'importation enclenché sous Philippe II pendant la période coloniale qui avait favorisé la diversification du parc roulant de cette époque et sous la République, cette même politique d'ouverture a suscité de la part des fortunes et de l'aristocratie péruvienne un goût pour des produits raffinés d'Europe qui se traduisait par la prolifération des voitures françaises et anglaises.

De ce trafic urbain figurait un personnage incontournable, le cocher. Appartenant majoritairement à la population noire, il est celui sans lequel les populations riches, les nobles et le clergé n'auraient pas tiré profit des avantages et du confort qu'offrait leur voiture. Grands artisans du transport privé et publics urbains, les cochers noirs ont conservé ce métier même après l'abolition de l'esclavage au Pérou en 1854, malgré la récurrence des politiques discriminatoires et d'exclusion sociale. Bien souvent critiqué et mal compris par les populations pour leur animalité, leur arrogance et leur violence, ils sont au contraire une société de techniciens avertis, préoccupés par leur matériel et leur équipage, soucieux de les soigner et d'en prolonger la vie, c'était pour eux leur capital vital. Ainsi, le cocher et les véhicules hippomobiles ont accompagné l'évolution de la société de l'époque coloniale à la consolidation de la République.

L'accession du Pérou à la souveraineté a apporté des changements dans les structures économiques, sociales et politiques. Sur le plan socio-économique, ces changements passaient aussi par la réhabilitation et la construction des infrastructures de base telles que les moyens de communication terrestre, maritime, fluviale et lacustre. Les moyens de locomotion traditionnels, bateaux à voile et à rames, marche à pied, l'usage des bêtes de sommes et des montures, sans oublier les voitures tractées avaient fait leur temps. Coller à l'évolution du monde et garder son leadership dans la politique régionale préoccupaient les autorités républicaines. L'adoption de la technologie de la machine à vapeur issue de la Révolution industrielle répondait non seulement à cette fin géostratégique, mais aussi économique. La création d'un système de transport ferroviaire interurbain et national, les différentes tentatives de création d'une compagnie de transport maritime, fluvial et lacustre, répondait non seulement à un besoin sociétal, celui de

mettre à la disposition des populations des moyens de transport accessibles au plus grand nombre, mais aussi de servir la logistique de l'industrie minière et agricole. La construction du chemin de fer qui à la base devait suivre une articulation nationale et sortir le pays de son enclavement a plutôt servi la cause des industriels étrangers, des grands propriétaires terriens, principaux constructeurs et principaux détenteurs des centres de production des matières premières et agricoles que les lignes ferroviaires suivaient pour leur extractions. L'adoption de la traction à vapeur a été certes rentable économiquement et socialement avec le déplacement en masse des biens et des personnes, mais elle avait sonné le glas d'une partie de l'économie paysanne et traditionnelles, des muletiers et des cochers, mis à mal l'organisation des tambos et des activités riveraines, mais également l'abandon des chemins fortement fréquentés autrefois remplacés par d'autres itinéraires à forte connotation économique.

Ainsi donc, pendant la période républicaine du XIX^e siècle, les nouveaux moyens et techniques de transports ont été dans une phase expérimentale avec des résultats mitigés suivant le domaine dans lequel ils ont été employés. Mais, ils ont été accompagnés par les moyens traditionnels de transport qui restaient encore actifs à la fin du siècle. Dans ce travail, nous aurons voulu développé l'aspect lié à l'introduction des automobiles et voir ainsi leur interactions avec les autres moyens de transports existants. Pour la poursuite de cette recherche dans les années à venir, une perspective comparatiste pourrait enrichir cette étude, en particulier en ce qui concerne les pays voisins comme le Chili ou l'Equateur.

Bibliographie thématique

- **Archives :**

A.G.N. H - 4 - 1715. Sección Contribuciones. Libro de Matrículas de Patentes de Gremios de la Ciudad de Lima, año 1833, folio. 135

A.G.N. H - 4 - 1724. Sección Contribuciones. Libro de Matrículas de Patentes de Gremios de la Ciudad de Lima, año 1834, folio. 170.

AGN, Protocolo Notarial 40, Foja 71, 27 de enero, 1824

Testamento de Don Andrés Muñatones y Salazar, Archivo General de la Nación, Lima, Perú (AGN), Protocolo Notarial (PN) 40, Foja 71, 27 de enero, 1824.

- **Périodiques du XIX^e siècle**

El Perú ilustrado, 1887, n° 1-26, 28-34, PUCP

El Perú ilustrado, n°35-49, 51, 53-63, 1888, PUCP

El Peruano, Boletín Oficial, tomo I, Semestre 1, Imprenta del Estado, Lima, 1888

El Peruano, Boletín Oficial, Imprenta del Estado, N°1-24, 1838 y n° 25-38, Lima, 1839.

El Peruano, Boletín Oficial, Imprenta del Estado, Lima, 1966 y 1887.

- Ouvrages généraux

Alemany, Soline, et Frédéric Mauro,

1990. *Transport et commerce en Amérique latine = Transportes y comercio en América Latina : 1800-1970*. Paris. L'Harmattan.

Alfaro Garfias, Luis,

2010. *Perú, País Marítimo*, Lima. CENTRUM Publishing.

Bahamonde Magre, Angel,

1993. *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España : 1700-1936 : El correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Basadre, Jorge,

1949. *Historia de la República del Perú. 2. 1866-1908*. Vol. II. Lima. Cultura Antártica.

Del Busto Duthurburu, José Antonio,

1981. *José Gabriel Túpac Amaru antes de su rebelión*. Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Digard, Jean-Pierre,

1994. *Le cheval, force de l'homme*. Paris. Gallimard.

2004. *Une histoire du cheval : art, techniques, société*. Arles. Actes Sud.

2009. *L'homme et les animaux domestiques : anthropologie d'une passion*. Paris. Fayard.
Estrada

Guzmán, Eduardo,

2005. *Historia Marítima del Ecuador Tomo VII la República 1840 - 1850 Volumen 1: Antecedentes - 1841*. Instituto de Historia Marítima Armada del Ecuador. Guayaquil.

Flores Galindo, Alberto,

1984. *Aristocracia y plebe : Lima 1760-1830. Estructura de clases y sociedad colonial*. Lima. Mosca azul.

Floriano, Antonio C.,

1946. *Curso general de paleografía : y paleografía y diplomática españolas*. Oviedo. [Publicaciones de la Universidad de Oviedo].

Gannier, Odile,

2001. *La littérature de voyage*. Paris. Ellipses.

- Hampe Martínez, Teodoro,
1999. *La tradición clásica en el Perú virreinal*. Lima. Sociedad Peruana de Estudios Clásicos.
- López Martínez, Héctor,
2005. *Plaza de Acho: Historia y Tradición 1766-1944*. Fondo Editorial del Congreso del Peru. Lima, Perú.
- Marchand, Patrick,
2006. *Le maître de poste et le messenger : une histoire du transport public en France au temps du cheval, 1700-1850*. Berlin.
- Mina, Mateo,
1975. *Esclavitud y Libertad en valle del rio Cauca*. Fundación Rosca de Investigación y Acción Social. Bogotá.
- Novak, Fabián, and Sandra Namihas,
2012. *Serie: Políticas Exterior Peruana. Las Relaciones Entre El Perú Y Brasil (1826-2012)*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima: Instituto de Estudios Internacionales.
- Otero, Gustavo Adolfo,
2011. *La vida social en el Coloniaje. (Esquema de la Historia del Alto Perú hoy Bolivia de los siglos XVI, XVII y XVIII)*. Ed. Rolando Diez de Medina. La Paz.
- Perrot, Michelle,
2009. *Histoire de chambres*. Éd. du Seuil. Paris.
- Porras Barrenechea, Raúl,
1971. *El cronista Felipe Huamán Poma de Ayala*. Editorial Lumen. Lima.
- Rivera Serna, Raúl,
1958. *Los guerrilleros del Centro en la emancipación peruana*. Talleres Gráficos. Lima.
- Roche, Daniel,
2008. *Le Cheval Moteur : Essai Sur L'utilité Équestre*. La Culture Équestre Occidentale : L'ombre Du Cheval. [Paris]: Fayard.
2011. *La Culture Équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e Siècle : L'ombre Du Cheval. Essai Sur La Distinction Équestre. Tome II. La Gloire et La Puissance*. [Paris]: Fayard.

- Les récits des voyageurs

Carrió de la Vandra, Alonso.

1985[1783]. *El Lazarillo de ciegos caminantes*. Biblioteca Ayacucho. Caracas.

Frezier, Amedée.

1995. *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili, du Pérou et de Brésil, fait pendant les années 1712, 1713 1714*. Utz. La Science des Autres. Paris: Principes de Géographie humaine, Paul Vidal de la Blache.

Gerstacker Frederich wilhem, Christian.

1973. *Viaje por el Perú*. Instituto Nacional de Cultura. Lima.

Lafond de Lurcy, Gabriel.

1840. *Quinze ans de voyage autour du monde, par... Gabriel Lafond (de Lurcy)*. Paris: Société des publications cosmopolites (Paris).

Marcy, Paul.

1994. *Voyage de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique à travers l'Amérique du Sud*. Holos. Bonn.

Mellet, Julien.

1823. *Voyage Dans l'Amérique Méridionale, À l'Intérieur de La Ferme, et Aux Iles de Cuba et de Jamique, Depuis 1808 Jusqu'en 1819*. Imprimerie de Prosper Nouvel. Agen.

Monnier, Marcel,

1890. *Des Andes au Para: Equateur-Pérou-Amazone*. Digitale internet. E. Plon, Nourrit. Paris.

Poeppig, Eduard Friedrich,

2003. *Viaje al Perú y al Río Amazonas, 1827-1832*. CETA. Iquitos.

Sartiges, Étienne Gilbert Eugène.

1947. *Dos viajeros franceses en el Perú republicano*. Editorial Cultura Antártica. Lima.

Tristan, Flora.

1979. *Les pérégrinations d'une paria (1833-1834)*. F. Maspero, Paris

Tschudi, Johann Jakob von,

2003[1846]. *El Perú: esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1842*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial. Lima.

Venayre, Sylvain.

2012. *Panorama du voyage, 1780-1920 : mots, figures, pratiques*. Les Belles Lettres. Paris.

Wiener, Charles.

2010. *Voyage au Pérou et en Bolivie : 1875-1877*. Gingko.

William Bennet Stevenson.

1828. *Voyage en Araucanie, au Chili, au Pérou et dans la Colombie: ou Relation historique et ...* P. Mongie

Witt, Heinrich.

1992. *Diario 1824-1890. Un Testimonio personal sobre el Perú del siglo XIX*. Banco Mercantil. Vol. Volumen I (1824-1842). Lima.

- Ouvrages spécialisés

Accarette,

1992. *La route de l'argent*. Utz, Paris.

Aguirre, Carlos,

1993. *Agentes de Su Propia Libertad: Los Esclavos de Lima Y La Desintegración de La Esclavitud, 1821-1854*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

2010. *Breve historia de la esclavitud en el Perú. Una herida que no deja de sangrar*. Fondo Editorial Del Congreso del Perú. Lima.

Ahumada, Pascual,

1892. *Guerra del Pacífico. Tomo VIII*. Imprenta y Librería del Mercurio. Vol. Tomo VIII. Valparaiso.

Alberto, Luis, and Houssay Leoni,

1968. *Regimiento Granaderos a Caballo de los Andes : historia de la epopeya*. Imp. del Palacio del Congreso de la Nación. Buenos Aires.

Anonyme,

1994. *Embajador Silencioso, Orgullo Del Perú : Compendio de Artículos Publicados En Los Anuarios de La Asociación Nacional de Criadores Y Propietarios de Caballos Peruanos de Paso*. Lima: Gráf. Santa Fé.

- Arana, Benito,
1896. *De Lima al Amazonas vía Mayro. Colección de las opiniones más competentes y autorizadas a favor de esta Vía.* Imprenta y Librería de San Isidro. Lima.
- Aranda de los Ríos, Ramón,
1990. *Sublevación de campesinos negros en Chincha 1879.* G. Herrera. Lima.
- Arrelucea Barrantes, Maribel; Jesús Cosamalón Aguilar,
2015. *La Presencia Afrodescendiente en Perú siglos XVI-XX.* Ministerio de Cultura. Lima
- Bard, Patrick,
2006. *Le chemin de l'Inca: Qhapac Ñan.* Seuil. Paris.
- Barra Ugarte, Felipe de la,
1973 *Asuntos Militares.* Colección documental de la Independencia del Perú. Tomo VI. Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, Lima,
- Basadre, Jorge,
1971. *Introducción a las bases documentales para la historia de la República del Perú con algunas reflexiones.* Villanueva. Lima.
- Belaunde, Víctor Andrés,
2009. *La cuestión social en Arequipa.* Fondo Editorial del Congreso del Perú. Peruanidad, contorno y confín. Textos esenciales. Lima: García Belaunde, Domingo y Osmar Gonzales.
- Bernales, Julio C.
1920. *Estudio sobre el origen de la especie caballar en el Perú y organización definitiva de remonta del ejército.* Imp. Torres Aguirre. Lima.
- Blanchard, Peter,
1992. *Slavery & abolition in early republican Perú.* Scholarly resources.
- Bonilla, Heraclio,
1974. *Guano y Burguesía en el Perú.* Instituto de los Estudios Peruanos. Lima.
- Borja, Cardelus,
2009. *Capac ñan. El Gran Camino Inca.* Aguilar. Lima, Pérou.
- Bowser, Frederick P.,
1977. *El esclavo africano en el Perú colonial (1524-1650).* Siglo XXI Ed.

- Bromley, Juan,
1945. *Evolución urbana de La Ciudad de Lima*. E. Lumen. Lima.
- Cáceres, Lisandro,
1912. *Disposiciones de Obras Públicas, Ferrocarriles, Caminos, Puentes, Muelles, etc.* 2a. Edición corregida y aumentada. Lima.
- Caillavet, Chantal,
2000. *Etnias del norte : etnohistoria e historia de Ecuador*. Casa de Velázquez. Madrid.
- Caloma Porcari, Cesar,
1997. *La Ciudad de Los Reyes Y « Guía Del Viajero En Lima » de Manuel Atanasio Fuentes*. Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo. Lima.
- Camacho, Fabio,
1929. *Aspectos de Lima: Historia Gráfica de La Capital Del Perú. Monografía. Plano. Vistas panorámicas, de sus ruinas arqueológicas, templos, monumentos, edificios públicos y privados, paseos, avenidas, calles principales, ect [sic], Y de Sus Poblaciones Vecinas; La Punta, Callao, Bellavista, San Miguel, La Magdalena, Miraflores, Barranco, Chorrillos, Ancón, Chosica*. 3a ed. Lima: Editorial Incazteca de F. Camacho].
- Carrasco, Ricardo,
1945. *Historia de los caminos del Nuevo Mundo: Expansión de la cultura hispánica en América*. EL Ateneo. Buenos Aires.
- Castro de Mendoza, Mario,
1980. *La Marina Mercante de La Republica 1821-1968*. Artes Gráficas Martínez. Lima.
- Cieza de León, Pedro de,
2000a. *El Señorío de los Incas*. Dastin historia. Lima.
2000b. *La Crónica del Perú*. Dastin. Lima.
- Clément, Jean-Pierre,
1997. *El Mercurio Peruano, 1790-1795. Vol. I. Estudio*. Vervuert.
- Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú,
1981. *La Guerra Del Pacífico, 1879-1883 : La Resistencia de La Breña*. Vol. 3 vol. Lima: Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú.
- Contreras, Carlos,
1984. *Mineros, arrieros y ferrocarril en Cerro de Pasco : 1870-1904*. Instituto de Estudios peruanos. Lima.
2000. *Historia del Perú contemporáneo : desde las luchas por la Independencia hasta el*

presente. 2e ed. Lima: Instituto de estudios peruanos.

Cornejo Ramírez, Enrique,

2010. *Caminos y caminantes en el Perú : infraestructura para el crecimiento económico y la inclusión social*. Editorial San Marcos. Lima: 1.ed.

Corral B, Fabián,

2014. *Jinetes y caballos, aperos y caminos: la historia desde las anécdotas*. Tramaediciones. Quito.

Costa, Mirko R.,

2003. *Mi Afición*. Full Print. Lima.

Cuche, Denys,

1975. *Poder blanco y resistencia negra en el Perú : un estudio de la condición social del negro en el Perú después de la abolición de la esclavitud*. Instituto Nacional de Cultura. Lima.

1981. *Pérou nègre : les descendants d'esclaves africains du Pérou. Des grands domaines esclavagistes aux plantations modernes*. Ed. Le Harmattan. Paris.

Dápelo Vargas, José A.,

1993. *El Caballo peruano de Paso. Su enfrentamiento y Apero Nacional*. Ed. Ausonia S.A. Lima.

Dávalos y Lissón, Pedro,

1928. *Las vías de comunicación en el Perú, 1902 : propaganda a favor de las carreteras y del establecimiento de un servicio de automóviles en toda la República*. Lima.

Denegrí, Aurelio,

1900. *Legislación Municipal: Leyes, Resoluciones, Ordenanzas y Reglamentos vigente sobre Municipalidades*. Lima: H. Consejo Provincial de Lima.

Dibos Dammert, Eduardo,

2012. *Moviendo al Perú : visión del transporte nacional*. Asociación Automotriz del Perú. Lima.

Diez Canseco, Ernesto,

1929. *La Red nacional de Carreteras*. Dirección de Vías de Comunicación. Lima.

Documentos – Relativos a la proyectada compañía de Navegación por el Vapor en el Pacífico, 1936. Imprenta de José M Masías. Lima.

Dollfus, Olivier,

1968. *Le Pérou : introduction géographique à l'étude du développement*. Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine. Paris.

- Duffait, Erwan,
2013a. *Les routes incas de Machu Picchu et Vilcabamba : pouvoir et mémoire dans les Andes péruviennes*. Le Harmattan. Paris.
- Falcón, Aicasio,
1910. *El Caballo Nacional : Apuntes Sobre Su Cría En El País*. Lima: La Revista.
- Fuentes Atanasio, Manuel,
1858. *Estadística general de Lima*. Tip. Nacional de M. N. Corpancho. Lima.
1860. *Guía Histórico-Descriptiva Administrativa, Judicial Y de Domicilio de Lima*. Librería Cultural. Lima: Felipe Bailly.
1867. *Apuntes Históricos, Descriptivos, Estadísticos Y de Costumbre*. Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú. Paris.
1974. *Tradiciones Desconocidas*. Biblioteca Peruana. Lima: Ediciones Peisa.
- Garland, Antonio,
1948. *Lima Y El Toreo*. Librería Internacional del Perú. Lima.
- Gerbi, Antonello,
1944. *Caminos del Perú: historia y actualidad de las comunicaciones*. Banco de Crédito del Perú. Lima.
- Glave, Luis Miguel,
1989. *Trajinantes : caminos indígenas en la sociedad colonial, siglos XVI/XVII*. Instituto de Apoyo Agrario. Lima.
- Guamán Poma de Ayala, Felipe,
1987. *Nueva crónica y buen gobierno*. Historia 16, Madrid.
- Herrera Cornejo, Hilario Andrés,
2003. *Postales de Lima antigua*. Instituto Fotográfico Eugenio Courret. Lima.
2006. *El genio de "El Murciélagos". Manuel Fuentes y sus grabados costumbristas de Lima de 1800*. Instituto Fotográfico Eugenio Courret. Lima.
- Hyslop, John,
1992. *Quapaq Ñan, el sistema vial incaico*. Instituto de Estudios Arqueológicos (INDEA) y Petróleos del Perú. Lima.
- Joffre, Gabriel Ramón,
1999. *La muralla y los callejones : intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. SIDEA. Lima.
- Kapsoli, Wilfredo,
1996. *Modernidad y tradición : (Perú, siglos XVI-XX)*. Editorial Lumen. Lima.

Klaus Kemp, Heiland,
2002. *El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú*. Universidad Nacional de Ingeniería.
Lima: Proyecto Historia UNI.

López Martínez, Héctor,
2005. *Plaza de Acho: Historia y Tradición 1766-1944*. Fondo Editorial del Congreso del
Perú. Lima.

Luna de la Fuente, Carlos,
1985. *El caballo peruano*. Fondo del Libro. Lima: Banco Agrario del Perú.

Manrique, Nelson,
1978. *El Desarrollo Del Mercado Interior En La Sierra Central 1830-1910 (informe de
Investigación)*. La Molina: Universidad Nacional Agraria. (Andes Centrales ; 6).
Lima, Perú.

Markstein, Heinz,
1994. *Tadeo Haenke : el Conquistador naturalista*. Los Amigos del libro. La Paz.

Mc Evoy Carreras, Carmen,
1994. *Un proyecto nacional en el siglo XIX : Manuel Pardo y su visión del Perú*. Pontificia
universidad católica del Perú.
2007. *Homo politicus: Manuel Pardo, la política peruana y sus dilemas, 1871-1878*. Oficina
Nacional, Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Melo, Rosendo,
1980. *Historia de la Navegación del Perú*. Publicaciones del Museo Naval Biblioteca del
Oficial. Tomo I. Vol. IV. Callao.

Middendorf, Ernest,
1973. *Perú. Observaciones Y Estudios Sobre Sus Habitantes Durante Una Permanencia de
Veinticinco Años*. Universidad Nacional de San Marcos. Vol. III. Lima.

Morillo Ganoza, Juan,
1964. *Arrieros*. Trujillo: Casa de la Poesía.

Multatuli,
1945. *Las Calles de Lima*. PERV. Lima.

Núñez, Estuardo,
1979. *Relaciones de Viajeros. Colección documental de la Independencia del Perú. Tomo
XXVII. Vol 3. Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del
Perú. Vol. 3. Lima.*

- Olaechea, Manuel P.,
1996. *Una Contribución al origen del Caballo de Paso peruano*. [s.n]. Lima, Perú.
- O'Phelan Godoy, Scarlett,
2013. *Abascal y la contra-independencia de América del Sur*. Instituto Francés de Estudios andinos, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
- Ordenanzas de la Ciudad de Lima, Colección de Reglamentos, Decretos, Resoluciones y Órdenes,
1888. Consejo Provincial de Lima. Lima.
- Paz Soldán, Mariano Felipe,
1865. *Línea que representa los temblores sentidos en Arequipa desde 1811 hasta 1845*. Paris.
- Piel, Jean,
1982. *Crise agraire et conscience créole au Pérou*. Éditions du C.N.R.S. Paris.
- Raimondi, Antonio,
1874. *El Perú*. Editores Técnicos asociados S.A. Vol. Tomo I. Lima.
- Regal, Alberto,
1965. *Historia de los Ferrocarriles de Lima*. Instituto Vial de Transporte. Lima.
- Rodríguez Pastor, Humberto,
2008. *Negritud: Afroperuanos: Resistencia Y Existencia*. Bellido Ediciones. Lima: Centro de Desarrollo Étnico.
- Roel Pineda, Virgilio,
1988a. *Historia general del Perú: la Independencia*. Lima.
1988b. *Historia social y económica de la Colonia*. 3a ed. Lima, Perú: G.H. Herrera Editores.
- Romero, Carlos Alberto,
1944. *Negros y Caballos*. Tipografía nacional. Lima.
- Romero, Emilio et Carlos Contreras,
2006. *Historia económica del Perú*. UNMSM. Lima
- Salaverry, José A.,
2007. *Instrumentos y sistemas andinos: medición, cómputo de tiempo y lugar (pacha) en el Perú prehispánico*. COFIDE, Corporación Financiera de Desarrollo. Lima.

Sempat Assadourian, Carlos,

1966. *El tráfico de esclavos en Córdoba de Angola a Potosí: siglos XVI-XVII*. Dirección General de Publicaciones. Córdoba.

1982. *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Instituto de estudios peruanos. Lima.

Serrano Moscoso, Arturo,

1995. *Apuntes sobre la Arriería en el Qosqo*. Municipalidad de Qosqo. Cuzco.

Tardieu, Jean-Pierre,

2004. *El Decreto de Huancayo: la abolición de esclavitud en Perú: 3 de diciembre de 1854*. Fondo Editorial del Congreso de la Republica. Lima.

Temocho Benites, Ricardo,

1987. *Cofradías, gremios, mutuales y sindicatos en el Perú*. Lima: Escuela Nueva.

Vega Castro, Amadeo,

2005. *Arrieros Huanmaguinos*. Edición Ayacucho. Ayacucho.

Velásquez Montenegro,

2008. *Lima a fines del siglo XIX*. Universidad Ricardo Palma. Lima: Editorial universitaria.

Velázquez Castro, Marcel,

2013. *La Miranda de los Gallinazos. Cuerpo, fiesta y mercancía en el imaginario sobre Lima (1640-1895)*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima.

2005. *Las Máscaras de La Representación: El Sujeto Esclavista Y Las Rutas Del Racismo En El Perú (1775-1895)*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú.

Walker, Charles F.,

1990. *Bandoleros, abigeos y montoneros: criminalidad y violencia en el Perú, siglos XVII-XX*. Instituto de apoyo agrario. Lima.

- **Articles et Revues**

Albright, Verne,

1994. "Gustavo de la Borda y los criadores de las quebradas del sur." In *Embajador silencioso, orgullo del Perú : compendio de artículos publicados en los Anuarios de la Asociación Nacional de Criadores y Propietarios de Caballos Peruanos de Paso*, Graf. Santa Fé, pp. 134-35. Lima, Perú.

Aldana Rivera, Susana,

1997. "Un norte diferente para la independencia peruana." *Revistas de Indias* LVII (209): pp.141-64.

Anónimo,

1944. "Carruajes de ayer." *Revista Turismo*, no. 99: pp. 15-15.

Badorrey Martín, Beatriz,

2009. "Principales prohibiciones canónicas y civiles de las corridas de toros." *Provincia*, no. 22 (July): pp. 107-46.

Bonilla, Heraclio,

1972. "El Impacto de Los Ferrocarriles. Algunas Proposiciones." Museo Nacional de Historia, *Historia y Cultura*, no. 6: pp. 93-120.

Caldclough, Alexander,

1971. "Relaciones de Viajeros." In *Relaciones de Viajeros*, pp. 175-98. Colección Documental de La Independencia Del Perú, Tomo XXVII. Lima: Comisión nacional del sesquicentenario de la independencia del Perú.

Cantuarias Acosta, Ricardo,

1998. "El Transporte en Lima del Virreinato a la República." *BIRA*, <http://revistas.pucp.edu.pe>, no. 25: 107-29.

Carreras y Candi, Francisco,

1921. "La última casa de postas de Barcelona 1814-1871," *Las Noticias*, no. 9232. <http://www.filateliadigital.com/la-ultima-casa-de-postas-de-barcelona/>

Casalino, Carlota,

2002. "Lima Del Siglo XIX." http://www.sisbid.unmsm.ed.pe/exposiciones/fundlima/historia/lima_xix.htm.

Casanueva, Fernando,

1995. "Paul Marcoy, Voyage de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique à travers l'Amérique du Sud (réimpression de Le Tour du Monde, t. 6-16, Paris 1862-1867). Introducción y biografía del autor por Bernd Schmelz." *Bulletin Hispanique* Vol. 97 (Nº. 97-2): 677-80.

Casas Pérez, Juan Hugo, Enrique Gómez Peralta, and Manuel Mazzi Casas,
1993. "Origen del caballo peruano de paso," *Alma Mater*, no. Nº5: p. 111-16.

Chocano Mena, Magdalena,

1983. "Circuitos mercantiles y auge minero en la sierra central a fines de la época colonial," *Allpanchis*, no. 21: pp. 3-21.

Civallero, Edgardo,

2012. "Constructores de Chullpas." *Terra de Vientos. Sonidos, Voces Y Ecos de América Andina*. March. <http://tierradevientos.blogspot.fr/2012/04/constructores-de-chullpas.html>.

Contreras, Carlos,

2007. "Los Intentos de reflatamiento de la mina de azogue de Huancavelica en el siglo XIX." Documento de trabajo 261. Departamento de Economía. Pontificia Universidad Católica del Perú,

<http://www.pucp.edu.pe/departamento/economia/images/documentos/DD261.pdf>

2010. "La Economía Del Transporte En El Perú, 1800-1914." *Apuntes 62 Capitulo 1*. https://www.up.edu.pe/revista_apuntes/SiteAssets/Apuntes%2066%20capitulo%203x.pdf.

Contreras, Jesús,

1982. "Los Arrieros de Carmen Alto: Notas sobre articulación económica en la región de Ayacucho."

<http://www.raco.cat/index.php/boletinamericanista/article/viewFile/98469/146103>.

Del Camino Martínez, Carmen,

2009. "Escritura y Oficina en el siglo XVIII: la Administración de Correos de Lima." http://institucional.us.es/revistas/historia/36/art_3.pdf.

Diego Hernando, Máximo, y Miguel Ángel Ladero Quesada,

2008. "Camino y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII." *Revista de la Universidad Complutense de Madrid* Vol.32: pp.347-82.

D. Sáenz, Isaac,

2005. "La Ciudadela, el Puerto y las Murallas fortificación y proceso urbano en el Puerto del Callao. 1641-1824." *Revista virtual Urbana en Línea*, no. 18: 11.

Eduardo Recoba Martínez,

2014. "10 cosas que se debe saber del caballo peruano de paso. A propósito del LXIX Concurso Nacional Oficial del Caballo Peruano de Paso, un repaso a los mitos detrás de este emblemático animal, uno de los símbolos de nuestro criollismo." <https://redaccion.lamula.pe/2014/04/12/10-cosas-que-se-debe-saber-del-caballo-peruano-de-paso/edu1968/> .

Frax, Esperanza, y Santos Madrazo,

2001. "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX." *Dossier*, Universidad Autónoma de Madrid, 31-53.

Garavaglia, Juan Carlos,

1995. "Precios de los productos rurales y precios de la tierra en la campaña de Buenos Aires: 1750-1826." *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* Tercer serie (Núm. 11): pp. 65-112.

García Miranda, Juan José,

2013. "Arrieros y acémilas en la literatura popular andina." *Pacarina del Sur. Revista de Pensamiento Crítico Latinoamericano*.
<http://www.pacarinadelsur.com/home/indoamerica/48-arrieros-y-acemilas-en-la-literatura-popular-andina>.

Gascón, Margarita,

2000. "Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del Virreinato del Perú." *INCIHUSA-CRICYT Centro Regional de Investigación, Anuario de Estudios Americanos*, 57 (2): pp. 413-48.

Glave, Luis Miguel,

2009. "Propiedad de la tierra, Agricultura, y Comercio, 1570- 1700: El gran despojo." *Banco Central de Reserva del Perú. Instituto de Estudios Peruanos, Economía del periodo colonial temprano*, no. Tomo 2: pp. 312-446.

Hünefeldt, Christine,

1979. "Los Negros de Lima: 1800-1830." *Histórica* III: pp. 17-51.

Justiparan, Alejandro,

2010. "Rutas comerciales coloniales americanas. Lima, Potosí." de abril.
<http://www.siemprehistoria.com/ar?p=749>.

Lacoste, Pablo,

2005. "Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII." *Estudios Ibero-Americanos*, Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica, vol. XXXI (1): 7-35.
2008. "El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza 1780-1800)." *Revistas de Indias* LXVIII (244): 35-68.

Lausent-Herrera, Isabelle,

1994. "Les Chinois du Pérou: une identité reconstruite." *Journal de la Société des Américanistes*. Tome 80 (1): pp. 169-83.

Lecuona de Prat, Carlos,

2005. "El caballo de paso en Argentina." Made in Perú, Estancia San Agustín, <http://www.estanciasanagustin.com.ar/el-caballo-peruano.htm>

Malamud, Carlos D.,

1982. "La Consolidación de Una Familia de La Oligarquía Arequipeña: Los Goyeneche." Universidad Complutense de Madrid, Revista Complutense de Historia de América, Vol. 4: pp. 49-135.

Manrique, Nelson,

1983. "Los arrieros de la sierra central durante el siglo XIX," *Allpanchis*, no. 23: p. 27-46.

Mariños Ponce, and Liz Rosmary,

- "Balance de doce pulperías limeñas a fines del siglo XVIII." In *III Coloquio Nacional de Estudios de Historia. Avances de La Historiografía Peruana: "Construyendo Nuestra Memoria Colectiva."* Lima, Perú: Universidad Mayor de San Marcos.

Mitrani, Henry,

2004. "El Caballo peruano de Paso." *Enciclopedia temática del Perú*, no. XVI: PP. 139-52

Molestina Marisol,

1992. "Familia Y Herencia: Propiedad, patrones familiares y estratificación social en la ciudad de Lima, Perú, 1820-1840," *Antropológica*, no. N°10: pp - 206-28.

Moreno Egas, Jorge,

2004. "Los Tambos de la jurisdicción de Quito en el Siglo XV." In *En Memoria Social Histórica en el Ecuador. Memorias de VII Congreso Nacional de Historia y Geografía de la Casa de la Cultura Económica "Benjamín Carrión,"* pp. 97-111. Sección Académica de Histórica y Geografía, Quito. Quito: Editado por J. Núñez Sánchez.

Nonis, Christian,

2016. "Embarcaciones Históricas. Perú Titicaca." <http://www.titicaca-peru.com/?c=pagina&m=ver&p=titicaca/embarcaciones&idioma=es>.

Pennano, Guido,

1979. "Desarrollo regional y ferrocarriles en el Perú: 1850-1879." *Apuntes*, Universidad del Pacífico, no. 9: pp. 131-50.

Radiguet, Max,

1852. "Lima et la Société péruvienne." *Revue des deux Mondes* Tome 14 (Juin 1852): pp. 1063-97.

Recio Mir, Alvaro,

2013. "La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778." *Laboratorio de Arte*, no. 25: pp. 515-31.

René-Bazin, Paule,

2006. "«Rôle et limites des archives dans la construction de l'histoire.»" *Revue Quart Monde*, no. N°199.

Reyes Flores, Alejandro,

1999. "Esclavitud en el valle de Cañete siglo XVIII. Haciendas Casablanca y la Quebreada." *Historia, Investigaciones sociales*, Año III (3): 113-26.

Rikitiki,

1970. "Coches y cocheros de la vieja Lima." In *Crónicas sabrosas de la vieja Lima. Antología por Ramón Barrenechea Vinatea*, Peisa, Tomo 2:199-204. Lima.

Riviale, Pascal,

2005. "Un négociant français au Pérou au XIX^e siècle: splendeur et décadence de Félix Dibos (1831-1898)." *HISAL Vol.1* (3): 21.

Rodríguez Nilda, Antonio,

1908. "Ordenanzas de tambos," *Revista histórica*, Tomo 3: p.427-92.

Romero Carranza, Fernando,

2011. "San Martín, el caballo criollo y la guerra de la independencia."

Argentinagrandeza.blogspot.com. *Foro Sanmartiniano*.

<http://forosanmartiniano.blogspot.fr/2011/03/san-martin-el-caballo-criollo-y-la.html>.

- Rostworowski de Diez Canseco, María,
 1975. "Algunos comentarios hechos a las Ordenanzas del Doctor Cuenca," *Historia y Cultura- Revista del Museo Nacional de Historia*, no. 9 (1567): pp.119-54.
1987. "Ordenanzas para el Servicio de los Tambos del Repartimiento de Huamachuco hecho por el Licenciado Gonzales de Cuenca en 1567," *Revista histórica*, no. XXXVI (1989 [1567]): pp.15-31.
- Sánchez Olivencia, Sánchez,
 1979. "La locomoción en el Pasado." *El Correo*, October 16.
- Sarria G, Miguel,
 1994. "El caballo de trabajo y su mejoramiento racial." In *Embajador silencioso, orgullo del Perú: compendio de artículos publicados en los Anuarios de la Asociación Nacional de Criadores y Propietarios de Caballos Peruanos de Paso*, Graf. Santa Fé, pp.242-366. Lima.
- Tauzin-Castellanos, Isabelle,
 2011. « Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d'Eugene de Sartiges et de ses contemporains (1833) ». In : *A pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transport*. Maison de Science de l'Homme d'Aquitaine. Pessac, pp. 19-38.
- 2015 « La version sud-américane de l'auberge espagnol : le tambo ». In : *Histoire des itinéraires et des étapes en Amérique latine XVI^e - XX^e siècle*. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine. Pessac, pp. 141-152.
- Tempère, Delphine,
 2011. " « Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII^e siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles », *e-Spania*," no. 12: 1-26. doi:10.4000/e-spania.20832. <https://e-spania.revues.org/20832>
- Vaca, Agustín
 2009. "Reseña de 'Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación' de Mary Louise Pratt." *Espiral*, Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal, Vol. XV (NUM. 45): PP. 233-39.
- Vaca de Castro, Cristóbal,
 1908. "Ordenanzas de Tambos. Distancia de unos a Otros, Modo de Cargar los Indios y Obligaciones de las Justicias Respectivas Hechas en la Ciudad del Cuzco," *Revista histórica*, Tomo III (IV).
- Valderrama Fernández, Ricardo, and Carmen Escalante Gutiérrez,
 1983. "Arrieros, troperos y llameros en Huancavelica," *Allpanchis*, no. 21: 65-88.

Vallejo Naranj, Carmen,
2007. "El ocaso de la caballería medieval y su pervivencia iconográfica en la Edad Moderna." <http://institucional.us.es/revistas/arte/20/02%20Naranjo.pdf>.

Vázquez Legarreta, Henrique,
2006. "La Suerte Nacional de Perú." *Ola Deportiva*, May 9.
<http://www.elsiglodetorreon.com.mx/sup/oladep/07/37/07oladep3712.pdf>

Venayre Sylvain,
2006. "Pour une histoire culturelle du voyage au XIX^e siècle." *Société et Représentations* Vol. 2006/1 (N° 21): 5 à 21. doi:10.3917/sr.021.000

Zeballos, Carlos,
2011. "Rehabilitación del tambo 'La Cabezona', Arequipa, Perú," *Mi Moleskine Arquitectónico*,
<http://moleskinearquitectonico.blogspot.fr/2011/08/rehabilitacion-del-tambo-la-cabezona.html>.

- Dictionnaires

Arona, Juan,
1938. *Diccionario de peruanismos*. Biblioteca de cultura peruana. Paris.

Hildebrandt, Martha,
1994. *Peruanismos*. Biblioteca Peruana 6. Lima: Biblioteca Nacional del Perú.

Real Academia Española.
1783. *Diccionario de la lengua castellana : compuesto por la Real academia española, reducido a un tomo para su más fácil uso; 2. edición, en la qual se han colocado en los lugares correspondientes todas las voces del suplemento, que se puso al fin de la edición del año de 1780, y se ha añadido otro nuevo suplemento de artículos pertenecientes a las letras, A, B y C*. J. Ibarra. Madrid

1992. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima primera edición. Madrid.

Table des illustrations

Figure 1 : Réseaux des chemins incas (Quapac Nan).....	24
Figure 2: Tambo de Qunchamarka à Machu Picchu	94
Figure 3: Tambo de Llacsatambo	94
Figure 4: Différents lieux de repos (Nécropole et Hacienda).....	105
Figure 5: Différents lieux de repos 2 (Tambos et Restaurants ambulants).	106
Figure 6: Timbres postaux de Lima en 1858	136
Figure 7: Chalan liménien	148
Figure 8: Cheval créole du Venezuela	168
Figure 9: Chevaux créoles de la Guerre du Pacifique	173
Figure 10: Chevaux créoles de la Guerre du Pacifique 2	174
Figure 11: Le Postillon	179
Figure 12: Le cocher	180
Figure 13: Véhicules hippomobiles (Carrosse et Calesín)	204
Figure 14: Véhicules hippomobiles (Banlancín et le Lando Italien).....	205
Figure 15: Véhicules hippomobiles (Coupé français et Birloche).....	206
Figure 16: Véhicules hippomobiles (Birloches à deux roues et la Jardinière)	207
Figure 17: Véhicules hippomobiles (victoria français et calèche).....	208
Figure 18: Charrette argentine et charretier liménien.....	223
Figure 19: Les embarcations indiennes	232
Figure 20: Les embarcations indiennes (Radeaux à voile et radeaux à roseaux)	233
Figure 21: Bateaux péruviens (Pérou et Chili).....	255
Figure 22: Tarifs maritimes entre différents ports sud-américains et péruviens	257
Figure 23: Bateau à vapeur Yavari	272
Figure 24: Tranvías de sangre.....	283

Tableau 1: Prix du mercure au Pérou entre 1794 et 1813.....	48
Tableau 2: Circuits commerciaux au Pérou du XIX ^e siècle.....	51
Tableau 3: Différents rendements des muletiers (Contreras, 1982)	62
Tableau 4: Evolution des prix des chevaux entre 1754 et 1826.....	155
Tableau 5: Prix des bêtes de somme entre 1754 et 1826.....	171
Tableau 6: Prix des carrosses des Vices-rois.....	192
Tableau 7: Activité du port du Callao entre 1826 et 1879.....	247
Tableau 8: Noms et nombre des bateaux péruviens	248
Tableau 9: Les exportations péruviennes du XIX ^e siècle	295
Tableau 10: Principaux produits d'exportations.....	296
Tableau 11: Les différentes lignes de chemins de fer péruvien au XIX ^e siècle.....	297

Index

Index onomastique

A

Accarette	59, 318
Acosta, Cantuarias	184, 188, 189, 194, 195, 196, 197, 199, 200, 202, 211, 326
Ahumada, Pascual	67, 68, 318
Amadeo Vega Castro	81, 85, 97
Antonio Raimondi	263
Arona, Juan de	87, 125, 332
Arrelucea, Maribel	3, 182, 319
Arrieros	57, 62, 77, 300, 323, 325, 327, 328, 332
Arroyo Ferreyros, Juan Carlos	281, 285
Arturo Moscoso Serrano	73, 76, 79
Ascasubi, Luis de	139
Assadourian	70
Ayacucho	10, 29, 80, 289, 317, 325, 327
Ayllu	Voir Guaranga

B

Bahamonde	315
Bahamonde Magro, Angel	184
Balsa de odres	234
Balsas de totora	268
balseros	235
Bandoleros	217, 325
Barrenechea Vinatea, Ramón	202, 203, 330
Bard, Patrick	20, 21, 319
Basadre, Jorge	175, 188, 245, 255, 266, 267, 293, 294, 315, 319
Bazin, René Paule	13, 330
Bernales, Julio C	161, 162, 164, 165, 319
Bolívar, Simón	66, 67, 168, 172, 276
Bonilla, Heraclio	294, 302, 319, 326
Borja	23, 270, 319
Buse de la Guerra, Hernann	230, 231, 234, 235, 268, 269, 270

C

<i>Caballo Peruano de Paso</i>	140, 146, 150, 158, 159, 328
<i>Caciques</i>	113, 127
Calèche	192, 200, 201, 208, 333
<i>Calesín</i>	204, 210
Callao	7, 11, 26, 50, 134, 141, 187, 201, 216, 217, 218, 231, 233, 237, 238, 239, 242, 244, 245, 246, 247, 248,

	249, 253, 254, 255, 256, 275, 276, 278, 279, 280, 281, 286, 289, 294, 295, 299, 320, 323, 328, 334, 344
Cangas, Gregorio de	193
Cargadores de Pretina	36
Carlier, Alfred	177
Carranza, Romero	165, 166, 331
Cantuarias Acosta, Ricardo	188, 199
Carrió de la Vandera, Alonso	14, 57, 58, 59, 60, 63, 87, 91, 92, 114, 118, 119, 128, 130, 132, 142, 161, 193, 317
<i>Carroza</i>	188, 197, 199, 200
Casalino, Carlota	32
Casanueva, Fernando	104, 327
Casas Pérez, Juan Hugo	138, 139, 327
Castilla, Ramón	11, 108, 243, 271, 276, 278
Castro de Mendoza, Mario	242, 243, 245, 253, 268, 271, 272, 320
Cerro de Pasco	48, 50
<i>Chasquí</i>	5, 16, 21, 103, 125, 126, 127, 129, 132, 133, 176, 308, 342
<i>Chemin de fer</i>	7, 10, 17, 41, 69, 100, 119, 124, 135, 224, 266, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 285, 286, 289, 291, 294, 298, 299, 300, 303, 312, 344
Chocano Mena, Magdalena	48, 49, 50, 74, 102, 112, 292, 327
<i>Chullpas</i>	99, 327
Cieza de León	13, 27, 235, 270, 320
Clément, Jean Pierre	195, 215, 320
<i>Cochers</i>	13, 16, 176, 182, 183, 184, 209, 211, 216, 217, 224, 282, 311, 312
Contreras, Carlos	13, 35, 37, 49, 58, 61, 62, 125, 170, 279, 280, 286, 287, 289, 291, 300, 301, 320, 325, 327, 334
Contreras, Jesús	45, 49, 57, 61, 62
Corral Burbano de Lara, Fabián	149, 150, 321
Cosamalón Aguilar, Jesús	182, 319
Costa Mirko, R	152
<i>Coya</i>	272

D

Dápelo Vargas, José Eduardo	138, 140, 146, 321
Dávalos y Lissón, Pedro	31, 33, 37, 38, 39, 40, 41, 321
De la Fuente, Luna	163, 172, 323
De Prat	140, 141, 142
Del Busto Duthurburu	76, 78, 315
Del Camino Martínez	129, 130, 131, 132, 328
Denegri Luna, Felix	228, 231, 239, 242, 246, 247
Díaz, Ali	49

Dibos Dammert, Eduardo	199, 201, 212, 321
Diez Canseco, Ernesto	20, 31, 321, 331
Dreyfus, Auguste	287
Dragones de la patria	165
Dueño de recua	76

E

Eguiguren Escudero, Luis Antonio	voir <i>Multatuli</i> 154, 323
<i>El Balancín</i>	205
<i>El caballo de paso</i>	5, 16, 147, 175, 343
<i>El Capataz</i>	76
<i>Encomienda</i>	28, 65, 90, 107, 127
<i>Enfrenadura</i>	138, 145
Escalante Gutiérrez, Carmen	57, 332
Estrada Icaza Guzmán, Emilio	255, 229, 257

F

Falcón, Nicasio	156, 157, 322
Frezier, Amedée	11, 15, 193, 196, 237, 238, 317, 328
Fuentes, Manuel Atanasio	13, 179, 181, 196, 198, 204, 212, 214, 216, 220, 222, 277, 320, 322

G

Galindo Flores	121
Gannier, Odile	14, 315
Garavaglia, Juan Carlos	154, 155, 170, 328
García Miranda, Juan José	56, 61, 77, 96, 99
Garfías, Alfaro	252
Gerbi, Antonelli	38, 42, 259, 288, 322
Glave, Miguel	25, 26, 27, 28, 49, 107, 108, 112, 115, 127, 322, 329
Gomez Peralta, Enrique	139
Gonzales Crespo, Jorge	165
Grace, Miguel	291
Graña, Fernando	143, 159
<i>Gremio</i>	voir Corporation
<i>Guano</i>	11, 244, 249, 250, 258, 287, 288, 290, 291, 292, 293

H

Hall, Basil	170
Hart-Terré, Emilio	211

Herrera Cornejo, Hilario Andrés	55, 322
Hoffmann, Odile	181
Houssay	166, 167, 318
Huáman Poma de Ayala	13
Hünefeldt, Christine	152, 329
Húsares de Pueyrredón	165
Hyslop, John	19, 126, 322

K

Kemp Heiland, Klaus	291, 293, 302, 303, 304, 323
---------------------	------------------------------

L

Lacoste, Pablo	219, 329
Lausent-Herrera, Isabelle	287, 329
Lecuona de Prat, Carlos	140, 329
Lohmann Villena, Guillermo	13, 185, 190, 191, 197, 200, 211, 234

M

Mac Carthy, Dugué	175
Mahan, Alfred	252
Malamud, Carlos	123, 124, 329
Manrique, Nelson	44, 45, 48, 50, 62, 67, 292, 323, 329
Marchand, Patrick	118, 128, 129, 132, 316
Marcosy, Paul	14, 97, 98, 99, 100, 103, 104, 105, 263, 317
Meiggs, Henri	288
Mellet, Julien	15, 219, 220, 317
Melo, Rosendo	229, 231, 234, 246, 247, 256, 257, 270, 323
Mina, Mateo	181, 316
Miranda, García	13, 56, 57, 60, 61, 67, 68, 69, 96, 98, 99, 325, 328
<i>Mita</i>	107, 113, 127
Mitrani, Henry	146, 147, 150, 329
Molestina, Marisol	120, 121, 122, 123, 330
<i>Montoneros</i>	169, 325
Moscoso Serrano, Arturo	13, 79
<i>Muletiers</i>	5, 13, 16, 37, 41, 45, 52, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 77, 78, 80, 81, 83, 84, 85, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 109, 161, 183, 214, 217, 260, 271, 299, 300, 301, 309, 312, 334, 342

N

Namihas, Sandra	265, 316
Navigation à vapeur	10, 251

Newton de Valdivieso 277
Nilda, Rodríguez 110, 331
Novak, Fabián 265, 316
Núñez, Estuardo 13, 324, 330

O

O'Higgins, Ambrosio 36, 211
Olaechea, Manuel 159, 160, 324
Orrego Penagos 66, 125, 126, 130, 134, 286
Otero, Gustavo Adolfo 67, 73, 74, 101, 316

P

Palacio Rodríguez, Raúl 234, 235, 253
Palma, Ricardo 189, 190, 325
Patara Compagny 38
Perrot, Michelle 99, 100, 316
Pennano, Guido 285, 288
Piara 81
Pintado, Romero 232, 240, 241, 247, 249, 250, 256,
259, 260
Poeppig, Eduard 64, 64, 317
Postillons 6, 179, 180, 216, 343
Prince, Carlos 209, 210
Proctor, Robert 170, 172
Protzel, Javier 14, 104
Pulpería 92, 114

Q

Qhapac Ñan 15, 20, 23, 97, 319

R

Radiguet, Max 15, 217, 218, 330
Raimondi, Antonio 15, 34, 264, 324
Recio Mir, Alvaro 188, 189, 191, 193, 330
Recoba Martínez, Eduardo 139, 150, 328
Recua 76, 81
Regal, Alberto 274, 275, 276, 278, 279, 280, 282, 283,
284, 286, 289, 298, 299, 324
Repartimiento 107
Révolution industrielle 10, 12, 17, 307, 311
Roche, Daniel 137, 153, 179, 180, 215, 216, 316
Roel Pineda, Virgilio 28, 29, 169, 324
Romero Pintado, Fernando 14, 125, 152, 165, 166,
232, 236, 239, 240, 241, 247, 249, 250, 258, 259, 260,
295, 324, 325, 331
Romero, Carlos Alberto 151, 152
Romero, Emilio 125

Rostworowski, María 110, 111, 112, 331

S

Salaverry Llosa 19, 126
San, Martín 67, 119, 165, 166, 167, 168, 169, 243
Sánchez Olivencia, Fernando 216, 217, 331
Sánchez, Hernan 216, 217, 263, 264, 330, 331
Sarria G, Miguel 158, 159, 331
Sartiges, Eugène de 15, 98, 101, 317, 331
Santa Cruz, Andrés de 253
Selva 35, 38, 42, 46
Sempat Assadourian, Carlos 52, 325
Sierra 21, 22, 33, 34, 44, 48, 50, 63, 64, 67, 87, 89, 102,
159, 160, 161, 327, 329
Suito, José 198, 212

T

Tambo 21, 92, 94, 97, 114, 116, 261, 333
Tambos Reales 111
Tardieu, Jean Pierre 11, 325
Tauzin-Castellanos, Isabelle 1, 3, 9, 331
Tejada, Ruiz 277, 278
Temocho Benites, Ricardo 178, 181, 178, 186, 187,
325
Tempère, Delphine 240, 241, 331
Toledo 108, 112, 113, 141, 197
Tristan, Flora 15, 33, 36, 89, 98, 134, 317

U

Ugarriza, Sergio de 141

V

Vaca de Castro, Cristóbal 28, 90, 109, 110, 113, 332
Valderrama Fernández, Ricardo 57, 332
Vallejo Naranjo, Carmen 162
Vega Castro, Amadeo 77, 81, 82, 85, 97, 325
Velásquez Castro, Marcel 198, 254
Venayre, Sylvain 101
Verne, Albright 143, 158, 160, 326
Veta 63, 160
Von Tschudi, Jakob 19, 21, 22, 32, 33, 34, 35, 36, 44,
45, 46, 47, 50, 63, 64, 65, 87, 88, 89, 91, 133, 134,
144, 145, 151, 156, 160, 161, 201, 202, 210, 221, 31

W

Walker, Charles 98, 169, 325
Wheelwright, Guillermo 251, 252, 254, 255, 256, 257,
258
Wiener, Charles 9, 15, 65, 68, 69, 90, 91, 98, 133, 134,
278, 303, 318
Witt, Hans de 115, 236, 239, 254, 278, 286, 318
Witt Kaufmann, Heinrich 15, 115, 236, 239, 240, 254

Y

Yapura 271
Yavari 271, 272, 333

Z

Zavala, Antonio de 108, 113, 149, 150
Zavallos, Carlos 120

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire	4
Introduction	8
PREMIÈRE PARTIE : Organisation d'un espace d'échanges au Pérou jusqu'au début du XIX^esiècle	18
Chapitre 1 Les voies de communication dans l'espace andin	19
1. 1 Le réseau de communication des Incas existant : Le « <i>Quapac Ñan</i> ».....	19
1. 1. 1 Un réseau immense et complexe.....	19
1. 2. Les différents circuits commerciaux entre la côte et l'arrière-pays.....	25
1. 2. 1 Les axes principaux.....	26
1. 2. 2 Les chemins intermédiaires.....	29
Chapitre 2 : La viabilité du réseau de communication péruvien	30
2. 1 Etat des routes.....	31
2. 1. 1 Les voies de communication rudimentaires sur le territoire.....	32
2. 1. 2 Les routes en terre vers les zones minières.....	37
2. 1. 3 Le Pérou est un « chemin »	38
2. 2 Les différents produits en circulation.....	43
2. 2. 1 Les différents centres de production.....	44
2. 2. 2 Les produits à grande valeur économique et vitale.....	47

DEUXIEME PARTIE : Caractéristiques des métiers du transport.....	53
Chapitre 3 : Les transports dans les zones montagneuses et forestiers.....	56
3.1 Le muletier dans les récits de voyage du XIX^e siècle.....	56
3.1.1 Provenance et techniques d'élevage des mules au Pérou.....	58
3.1.2 Le muletier, transporteur indispensable.....	60
3.1.3 Les mules : enjeux des guerres au XIX ^e siècle.....	66
3.2 Contrats et organisation d'une caravane des muletiers.....	71
3.2.1 Les différents types de contrats.....	71
3.2.1 Organisation hiérarchique de la structure humaine d'une caravane.....	76
3.2.2 Composition de la structure animale.....	81
3.3 Le tambo, dispositif important dans le système de transport.....	87
3.3.1 Les « <i>tambos</i> » du Pérou dans les récits de voyage.....	87
3.3.2 Organisation et fonctionnement des tambos.....	87
3.3.3 Le tambo, lieu de repos par excellence.....	88
3.3.4 Les autres lieux de repos.....	95
a) La nature comme habitation précaire.....	96
b) Les « <i>pulperías</i> » et les commerces ambulants.....	100
3.4 L'héritage d'un tambo.....	107
3.4.1 Les bases juridiques du tambo péruvien.....	107
3.4.2 Le tambo : entre structure privée et publique.....	114
3.5 Le Chasquí et le transport des messageries.....	125
3.5.1 Origine et définition du <i>chasquí</i>	125

3. 5. 2 Du <i>chasquí</i> aux courriers.....	129
Chapitre 4 Le cheval dans la culture du Pérou républicain.....	137
4. 1. Origine et nature des chevaux (<i>el caballo de paso</i>).....	138
4. 1. 1 Les conditions d'élevage.....	144
4. 1. 2 Le dressage.....	145
4. 2 Les prix des chevaux.....	151
4. 2. 1 Foires et ferias d'échanges et de ventes.....	153
4. 2. 2 L'allure comme argument de vente d'un cheval.....	156
4. 3 Les différents usages du cheval.....	158
4. 3. 1 Monture et travaux des champs.....	158
4. 3. 2 Le cheval : argument de puissance militaire.....	161
Chapitre 5 : Les métiers de transport sur la Côte et les villes péruviennes au XIX^e siècle.....	176
5. 1 Le cocher péruvien : une tradition occidentale.....	177
5. 1. 1 Cochers et postillons, maîtres des transports.....	179
5. 2 Les différents modèles de voitures et leurs usages quotidien.....	183
5. 2. 1 La corporation des carrossiers et l'industrie artisanale.....	183
5. 2. 2 Les véhicules hippomobiles, objets d'ostentation et de prestige social.....	188
5. 2. 3 Prix et prolifération des voitures tractées.....	191
5. 2. 4 Les différents modèles de voitures à Lima.....	199
5. 2. 5 Le cocher, transporteur multisectoriel.....	209
5. 2. 6 Le charretier et le transport des biens.....	218

TROISIEME PARTIE : Evolution des métiers du transport au Pérou pendant la deuxième moitié du XIX^e et début XX^e siècle : les transports et les moteurs à vapeur.....

Chapitre 6 : La navigation fluviale et maritime.....226

6.1 Les embarcations indiennes.....227

6.2 La flotte et les infrastructures coloniales.....236

6.3 La Marine commerciale et les entreprises de navigation maritime de la République.....242

a)-La réhabilitation du Port de Callao.....244

b)-Les différentes entreprises de transport maritime.....251

6.4 La navigation fluviale en Amazonie.....259

6.5 La navigation lacustre.....268

Chapitre 7 : L'avènement du chemin de fer et ses avantages.....274

7.1 Le réseau de chemins de fer au Pérou du XIX^e siècle.....274

7.1.1 Motivation et construction des chemins de fer péruviens.....275

7.1.2 Le réseau interurbain de Lima et l'impact socio-économique et politique des voies ferrées.....281

7.2 Les produits d'exportation au Pérou du XIX^e siècle.....292

7.3 Les chemins de fer face à l'économie paysanne et artisanale péruvienne.....299

Conclusion.....306

Bibliographie thématique.....313

Table des illustrations.....333

Index335

Table des matières.....339