

Entre les oasis d'Atacama et la Puna de Jujuy : voies de communication et mobilité dans la longue durée

Autor(en): **Albeck, Maria Esther / Conti, Viviana E. / Ruíz, Marta**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **8 (2003)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ENTRE LES OASIS D'ATACAMA ET LA PUNA DE JUJUY: VOIES DE COMMUNICATION ET MOBILITÉ DANS LA LONGUE DURÉE

María Esther Albeck, Viviana E. Conti, Marta Ruíz¹

Zusammenfassung

Zwischen den Oasen von Atacama und dem Hochland von Jujuy: Verbindungswege und Mobilität in langfristiger Perspektive

Das Gebiet zwischen dem Norden Argentiniens und Chile ist teilweise Wüste und weist extreme ökologische Unterschiede auf. Die Besiedlung der Region setzte früh ein, blieb aber stets auf einem bescheidenen Niveau. Vor diesem Hintergrund können die Autorinnen während langen Perioden ein Lebensmuster beobachten, dessen Charakteristikum die Mobilität und der Austausch zwischen ökologischen Zonen vor allem auf der Ost-West-Achse ist. Anzeichen einer beginnenden Urbanisierung gibt es schon vor dem 15. Jahrhundert, doch im Ganzen war die Mobilität der kleinen Bevölkerungsgruppen ein stadt- und staatsabgewandtes Phänomen. Mit der Expansion der Inka und der späteren Machtübernahme der Spanier wurde die Nord-Süd-Verbindung zur dominierenden Achse. Entlang dieser kam es seit dem 16. Jahrhundert zu einer politisch induzierten Urbanisierung. Politisch induziert waren auch die Urbanisierungsprozesse im Rahmen der nachkolonialen Staatsbildung, die nun mehr als früher das Hochland betrafen, aber die alte Ost-West-Mobilität vorerst nur teilweise veränderten.

«[...] ce sont des hommes qui neutralisent les espaces. Hommes et femmes qui perçoivent la résidence à travers le déplacement. Hommes et femmes andins en mouvement pour subsister et se dépasser, qui se spécialisent dans les échanges avec des troupeaux de lamas et transforment l'environnement. Ils relient le haut et le bas. Ils mettent en relation le Pacifique avec les basses terres, la Puna avec les vallées montagneuses, les hommes avec les hommes [...]»
L. Núñez, «Movilidad caravánica en el área centro-sur andina. Reflexiones y expectativas» (1996).²

INTRODUCTION

La Province de Jujuy se situe au nord-ouest de l'Argentine, dans ce que nous appelons de nos jours les Andes Centre-Sud, qui s'étendent depuis le sud du Pérou et comprennent par ailleurs le nord du Chili et la zone montagneuse bolivienne. Cette région présente des caractéristiques qui permettent de la différencier des Andes Centrales. L'un des traits dominants en est le vaste espace de l'Altiplano, limité à l'est et à l'ouest par deux cordillères élevées. À la différence des Andes Centrales, l'Altiplano s'impose par son étendue et par les distances entre la côte et la jungle qui deviennent sensiblement plus grandes (cf. les cartes pp. 101, 107).

L'immensité de l'Altiplano sud-andin a généré des modèles d'établissement différents de l'urbanisation et des modes d'organisation particuliers du transport d'hommes et de produits entre les diverses zones géographiques que sont la côte, la Puna, les vallées tempérées et la jungle. La nécessité d'établir des communications et des relations entre ces différentes zones pour assurer la complémentarité économique a fait que depuis des temps reculés existent des chemins qui pouvaient être des voies d'accès naturelles comme par exemple des vallées encaissées et des plaines.

Le présent travail constitue une étude micro-analytique des itinéraires qui traversent la Cordillère et relient les zones de la Puna nord-occidentale de la Province de Jujuy (Argentine) aux oasis d'Atacama (Chili). Il s'agit de voies qui remontent aux temps des chasseurs-cueilleurs; elles furent empruntées par les caravanes, utilisées par le réseau routier inca et réutilisées, depuis la période hispanique jusqu'à aujourd'hui, pour le transport de l'ex-

cédent de bétail et pour assurer la complémentarité écologique inter-régionale. Nous envisageons, à plus long terme, de cartographier toutes les voies principales et secondaires, la signalisation des points d'eau, des pâturages et des multiples éléments qui forment le symbolisme andin pour les routes et les transports.

Les sources archéologiques et la documentation historique révèlent l'existence, depuis les temps préhispaniques jusqu'à la fin du XIX^e siècle, d'un flux constant entre les deux aires géographiques. On dispose par ailleurs de nombreux indicateurs matériels qui renvoient de manière directe ou indirecte aux routes et au transport caravanier: sentiers simples et multiples, *apachetas*,³ *paskanas*,⁴ enclos, *tambos*,⁵ points d'eau et sources, tronçons de chemins pavés,⁶ expressions d'art rupestre et lieux de pâturages. Au-delà de la documentation historique, le travail sur le terrain ouvre de nouveaux questionnements sur les routes naturelles peu étudiées jusqu'à présent.

L'ESPACE ÉTUDIÉ

Le vaste territoire délimité par le Chili, la Bolivie et l'Argentine (entre les 22 et 24 degrés de latitude sud) présente une mosaïque d'environnements écologiques extrêmement contrastés. Ces environnements sont une conséquence de la position de la Cordillère des Andes et des conditions d'altitude et d'humidité qui en résultent. Ils se présentent sous forme de bandes de largeur variable avec une orientation prépondérante nord-sud, situées entre la côte de l'océan Pacifique et les basses terres du Chaco.

À la latitude indiquée, la côte du Pacifique forme un environnement désertique. La frange côtière est étroite et limitée par une chaîne montagneuse (appelée Cordillère de la Côte) qui émerge abruptement de l'océan. Ce secteur est l'un des environnements les plus arides de la planète. Les précipitations peuvent avoir lieu avec plus d'un siècle d'écart et sont liées à certaines manifestations du phénomène El Niño. Bien que nous nous trouvions à une latitude subtropicale, les températures au bord de mer sont tempérées par l'effet des eaux froides du Pacifique. Le contraste entre la température de l'eau et celle de la terre génère un phénomène de brume côtière (la *camanchaca*). La remarquable richesse ichtyologique des eaux contraste avec l'absence de ressources alimentaires terrestres; depuis des temps reculés, elle

a attiré des groupes de pêcheurs de poissons et/ou de fruits de mer, qui se sont installés à proximité des sources d'eau douce, peu nombreuses sur la côte.

Au-delà de la Cordillère de la Côte, à l'intérieur du territoire, règnent également des conditions extrêmement arides. Elles caractérisent le désert d'Atacama qui, à l'est, touche la Cordillère des Andes. Le climat est désertique avec de grandes variations thermiques. Dans les régions plus proches de la zone de la Cordillère existent des cours d'eau alimentés par les neiges des sommets, qui se déversent dans les dépôts d'alluvions ou les grands «salars». Une seule rivière, le Loa, réussit à traverser la Cordillère de la Côte pour atteindre l'océan. Aux alentours des cours d'eau existent de petites oasis, occupées par l'homme tout au long de son histoire dans la région. La plus importante est celle de San Pedro d'Atacama où prospèrent les cultures à petite échelle. Cette zone est celle des grands dépôts de salpêtre, exploités intensément durant la deuxième moitié du XIX^e et au début du XX^e siècle. La présence de minéraux, du cuivre en particulier, est une ressource qui a été valorisée durant plus de 2000 ans, par la fabrication de pièces de métal ou l'extraction de roches cuprifères (turquoise et malachite) pour des objets de culte.

La Puna de Jujuy, qui prolonge au sud l'Altiplano andin, se trouve soumise à des conditions climatiques rigoureuses, caractérisées par une grande amplitude thermique journalière, le froid, la sécheresse de l'air et une forte radiation solaire. Il s'agit d'un haut plateau entrecoupé par des chaînes de montagnes plus petites et enserré entre deux cordillères élevées. La présence, d'une part, de pâturages dans les fonds des vallées et, d'autre part, de vallées fertiles dans les zones montagneuses a permis le développement de l'élevage des camélidés, qui a revêtu une grande importance dans la période préhispanique. L'introduction d'autres animaux domestiques comme les chèvres, les moutons, les vaches et les ânes, s'est faite au détriment de l'élevage du lama, après l'arrivée des Espagnols. L'agriculture est possible seulement dans des espaces très restreints et les variétés cultivées se limitent à des végétaux qui résistent aux basses températures. Le paysage de haut plateau et la présence de points d'eau et de pâturages ont permis la circulation des caravanes de lamas qui parcouraient la Puna tant en direction nord-sud qu'est-ouest pour le transport de produits de et vers les zones écologiques adjacentes. Parmi les produits dérivés de l'élevage du bétail dans la Puna, on peut mentionner la viande, le cuir, la laine et les tissus.

Plus à l'est, la vallée encaissée de Humahuaca est enserrée entre le massif de la Puna et des zones boisées à l'est. L'étroite vallée est traversée par le Río Grande, avec une pente marquée et orientée nord-sud, qui relie le haut plateau avec les vallées subtropicales. Comme dans la Puna, elle présente des précipitations du type mousson, concentrées durant les mois d'été. Le climat est semi-aride. Il s'agit d'une zone essentiellement agricole où prospère une grande variété de végétaux. La culture se pratique exclusivement par arrosage et occupe principalement le haut plateau alluvial qui longe le Río Grande. Dans cette zone, la circulation d'hommes, de biens et de produits a été intense tout au long de l'histoire.

Les jungles se trouvent à l'est de la vallée de Humahuaca. Elles comprennent différents étages de végétation, qui incluent les jungles et les forêts situées sur la pente orientale andine en formant une unité environnementale qui comprend aussi l'ample vallée de San Francisco dans les montagnes sub-andines. Cette dernière est une zone nettement subtropicale située à quelques centaines de mètres au-dessus du niveau de la mer, avec des températures élevées, d'intenses précipitations et une humidité élevée. Ce secteur permit dans le passé le développement d'une agriculture itinérante de défrichement et brûlis où différentes espèces étaient cultivées, parmi lesquelles le maïs occupait une place particulière. La zone boisée offrait une vaste gamme de ressources économiques aux sociétés préhispaniques; on peut citer les roseaux massifs utilisés pour la fabrication de flèches, le bois pour les arcs, les noix du noyer créole, les plumes d'oiseaux de la jungle et les hallucinogènes comme le *cebil*. Le miel et les plantes utilisées pour teindre étaient d'autres ressources très prisées. Depuis la fin du XIX^e siècle, cette zone vit s'installer de grandes entreprises agro-industrielles liées à la culture de la canne à sucre et des agrumes.

Les terres basses du Chaco occupent une vaste plaine couverte de forêts xérophiles et traversée par de grands cours d'eau s'écoulant vers l'Atlantique. Cette zone présente des températures élevées et des précipitations variant fortement selon les saisons. Parmi les ressources qui avaient un intérêt particulier durant la période préhispanique figuraient notamment les plumes et les bois durs. L'étendue de la forêt retarda l'occupation européenne. Durant les derniers 150 ans, l'élevage de bovins et l'exploitation de bois durs ont pris une place prépondérante.

RESSOURCES

En réduisant l'espace d'observation au secteur argentin compris entre les 22 et 24 degrés de latitude sud, nous observons que la province de Jujuy présente une grande diversité environnementale, qui offre des ressources provenant de zones écologiques distinctes mais proches les unes des autres. En une journée, il est possible de passer de l'Altiplano (à 3500 mètres) à une vallée encaissée (entre 2500 et 1800 mètres) où abondent les terres à vocation agricole et les hauts pâturages. Le même laps de temps est nécessaire pour parvenir aux *yungas* (vallées orientales), où les précipitations abondantes et la dense végétation créent un environnement de jungle de montagne.

À la diversité des étages écologiques s'ajoute la grande mobilité des habitants, qui a généré une capacité notable à fabriquer des biens et des valeurs issus tant de la jungle que des vallées intermédiaires, de l'Altiplano ou encore de la côte de l'océan Pacifique; cette caractéristique, qui remonte aux temps préhistoriques, s'est maintenue jusqu'à nos jours. Il s'agit d'un modèle d'intégration basé sur la diversité, qui implique l'existence de routes fixes et d'établissements sur les différents parcours ou tronçons de voyage, avec leurs montées et leurs descentes, qui doivent nécessairement être liées à une logistique en adéquation avec la capacité de transport des groupes en mouvement. L'étude de routes et sentiers anciens indique que des groupes humains avec des productions et des cultures différentes ont été en contact durant des siècles à travers leurs excédents; les implications ne sont pas uniquement économiques puisque, parallèlement à la circulation des produits, transitent aussi des connaissances technologiques, des idéologies et des pratiques symboliques.

La mobilité intégra divers peuples, mais en même temps rejeta le modèle de développement urbain et de «marchés» fixes bien qu'elle incorporât des «foires mobiles» et/ou transitoires, des lieux d'échange et des nœuds de trafic. C'est un modèle qui jusqu'à présent rejette l'urbanisme et le contrôle centralisé, mais protège l'éclosion de petits centres peuplés, qui favorisent la création de conditions et de scénarios adéquats pour les relations d'interaction et le développement de la mobilité.

L'URBANISATION TARDIVE

Les développements urbains actuels sont le produit d'une conjoncture d'éléments qui coïncident à la fin du XIX^e siècle pour donner naissance aux quelques villes qui existent dans la Puna nord-occidentale de l'Argentine. Ils sont liés à la formation de l'État national, qui entraîna implicitement la création d'un marché national et le contrôle des espaces situés à l'intérieur de ses frontières. Parmi les instruments utilisés pour sa réalisation, le tracé des lignes ferroviaires est important de par son impact dans la région. Le chemin de fer permit la connexion rapide entre la capitale politique (Buenos Aires) et les périphéries.⁷

Cette conjoncture vit l'établissement par l'État provincial de Jujuy de centres administratifs dans la campagne; en effet, dans le cadre de l'organisation de l'État national, la Constitution nationale de 1853⁸ garantissait aux provinces l'usufruit des institutions, pour autant qu'elles assuraient le contrôle administratif des territoires provinciaux; pour ce faire, elles durent se subdiviser en départements ou municipalités avec une ville principale dans chacun d'eux. Jusqu'alors, la campagne de Jujuy avait été aux mains de chefs politiques qui dépendaient du pouvoir exécutif provincial. Durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, le territoire de la province se divisa en départements.⁹ Cette division administrative s'acheva en 1866, lorsque le territoire de la province de Jujuy fut partagé en 13 départements avec leurs municipalités respectives.¹⁰

Le territoire de la Puna nord-occidentale fut divisé en quatre départements, dont les noms sont ceux des villes principales respectives: Yavi, Santa Catalina, Cochinoca et Rinconada. Le premier recensement de la République d'Argentine (1869) rend compte d'une population peu nombreuse, éminemment rurale et avec une concentration humaine dans les villages (voir tab. 1, p. 86).

Au début du XX^e siècle, la construction d'un chemin de fer traversant le désert de l'Altiplano par une nouvelle voie entraîna une réorganisation des petits espaces urbains existants. Des villages d'origine hispanique, des petites agglomérations avec presque trois siècles d'existence se transformèrent en des villages fantômes lorsque tous les habitants émigrèrent vers les villages qui se formaient le long des voies ferrées.¹¹

En 1908, le chemin de fer arriva à la frontière entre l'Argentine et la Boli-

Tab. 1: *Distribution de la population dans le territoire de la Puna, en 1866*

Population	Cochi- noca	Rinco- nada	Yavi	Santa Catalina	Totaux	
					(n)	(%)
Urbaine	108	285	287	228	908	7,4
Rurale	3737	2110	3168	2412	11'427	92,6
Totaux	3845	2395	3455	2640	12'335	100

Source: República Argentina, *Censo Nacional de 1869*, Buenos Aires 1872, pp. 574, 575.

vie, à la station dénommée La Quiaca. Durant cette même année, La Quiaca se transforma en un centre urbain où affluèrent des habitants de différents lieux de la Puna et où vinrent d'établir des succursales d'entreprises commerciales exportatrices. L'année suivante, une partie de la population quitta le village de Yavi (chef-lieu du département du même nom), ce qui conduisit l'État provincial à déplacer ses institutions dans la nouvelle ville. Vers 1914,¹² La Quiaca était déjà le chef-lieu départemental et le centre urbain le plus septentrional de l'Argentine.

Un scénario similaire à celui de La Quiaca se déroula en lien avec la gare ferroviaire dénommée la «Sibérie argentine» qui, située dans la zone la plus inhospitalière de la Puna, devint en peu d'années la ville d'Abra Pampa. Son développement fut le produit du déplacement de la population de la zone, suite à l'arrivée du chemin de fer et à l'abandon de villages proches comme Cochinoça ou Cerrillos. Abra Pampa devint, au XX^e siècle, le chef-lieu du département de Cochinoça.

La Quiaca (13'736 habitants) et Abra Pampa (7495 habitants)¹³ maintinrent une croissance urbaine lente mais soutenue jusque dans les années 1990, quand, par décision de l'État national, le chemin de fer fut mis hors service; elles constituent les seuls développements urbains de la Puna nord-occidentale argentine, et 40 pour cent de sa population y est concentrée.¹⁴

LA PROBLÉMATIQUE ACTUELLE

Actuellement, les petits propriétaires fonciers de la Puna nord-occidentale de l'Argentine se consacrent à l'élevage et à la manufacture textile (comme production domestique complémentaire) et possèdent des propriétés dans des étages écologiques distincts, ce qui leur permet d'avoir accès à différentes productions.

L'élevage de bétail est la production caractéristique de l'Altiplano: lamas, chèvres, ovins et ânes sont élevés dans toute la Puna nord-occidentale, le bétail bovin dans les lieux où il y a des pâturages et des points d'eau naturels. Ces bovins sont de race «créole» (sans métissage) avec de la viande fibreuse et dure, ce qui les rend impropres à la vente sur le marché national dans la mesure où ils ne peuvent pas concurrencer les bovins élevés dans les pampas; les excédents productifs doivent s'écouler sur les marchés locaux ou dans les zones de la Cordillère des Andes où il y a une demande pour ce type de viande.

Deux zones écologiques sont occupées par l'élevage du bétail bovin: la Puna ou le haut plateau en été et les vallées de *yungas* en hiver. Durant l'hiver, qui est la période la plus sèche de l'année, quand la température nocturne moyenne est de -10°C dans la Puna, le bétail est amené «hiberner» dans les vallées orientales, où il reste jusqu'au début des pluies du printemps. Dans les *yungas*, l'environnement de la jungle, avec des pluies torrentielles en été, porte préjudice au bétail, il est alors monté de nouveau sur le haut plateau. Le transfert saisonnier du bétail s'effectue sur la base des propriétés (individuelles ou collectives) dans les deux zones et se combine avec la production agricole pour la consommation familiale, dans de petites propriétés dans la vallée encaissée de Humahuaca ou les petites vallées adjacentes; la mobilité, au sein du groupe familial, permet l'utilisation des trois étages écologiques. Les excédents productifs de bétail se vendent sur les marchés locaux et les foires annuelles, ou sont transportés dans le désert d'Atacama (Chili) voire dans le sud de la Bolivie (Lípez et zone minière), lieux où existe une demande en viande bovine sans trop d'exigences qualitatives.

Le flux de vente ou d'échange d'excédents de produits fait partie de la logique d'intégration productive à travers la diversité et la mobilité qui remontent à des périodes préhistoriques et qui lient les populations des deux versants de la Cordillère des Andes. Toutefois, l'établissement de douanes et de con-

trôles frontaliers durant le XIX^e siècle a fait que les États nationaux le considèrent comme un commerce «illégal», puisqu'il se fait à l'insu des normes d'importation et d'exportation contrôlées par les douanes et les postes militaires établis aux frontières.

LA DIMENSION HISTORIQUE DU PROBLÈME

Établissements et circulation dans les périodes préhistoriques

Les liens humains et le flux des ressources entre les différentes zones écologiques se vérifient dans cette partie méridionale des Andes depuis les temps les plus reculés. Les plus anciennes traces correspondent aux vestiges laissés par des groupes de chasseurs-cueilleurs dans les grottes de la vallée encaissée de Humahuaca et incluent des éléments provenant tant de la jungle et du Chaco que de la Puna; certaines de ces découvertes datent du dixième millénaire avant J-C. Parmi les ressources provenant d'autres environnements, plusieurs furent indispensables pour la subsistance des groupes, comme les pierres servant à tailler les pointes de flèche et les roseaux massifs utilisés comme bois pour les flèches.¹⁵

Avec l'apparition des sociétés agricoles et – après – la plus grande complexité sociale, les liens entre les groupes qui peuplaient les différentes zones écologiques furent non seulement maintenus mais se développèrent même à certains égards. L'offre inégale de ressources naturelles et de produits généra un flux constant qui amena l'émergence de groupes spécialisés dans le transport: les *caravaneros* de lamas. Ceux-ci circulaient entre les zones boisées et la côte désertique, en franchissant les cols de la cordillère et en traversant les plateaux salins et le désert. La résistance des lamas à la faim et la soif, qui leur permet de se déplacer plusieurs jours sans boire ni manger, facilita le déplacement à travers ces environnements extrêmement hostiles. Le paysage même guidait le déplacement par des cols plus favorables, en suivant des vallées encaissées mieux orientées et avec une plus grande offre de ressources pour atteindre les oasis dans le désert ou les grandes rivières situées à l'est.¹⁶

Dans ce contexte, il y eut des espaces qui furent des passages obligés pour tous les voyageurs, comme les oasis au bord du Salar d'Atacama ou la rivière Loa. Par ces points était canalisée la totalité du flux d'hommes, de biens et



Fig. 1: *Cochinoca, un village dans la Puna de Jujuy (à 3500 mètres).*

de produits entre l'est et l'ouest. En revanche, dans l'espace de la Puna argentine, l'offre de routes fut plus grande, bien que quelques-unes aient été plus importantes.

Les traces archéologiques en relation directe avec les chemins préhispaniques sont abondantes et variées, bien qu'elles n'aient été que partiellement l'objet d'études systématiques.¹⁷ Elles comprennent les espaces de repos dénommés *paskanas*, les restes d'activités rituelles comme les offrandes sur les sommets et les *apachetas* sur les cols montagneux et des peintures sur des murs rocheux ou des gravures sur les roches. Ces vestiges jalonnent les trajets qui communiquent entre l'est et l'ouest et ces chemins n'ont pas toujours été reliés directement par des concentrations de population.

Sur la côte du Pacifique, entre la rivière Loa et Taltal, il n'exista pas d'habitat préhispanique ayant une certaine importance, ce qui reflète l'absence de ressources terrestres. À l'intérieur du territoire, dans la zone du désert d'Atacama, les regroupements humains se trouvent seulement dans les oasis, comme celles de Loa et du Salar d'Atacama, seuls endroits qui permirent

l'installation humaine permanente grâce à la présence de l'eau. Mais on ne saurait parler d'urbanisation à propos des étapes préhispaniques. La Puna voisine, à l'est, présente certains villages indigènes préincas, mais – là non plus –, il ne saurait être question d'un processus d'urbanisation. Pourtant, nombre de ces anciens villages ne montrent pas de lien direct avec les principales routes de transport des caravanes.¹⁸

Dans le cas de la vallée encaissée de Humahuaca, les villages correspondant aux dernières étapes du développement local, soit antérieures à l'arrivée inca, se trouvent situés essentiellement à la confluence du torrent principal avec les affluents latéraux dont beaucoup constituent des voies naturelles de communication. Bien qu'aucun de ces établissements préhispaniques ne puisse être catalogué comme «urbain», ceux de plus grande dimension présentent des indices d'une urbanisation naissante, fait reflété par la présence de sentiers internes et une certaine organisation spatiale (places, lieux de stockage de déchets, quartiers). Nous émettons l'hypothèse que la croissance des principaux villages a probablement été liée à leur emplacement sur les routes naturelles de communication vers la Puna et vers la zone boisée orientale.¹⁹ Dans cette dernière zone, mal connue au point de vue archéologique, les établissements préhispaniques furent peu complexes bien que certains aient été associés aux routes de transit.

Prééminence de l'axe nord-sud

Cette région forma le *suyo* (ou district de l'État inca) appelé *kollasuyo*; il comprenait les terres depuis le sud-est de Cuzco vers l'Altiplano, le sud du lac Titicaca, le sud de l'actuelle Bolivie, les vallées de Cochabamba, Mizque et Tarija, le nord-est argentin, jusqu'à l'actuelle province de Mendoza; la limite orientale formait une ligne en zigzag ponctuée de forts ou postes d'avancée contrôlant les incursions de groupes venant de la jungle.

Les chroniques de Betanzos,²⁰ Cieza de León²¹ et Joan de Santa Cruz Pachacuti²² concordent, avec d'autres sources, sur le fait que les Incas Wiracocha, Pachacuti et Thupac Inca Yupanqui avaient commencé et consolidé les conquêtes dans le *kollasuyo*; la chronologie traditionnelle est en passe d'être revue, car il est fort probable que le processus d'expansion ait commencé au milieu du XIV^e siècle; l'arrivée de Tupac Inca Yupanqui dans cette région, qui est traditionnellement située en 1471, devra sans doute être avancée au début du XV^e siècle (vers 1400).²³

Les indices d'une soumission effective de la région au *Tawantinsuyo* sont corroborés non seulement par la présence de pièces archéologiques d'influence inca, mais aussi par des constructions qui renvoient à la planification de l'État inca, l'identification de chemins et *tampus* incas et, d'une façon plus significative encore, la présence de centres administratifs et de dépôts de l'État. La présence inca a été archéologiquement établie dans les zones de la Puna, de Quebrada et de la vallée de Jujuy.

Les Incas étendirent leur réseau routier dans le *kollasuyo* pour atteindre des régions plus au sud du continent, ce qui les poussa à traverser l'actuelle province de Jujuy. Ils utilisèrent des chemins préexistants, qu'ils améliorèrent, et construisirent des tronçons pour unir des points importants aux points de vue politique et économique. Ces chemins servirent comme symbole du pouvoir de l'État, puisque c'est par ceux-ci que se déplaçaient les armées, les administrateurs, les *mitayos*, *mitmajuna* et même l'Inca.²⁴

Pour la première fois le réseau routier inca hiérarchisa et privilégia l'axe nord-sud qui permettait une communication rapide entre Cuzco et les différentes régions du *kollasuyo*, en délaissant les chemins transversaux qui re liaient les vallées des *yungas* à la côte du Pacifique.

En 1566, Juan de Matienzos²⁵ envoya au roi Philippe II une lettre dans laquelle il plaidait en faveur de la fondation de Buenos Aires au bord du Río de la Plata. L'écrit nous intéresse ici parce qu'il décrit par ailleurs une partie du territoire appartenant à l'Audience de Charcas. Matienzos relate en effet les journées de voyage depuis la ville de La Plata (Charcas) jusqu'au fort de Gaboto et de là vers l'Espagne. En ce qui concerne l'actuel territoire de Jujuy, l'itinéraire inclut les points suivants qui renvoient au chemin inca des terres hautes jalonnées de *tambos*:²⁶ Calahoyo (*tambo* royal de l'Inca), Moreta (village d'indiens chichas), Casabindo (*tambo* de l'Inca), Tambo del Llano (village abandonné situé près d'un village d'indiens), Rincón de Salinas (village abandonné), Tambo del Moreno (plaine sans salines), Tambos de Yerba Buena (village abandonné); le chemin continuait par Acay (vallée encaissée du Toro) jusqu'à la vallée de Calchaquí.

Matienzos recommandait la fondation de villages dans le Tucumán et de certains autres dans les vallées de Salta et Jujuy (Xuxui); ce faisant, il décrivit aussi une autre route inca qui allait avoir une grande importance pour la Couronne espagnole: la route qui relie Sococha à la vallée de Jujuy via les vallées encaissées de La Cueva et Humahuaca.

Depuis la découverte en 1545 des mines d'argent sur la montagne de Potosí, les vice-rois du Pérou, établis à Lima, essayèrent de construire un chemin qui unisse la ville de Potosí aux villages du Tucumán, pour que les soldats puissent se déplacer et les marchandises être transportées sans entraves. Les habitants indigènes de la zone, spécialement ceux de la vallée encaissée de Humahuaca, opposèrent une résistance farouche à l'occupant espagnol. Les plans de la Couronne espagnole prévoyaient d'établir un chemin sûr entre le Haut Pérou et la côte de l'océan Atlantique, qui traverserait le territoire du Tucumán; il était donc nécessaire de pacifier la région et rendre plus sûre et stable la route de communication. Différentes fondations furent tentées, qui ne subsistèrent pas toutes.²⁷

Sur la base de ces plans furent fondées les villes de Salta et Jujuy.²⁸ Jusqu'à la dernière fondation de Jujuy (1593) et la «pacification» de la vallée encaissée de Humahuaca, après la défaite de la confédération des peuples indigènes omaguacas, la route empruntée par les Espagnols lors de leurs premières incursions était le «chemin des villages abandonnés» qui n'était autre que la voie inca décrite par Matienzos. La route des vallées encaissées de Humahuaca et de La Cueva ne fut empruntée qu'à partir de 1594. Une autre voie, la route des *yungas*, resta en territoire indigène durant deux siècles, jusqu'à la fondation de San Ramón de la Nueva Orán.²⁹ Les routes traversant les Andes demeurèrent aux mains des indigènes et des habitants locaux.

La politique espagnole profita à la voie de communication nord-sud par le «chemin royal»³⁰ qui unissait le Río de la Plata et le Haut et Bas Pérou. Le long de cet itinéraire surgirent les centres urbains planifiés comme des pivots dans l'articulation entre l'océan Atlantique et Lima.³¹ Ce fut aussi le chemin par lequel transitaient, aux XVII^e et XVIII^e siècles, les productions des différentes régions qui formaient le territoire du Río de la Plata vers Potosí,³² où s'organisaient les foires pour la vente du bétail et des excédents de production locaux et où s'instaura, à la fin du XVIII^e siècle, le système de postes et de courrier.³³

Durant les siècles coloniaux, la zone étudiée faisait partie du *Marquisat de Tojo*,³⁴ au-delà de son importance comme zone de transit dans le circuit sud-nord, surtout dans les endroits qui avaient des pâturages et des points d'eau naturels qui permettaient le séjour en hiver, l'économie locale (des haciendas et des établissements ou unités de production paysanne) était orientée vers la production de biens alimentaires pour la subsistance, les textiles et le



Fig. 2: *Un chemin dans la Puna.*

bétail; les excédents, principalement de bétail, étaient amenés vers le marché minier du Haut Pérou et vers la côte du Pacifique.³⁵

Ce modèle de circulation mercantile ne se modifia pas au moment où fut acquise l'indépendance; après des années de conflits armés dans la zone,³⁶ le circuit nord-sud connut un nouvel essor, grâce à la demande de bétail et d'articles alimentaires émanant des nouveaux centres de production minière en Bolivie. La réactivation mercantile du XIX^e siècle ne fut pas accompagnée par des développements urbains, mais à nouveau par l'émergence de foires périodiques et annuelles qui respectaient l'ancien modèle de mobilité des personnes et des ressources.³⁷

L'axe est-ouest

Dans les échanges par-delà la Cordillère, il est nécessaire de distinguer deux niveaux mercantiles différents et, à certaines périodes, coexistants. Il y eut d'abord le commerce indigène et paysan qui, comme indiqué plus haut, remontait aux temps préhistoriques et ne s'était jamais interrompu; il s'in-

scrivait dans une logique de complémentarité écologique et liait la jungle avec la côte. Mais, dans différentes conjonctures économiques régionales, cet axe est-ouest fut également utilisé par les secteurs marchands et l'économie liée aux haciendas pour des flux mettant en jeu d'énormes capitaux.

Entre 1840 et 1870,³⁸ les commerçants du nord de l'Argentine (le commerce d'importation des villes de Salta et Jujuy) utilisèrent le port bolivien de Cobija en guise de connexion avec le marché mondial. Cette conjoncture réactiva, après des siècles de léthargie, l'axe est-ouest, qui profita de l'importation mercantile et de l'exportation de bétail (mules pour le transport et vaches pour l'alimentation) vers l'océan Pacifique et les oasis du désert d'Atacama. Après la Guerre du Pacifique (1879–1883), les régions de Tarapacá (qui avaient formé une province du Pérou) et Antofagasta (province d'Atacama de Bolivie) passèrent aux mains du Chili; commença alors dans la région du désert le «cycle du salpêtre», caractérisé par une extraordinaire croissance démographique due à la migration de main-d'œuvre provenant principalement de la vallée centrale du Chili et qui s'établit dans les centres d'exploitation du salpêtre disséminé tout au long du désert. La croissance de la population dans le désert d'Atacama engendra une demande accrue de bétail bovin pour la nourriture et d'ânes et mules pour le transport.³⁹

Les États provinciaux d'abord, puis l'État national essayèrent de retirer le plus grand bénéfice de ce transit, moyennant l'établissement de postes douaniers qui collectaient les taxes sur l'importation et l'exportation des produits et autres articles. Toutefois, la douane qui contrôlait le transit par la Cordillère des Andes se situait à Calchaquíes, dans la province de Salta. Par là transitait le bétail bovin élevé dans les vallées basses du Chaco, engraisé dans les vallées situées entre les montagnes et acclimaté dans les vallées de Calchaquíes avant de traverser la Cordillère. Les registres douaniers enregistrent annuellement 20'000 têtes de bétail bovin durant les années précédant la crise de 1929.⁴⁰

On ne retrouve l'élevage de bétail de la Puna nord-occidentale de l'Argentine et sa vente dans les marchés du désert d'Atacama dans aucun registre statistique, précisément parce qu'il n'y avait aucun contrôle douanier dans la zone qui mesurait et enregistrerait cette exportation.

Routes séculaires entre la Puna et le désert

Nous connaissons la description de six routes utilisées pour le transport de bétail entre la Puna nord-occidentale et les oasis du désert d'Atacama⁴¹ et nous savons qu'il en existe d'autres; aucune ne passe par un contrôle douanier. Vu qu'ils manquaient de moyens pour prélever des impôts, les États nationaux (argentin et chilien) estimaient que ces chemins traversant la Cordillère devaient être «interdits»; ils ne purent toutefois empêcher leur utilisation depuis les deux versants de la Cordillère. De fait, il ne s'agissait pas d'un «commerce illégal», mais d'actes liés à la complémentarité des ressources, qui impliquaient le déplacement des groupes afin de tirer profit de l'extraordinaire diversité écologique régionale.⁴²

La mention explicite du transit entre Casabindo et Atacama dans la documentation ethno-historique, tels que le passage de l'armée de Thupac Inca⁴³ et le voyage de Joan d'Altamirano en 1557,⁴⁴ nous a incitées à chercher sur le terrain les routes naturelles probablement empruntées. Nous confrontons ces données avec l'information historique correspondant aux routes suivies par les mulâtiers de bétail vers le Chili dans la deuxième moitié du XIX^e et la première moitié du XX^e siècle, et avec la présence, sur le terrain, d'*apachetas*, de pictographies et de tronçons de chemin liés à la route naturelle, éléments qui nous permettent d'avancer l'existence d'une importante voie de communication entre la Puna de Jujuy et la côte de l'océan Pacifique, dont l'utilisation remonterait à des périodes préhispaniques.

Une route entre l'actuel village de Casabindo et la Cordillère des Andes est plus difficilement envisageable, car à l'ouest du village se dresse une chaîne de montagnes du même nom avec des altitudes supérieures à 5000 mètres et dont les vallées ou cols les plus élevés se trouvent à 4500 mètres. Toutefois, si nous considérons Casabindo comme territoire historique, celui-ci s'étendait depuis le bassin de la rivière Doncellas au nord jusqu'à la lagune de Guayatayoc au sud. Dans ce contexte, la rivière Doncellas devrait avoir joué, selon nous, le rôle d'une voie naturelle de circulation; cette rivière coule d'ouest en est dans la vallée de Rachaite puis débouche dans une autre vallée longitudinale orientée cette fois-ci est-ouest. C'est une route naturelle vers Atacama, avec des points d'eau et des herbes abondantes jusqu'à Coranzulí; vers l'ouest, elle possède des plaines cultivées occasionnellement.

En prospectant le chemin, nous trouvons de nombreuses traces archéolo-

giques qui témoignent de son utilisation dans des périodes préhistoriques, à savoir:

1. *Tronçons de chemin*: dans la montée du col de Rachaite (à l'est); dans la descente du col de Rachaite (à l'ouest) et près de Puca Cueva (au pied de la colline Coranzulí)
2. *Amas de pierres rituels, tombeaux et bornes*: dans le col de Rachaite; à l'ouest de Coranzulí, au bord des champs fertiles et sur les versants qui limitent le bassin du Salar de Oraoz.
3. *Pictographies*: dans différents abris et grottes entre Rachaite et Coranzulí et vers l'ouest.

Actuellement, nous effectuons des recherches sur un autre chemin naturel qui, partant de Cochinoca rejoint le col de Toro. L'existence, d'une part, d'une chapelle (qui date d'il y a 150 ans au moins) à Toro, lieu éloigné de tout village mais proche de champs fertiles naturels et, d'autre part, de points d'eau et de pâturages naturels tout au long du trajet nous conduit à penser que la route fut utilisée par des bouviers qui transportaient les excédents de bétail de la Puna nord-occidentale argentine jusqu'à Toconao (oasis du désert d'Atacama).

Le cadre social qui se présente à nous est fortement empreint par la mobilité; autour de la circulation de biens et de produits s'articulent des espaces, des environnements et des groupes sociaux. Cette mobilité, qui s'inscrit sur le très long terme, fut l'essence même du système économique de cette partie des Andes Centre-Sud. La distribution inégale des ressources et l'existence d'environnements hostiles à la présence humaine donnèrent lieu à un flux d'hommes et de produits qui, de façon récurrente, utilisèrent les mêmes routes à travers les millénaires. Il en résulta un phénomène où le mouvement l'emportait sur le statique, où le chemin avait plus d'importance que l'urbanisation.

NOTES

1 Traduction de Rodrigo Lopez.

2 L. Núñez, «Movilidad caravánica en el área centro-sur andina. Reflexiones y expectativas», in: X. Albó et al., *La integración surandina cinco siglos después*, Cuzco 1996.

3 Amas de pierres à caractère rituel situés en des endroits particuliers le long des chemins, sur les cols ou dans les vallées de montagnes, près des carrefours et des lieux de repos. Dans le monde andin, ils sont respectés comme des lieux sacrés qui contribuent à la chance du passant qui ajoute une pierre à l'amas et normalement une offrande d'alcool ou de feuilles de coca.

- 4 Dénommées *jaras* dans le sud de la Bolivie, ce sont les lieux de repos des caravanes; habituellement ils ont été réutilisés au cours du temps.
- 5 *Tambos* ou *tampu*: relais, dépôts ou auberges incas situés à une journée de marche l'un de l'autre.
- 6 Sont dénommés ainsi les lieux de repos situés au bord du chemin inca. Ils étaient espacés entre eux par l'équivalent d'un jour de marche; on y stockait des provisions pour les voyageurs.
- 7 La Puna nord-occidentale de Jujuy se trouve à 1900 km de Buenos Aires.
- 8 La Constitution de 1853 organisa les Provinces au sein de la République d'Argentine. Elle a subi des modifications (la dernière en date est celle de 1994) mais est toujours en vigueur de nos jours.
- 9 La première division des départements a été réalisée sur la base des anciennes curies ou juridictions ecclésiastiques de l'époque coloniale.
- 10 Peut être consulté dans le Registre Officiel de la Province de Jujuy, vol. II, pp. 64 ss: Constitution Provinciale, chap. IX, art. 101–105. Par la suite, un autre département a été annexé et deux autres ont été subdivisés.
- 11 Pour une information plus détaillée au sujet du processus d'urbanisation durant le XX^e siècle, cf. la contribution de A. Benedetti dans ce volume.
- 12 República Argentina, *Censo Nacional de 1914*, Buenos Aires 1916, t. II.
- 13 República Argentina, *Censo Nacional 2001*.
- 14 Selon le Recensement Nacional de 2001, la Province de Jujuy a 611'484 habitants dont 6% résident dans les départements de la Puna, où les seules agglomérations urbaines (avec une population supérieure à 2000 habitants) sont les villes de La Quiaca et Abra Pampa. Les agglomérations urbaines dans la Province de Jujuy se situent dans les vallées au sud-est de la Puna; ce sont: San Salvador de Jujuy (capitale de la Province) avec 230'999 habitants, San Pedro avec 55'084 habitants et Libertador avec 43'707 habitants. Le département Cochinocha, sur lequel porte notre étude, a une densité de 1,5 habitant/km²; tandis que le département Dr. Manuel Belgrano (où se situe la capitale) a une densité de 124 habitants/km² (source: República Argentina, *Censo Nacional 2001*).
- 15 C.A. Aschero, «El poblamiento del territorio», in: M. Tarragó (dir.), *Los pueblos originarios y la conquista*, t. I, Buenos Aires 2000.
- 16 M. E. Albeck, «La vida agraria en los Andes del Sur», in: Tarragó (cf. note 15).
- 17 A. E. Nielsen, «El tráfico caravanero visto desde La Jara», *Estudios Atacameños*, Universidad Católica del Norte, Chile, 14, 1997, pp. 339–371.
- 18 M. E. Albeck, «La Puna Argentina en los períodos Medio y Tardío», in: E. Berberían, A. Nielsen (dir.), *Historia Argentina Prehispánica*, t. I., Córdoba 2001.
- 19 M. E. Albeck, «El ambiente como generador de hipótesis sobre la dinámica cultural prehispánica en la Quebrada de Humahuaca», *Cuadernos*, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Jujuy, 3, 1992, pp. 95–106.
- 20 J. de Betanzos, *Suma y Narración de los Yungas (1551)*, Bolivie 1992.
- 21 P. Cieza de León, *Crónica del Perú (1553)*, Lima 1987.
- 22 J. de Santa Cruz Pachacuti Yamqui Salcamaygua, *Relaciones de Antigüedades deste reyno del Piru (1613?)*, Cuzco 1993.
- 23 M. Ruíz, «Unkus, caminos y encuentros», *Revista Andina*, 34, 2002.
- 24 M. Ruíz, *Los Inkas, espacio y cultura*, Universidad Nacional de Jujuy, 1998.
- 25 Juan de Matienzos fut un éminent juriste qui travailla à l'Audience de Charcas entre 1561 et 1579. J. de Matienzos (1566), «Carta a Su Majestad del Licenciado Matienzo, oidor de Charcas [...]», in: E. Berberían (éd.), *Crónicas del Tucumán Siglo XVI*, Córdoba 1987.
- 26 À propos du *tambo* ou *tampu* cf. note 5; en 1908 déjà, Éric Boman transcrivit la Lettre de Matienzos en y apportant quelques commentaires, cf. É. Boman, *Antiquités de la Région Andine de la République Argentine et du Désert D'Atacama*, t. II, Paris 1908. Dans la Pro-

vince de Jujuy plusieurs *tampus* sont reconnaissables dans les principaux tronçons du chemin inca; jusqu'à présent, on ne dispose d'aucune trace de *tampus* situé sur les chemins transversaux, mais ceci découle sans doute du fait que le registre n'a pas été tenu systématiquement.

- 27 M. A. Guérin, «La organización inicial del espacio rioplatense», in: E. Tándeter (dir.), *La Sociedad Colonial*, t. II, Buenos Aires 2000.
- 28 Ce furent les seules villes fondées dans la région et les seuls développements urbains durant 300 ans.
- 29 San Ramón de la Nueva Orán fut fondé en 1794 dans la zone orientale située à la lisière de la jungle.
- 30 Le Chemin Royal, en passant par le territoire de Jujuy, empruntait les vallées encaissées de Humahuaca et La Cueva où il existe des pâturages naturels, de l'eau et de meilleures conditions climatiques durant toute l'année.
- 31 Guérin (cf. note 27).
- 32 C. Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*, México 1983; V. Milletich, «El Río de La Plata en la economía colonial», in: Tándeter (cf. note 27); E. Tándeter, «El eje Potosí-Buenos Aires en el Imperio español», in: M. Ganci, R. Ganci (éd.), *Governare il mondo. L'Impero Spagnolo dal XV al XIX secolo*, Palermo 1991.
- 33 A. Carrió de la Vandera (Concoloncorvo), *El lazarillo de ciegos caminantes*, Barcelona 1985.
- 34 G. Madrazo, *Hacienda y encomienda en los Andes. La Puna Argentina bajo el Marquesado de Tojo, siglo XVII a XIX*, Buenos Aires 1982 et D. Santamaría, *Memorias del Jujuy colonial y del Marquesado de Tojo*, Universidad Internacional de Andalucía, 2001.
- 35 S. Palomeque, «Intercambios mercantiles y participación indígena en la Puna de Jujuy a fines del período colonial», *Andes*, Universidad Nacional de Salta, 6, 1994.
- 36 La région fut le théâtre d'affrontements pendant les quinze ans que dura la Guerre d'Indépendence.
- 37 V. Conti, «Articulación económica en los Andes Centromeridionales (siglo XIX)», *Anuario de Estudios Americanos XLVI*, Sevilla 1989.
- 38 V. Conti, «Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones durante el siglo XIX», in: S. Bandieri (éd.), *Cruzando la Cordillera [...] la frontera argentino-chilena como espacio social*, Universidad Nacional del Comahue 2001.
- 39 V. Conti, «El norte argentino y Atacama, producción y mercados», *Siglo XIX*, 14, 1993; V. Conti, «Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830-1930)», in: V. Conti, M. Lagos (éd.), *Una tierra y tres naciones. El Litoral salitrero entre 1830 y 1930*, Universidad Nacional de Jujuy 2002.
- 40 La crise de 1929 mit fin au «cycle du salpêtre».
- 41 M. V. Garay: «Proyecto de Ley presentado ante la Legislatura de la Provincia de Jujuy el 16 de mayo de 1958».
- 42 «Ce chemin n'est pas une nouveauté, puisque nos grands-parents [...] ont transité à cheval mille fois par ce chemin, qui se conserve jusqu'à présent comme sentier.» M. V. Garay: communication personnelle, Jujuy, 25 février 1986.
- 43 De Betanzos (cf. note 20). La chronique de Betanzos fait une mention spécifique au déplacement entre Atacama et Casabindo en racontant le retour de Thupac Inca depuis le Chili à Cuzco.
- 44 Archivo General de Indias, Patronato, Legajo 188, 1 (1557) 2 folios; le document se rapporte au passage de Joan de Altamirano, commissionnaire de los *atacama*, qui en compagnie du gouverneur et «cacique» des *chichas*, Don Juan de Chuchilamassa, arriva à Casabindo où il fit baptiser le «cacique», sa femme, sa fille et quatre autres filles, puis continua son chemin vers Atacama.