



HAL
open science

Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d'Eugène de Sartiges et de ses contemporains (1833)

Isabelle Tausin-Castellanos

► To cite this version:

Isabelle Tausin-Castellanos. Chemins, mules et refuges dans les Andes : le témoignage d'Eugène de Sartiges et de ses contemporains (1833). Isabelle Tausin-Castellanos. A pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transport, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2011, A pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transport, 9872858924028. hal-01248811

HAL Id: hal-01248811

<https://hal.science/hal-01248811>

Submitted on 28 Dec 2015

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.

CHEMINS, MULES ET REFUGES DANS LES ANDES :

LE TEMOIGNAGE D'EUGENE DE SARTIGES ET DE SES CONTEMPORAINS (1833)

L'année 1833 marque pour le Pérou le début d'une décennie de guerre civile. Le pouvoir est exercé par une succession de « caudillos » tandis que l'indépendance et l'ouverture du pays attirent de nombreux voyageurs étrangers. Leurs récits coïncident pour dénoncer l'enclavement du territoire ; les hommes politiques en sont aussi conscients. Quel état des lieux ces témoignages permettent-ils de dresser ? Quelles routes et chemins ont été empruntés ? Les moyens de transport sont multiples sur cet immense territoire : navigation à voile, canoës, mules, lamas, marche à pied ; le moyen de transport le plus fréquemment mentionné et l'un des moins fascinants *a priori* quoique fondamental a été le transport à dos de mule, au centre de cette contribution. J'évoquerai aussi les lieux de repos, en particulier les *tambos* très souvent mentionnés et jusqu'à présent peu pris en compte par l'historiographie.

LA ROUTE : PROJET DU POLITIQUE ET REALITE DU VOYAGEUR

Quelques six mois après la bataille d'Ayacucho qui mit fin à la colonisation espagnole en décembre 1824, Simon Bolivar en visite dans la vallée de l'Urubamba signa un décret pour la mise en chantier de trois chemins carrossables – « *caminos de ruedas* » par opposition aux chemins muletiers « *caminos de herradura* » –, destinés à la circulation de voitures hippomobiles entre les trois grandes villes du sud andin : Cusco¹, Puno et Arequipa. Ces voies formeraient un réseau avec un carrefour situé au col de Maravillas, à 4.000 mètres². Les préfets des trois départements de l'altiplano devaient trouver les moyens de réaliser le chantier. Le préfet du Cusco, Agustín Gamarra (président de la République de 1829 à 1833), assigna immédiatement la somme de 2000 piastres (*pesos*) mensuels.

Le tracé de ces routes modernes devait relancer l'économie d'un pays ruiné par la guerre. Il fut confié à un Allemand, Clemens von Althaus qui avait participé à la bataille de Waterloo et qui, après s'être engagé auprès du général San Martín, fut nommé ingénieur en chef, avec pour mission la cartographie du nouvel État indépendant³. En 1833, la Française Flora Tristan venue au Pérou pour obtenir l'héritage de son père, fit la connaissance de cet ingénieur militaire, lequel lui présenta le comte Eugène de Sartiges⁴. Althaus indiqua à ce

¹ La graphie « Cusco » a été institutionnalisée au Pérou à la place de « Cuzco ».

² Les villages situés sur ces chemins sont mentionnés très précisément dans le décret d'Urubamba du 20 juillet 1825 (Regal, 1965, p. 2).

³ « Quedó en el ejército peruano en calidad de coronel de ingeniería, fue nombrado ingeniero y geógrafo en jefe de la República y encargado de la ejecución del mapa del Perú. Se le asignó 600 pesos al mes (3000 francos) fuera de sus gastos de viaje. Tuvo dos ayudantes agregados a su persona, como jefe de la ingeniería militar, y dos ayudantes geógrafos para los trabajos topográficos », (Regal, 1965, p. 8-10, p. 216).

⁴ Pour cette étude, j'ai reconstruit le parcours d'Eugène de Sartiges. Né à Gannat le 18 janvier 1809, fils d'un préfet de Napoléon et issu de la noblesse du Limousin, ce jeune comte est d'abord en poste à l'ambassade de France à Rome, puis envoyé au Brésil, d'où il entreprend son voyage au Pérou. Il a tout juste vingt-deux ans lorsque Flora Tristan le rencontre à Arequipa. Elle le dénigre nommément dans ses *Pérégrinations* en le traitant d' « homme-femme », d' « enfant-vieillard » et de « petit sylphe » (Tristan, 2001, p. 333-335), ce qui explique à la fois le choix du pseudonyme pour Sartiges au moment de publier comme E. S. de Lavandais (Lavandés était la propriété familiale dans le Limousin) et le retard dans la publication, sept ans après la mort de Flora Tristan et en réponse au rapport du consul Botmiliau. Sartiges poursuivit sa carrière diplomatique jusqu'en Perse, fit partie

voyageur qui venait juste d'arriver dans la ville d'Arequipa, l'itinéraire à suivre pour aller à Cusco sans attendre le chemin carrossable programmé par Bolivar et qui n'avait guère avancé huit ans après le décret d'Urubamba.

Althaus partit ensuite explorer les fleuves de l'Orient péruvien. Sartiges poursuivit sa route jusqu'en Bolivie puis retraversa toute la cordillère⁵. Il séjourna plus que prévu à Cusco du fait de la saison des pluies, explora l'Amazonie et s'aventura jusqu'à la citadelle inca de Choquequirao avant de se rendre à Lima, en empruntant, selon ses mots « ces sentiers, bons pour des chèvres [qui] portent [...] le nom fastueux de *camino real*, route royale; mais [que] nous ne voudrions pas dans nos provinces les plus reculées de France pour routes de traverse ».

L' image de voies de communication précaires avait été exposée déjà quelques mois plus tôt, dans la *Revue des deux mondes* par l'ancien consul de France au Pérou, Adolphe de Botmiliau (qui a voyagé après E. de Sartiges mais dont le récit paru en 1850 motiva sans doute la publication l'année suivante des souvenirs du comte):

A peine s'est-on éloigné de Lima, qu'il semble que la nature elle-même se transforme immédiatement : les vallées se resserrent et disparaissent peu à peu; les chemins ne sont plus que de mauvais sentiers, serpentant avec peine à travers les gorges et les ravins⁶.

À Arequipa, deuxième ville du Pérou, les voitures ne circulaient pas⁷; les déplacements se faisaient en cheval, en mulet, ou à pied. Après un séjour de plusieurs mois et l'échec dans la récupération de son héritage, Flora Tristan préféra rejoindre Lima située à plus de 1 000 kilomètres, à bord d'une frégate anglaise plutôt que par une voie terrestre de fait inexistante.

L'immense réseau des chemins incas mal entretenu au cours des trois siècles de colonisation espagnole avait, en outre, beaucoup souffert du passage des mules et chevaux pour lesquels ils n'avaient pas été construits. Leur usage premier était le déplacement des

de la légation française aux États-Unis (1858) puis fut ambassadeur de France à Rome (1864-1868). Il mourut à Paris en octobre 1892.

Raúl Porras Barrenechea indique qu'Adolphe de Botmiliau fut vice-consul de France au Pérou de 1841 à 1848 et publia son récit de voyage en avril et juin 1850 dans la *Revue des deux mondes*, quelques six mois avant le récit édité à partir de janvier 1851 en trois livraisons et signé E.S. de Lavandais.

On se reportera à l'édition numérisée de *La Revue des deux mondes*, 1851, t. 9-10, janvier-mars-juin sur le site gallica.bnf.fr

⁵ Voici les lieux par lesquels passe Sartiges et qu'il mentionne dans son récit : Islay (octobre 1833)– Vitor – Arequipa – Cangato - Apo - Alto de Toledo – Tingopalca - Vilque - Puño [sic] - Acora - Juli - La Paz (noël 1833) - Aigachi - Cumana - Guabaya - Pacco - Taquiri - Oche - Coati - Copacabana - Puno (février 1834) - Lampa - Tinta - Guarypata - Pacuta - Piquillacta - Cuzco - Curahuasi - Mollepata - Sorai - Huadquiña - Santa Ana - Icharate [Echarati] - Cacabimbilla - Chawaris - Palotequi - Chancomayo – Lares - Huayru (fête de Saint Antoine)- Huadquiña (2 juillet 1834) - Yanama/Cotacouca – Choquequirao - Soray/Salcantay - Mollepata - La Banca - Curahuasi - Abancay - Punchaucacu - Auquibamba - Andahuaylas - Chincheros - Huamanga - Quinoa - Lima – Chorrillos - Lima - Brésil par le Cap Horn en 48 jours.

⁶ *Les Républiques de l'Amérique du Sud*, *Revue des deux mondes*, t. 6, 1850. Edition numérisée sur le site gallica.bnf.fr

Botmiliau est arrivé en 1841 en transitant par Panama, un voyage de quelques semaines au lieu des six mois nécessaires parfois par le passage du Cap Horn. Raúl Porras Barrenechea indique que Botmiliau était arrivé avec « onze caisses de meubles, deux caisses de liqueurs et deux sacs de plomb de chasse » (Porras Barrenechea, 1947, p. 36-37).

⁷ « En el año de 1815, informaba una comisión nombrada por el Virrey Don José Fernando de Abascal con el fin de estudiar nuevos arbitrios, que no había tenido tiempo de adquirir una noticia exacta de los carruajes que ruedan en esta ciudad; pero por un calculo aproximado parece ser existen 230 coches particulares 1500 calesas y 150 balancines públicos » (Ferreiros, 1996)

fantassins, de l'inca et de son administration, les lamas servant au seul transport de marchandises.

La première route carrossable du pays avait uni en 1799 le port principal du Callao à Lima sous le gouvernement du vice-roi O'Higgins, soit une distance d'environ trois lieues dans les terres⁸. Un deuxième chemin carrossable longeait la côte sur une courte distance ; Flora Tristan évoque ce trajet :

Depuis mon départ de Bordeaux, c'était la première fois que j'allais en voiture ; j'en éprouvai un plaisir qui me rendit toute heureuse pendant deux heures ; je me croyais revenue en pleine civilisation. La route, en sortant du Callao, est mauvaise ; mais après avoir fait une lieue, elle devient passablement bonne, très large, unie, et donne peu de poussière. (Tristan, 2001, p. 555)

Après un arrêt à mi-parcours, « devant un cabaret tenu par un Français », le paysage est verdoyant, nullement aride comme c'est le cas aujourd'hui, du fait du déboisement et de la surpopulation : « une demi-lieue avant d'entrer dans la ville, la route bordée de grands arbres, forme une avenue dont l'effet est vraiment majestueux » (Tristan, 2001, p. 555). La chaussée constitue une promenade où il fait bon marcher sur les bas-côtés ou chevaucher.

Mais l'axe Lima - Callao est peu sûr en dépit de son importance cruciale : l'omnibus ne circule que deux fois par jour, le matin et le soir⁹ et fait le trajet en une heure et demie ou deux heures. En dehors de ces horaires, il faut se déplacer à cheval comme le fera le consul Botmiliau, dépouillé par deux bandits de grand chemin lors d'un de ces trajets habituels dans le cadre de ses fonctions.

L'autre voie fréquentée dans les environs de la capitale est le chemin de Chorrillos, qui fait office de station balnéaire. Pour y arriver, il y a « quatre lieues à faire sur du sable » mais « le sable est ferme et [les chevaux qui tirent la calèche] ne s'y enfoncent pas comme dans celui des pampas » (Tristan, 2001, p. 617). Selon le voyageur allemand Johann Jakob von Tschudi on se rend à Chorrillos en *balancín*, un attelage en galère tirée par trois chevaux avec un postillon. Ce chemin est celui que l'on suit aussi pour aller vers le Sud pendant quarante lieues¹⁰ jusqu'à Cañete, et au-delà. Tschudi expose le coût d'un tel voyage en voiture :

60 à 80 chevaux suivent la voiture, car on en change toutes les demi-heures, du fait que le véhicule chargé avance très difficilement sur le sable éolien qui a plus d'un mètre de profondeur. Le propriétaire d'une hacienda, qui faisait voyager son épouse au domaine situé à 32 lieues de Lima, une fois par an, m'avait assuré que chaque aller et retour lui coûtait 1.400 piastres¹¹.

⁸ Ce chemin moderne fut l'objet d'un discours de José Hipólito Unánue en 1801. Les matériaux employés et les différentes caractéristiques techniques sont rappelés par Alberto Regal (1965, p. 19-20). Ce sont des forçats qui réalisèrent les travaux de voirie.

⁹ Le trajet coûte deux piastres, soit dix francs, selon Alcide d'Orbigny qui voyage à la même époque.

¹⁰ Le mot « lieue » recouvre des distances très variables: dans le dictionnaire *Autoridades* de 1726, une *legua* correspondait à la distance parcourue à pied à un rythme normal en une heure ; la lieue standardisée de la sorte correspondait à 9435 mètres, la lieue terrestre espagnole : 6338 mètres (en fonction de la mesure du pas plus ou moins grand) ; la lieue « de posta menor » : 5835 mètres, la lieue andine ou *tupu* tantôt inférieure à 4000 mètres pour un terrain escarpé, tantôt d'environ 5000 mètres, enfin la lieue utilisée par le géographe italien Antonio Raimondi (1874) 7500 mètres et la lieue mesurée par l'armée : 6000 mètres. On se reportera à l'ouvrage de José Salaverry qui étudie la variation des mesures dans les Andes dans *Instrumentos y sistemas andinos* (Salaverry, 2007, p. 210-227).

¹¹ « 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 había costado 1400 pesos duros » (Tschudi, 2003, p. 121). Le peso lourd contenait 24, 25 grammes d'argent et le peso faible 18, 05 grammes.

En dépit de l'extrême nécessité, ni les chemins carrossables décidés par Bolivar pour relier les villes du Sud ni une grande route côtière ne furent construits avant le XX^e siècle. Le voyage de Lima à Cusco du Président de la République Orbegoso dix ans après le décret de Bolivar, en 1834, a été rapporté étape par étape, par son aumônier, José María Blanco¹². Voilà comment est décrite la dernière étape :

Cusco est à sept lieues de Zurite : de Zurite à La Calzada, une demi-lieue de plat glissant, de là à Antacucho, une fois passé l'Izcuchaca, une lieue de plat dangereux, de là à Pucyura, une lieue de plat ; de là à Sicllabamba, une lieue de plat accidenté ; de là à Poroy Grande, une lieu de plat, de pentes et de côtes ; de là à la ferme de Qquepay, une lieue de chemin accidenté ; de là à Cusco, une lieue de descente glissante avec le risque de se casser une jambe sur les pavés¹³.

« La Calzada », autrement dit la chaussée à six lieues de Cusco est une digue de terre datant de l'époque inca et qui traverse les terrains marécageux. Le cortège officiel doit franchir ces landes pour arriver à la ville de Cusco au terme d'un parcours d'un mois et demi depuis Lima :

La Calzada est un chemin formé de mottes de terre sur les borbiers et les marécages qui devient glissant et dangereux à la saison des pluies, de décembre à mars. Chevaux et mulets risquent de tomber dans les marais tout au long du chemin. À force d'être réparé tous les ans, une grande quantité de boue s'est accumulée atteignant la hauteur de deux, trois, quatre et cinq vares¹⁴.

Il n'y a pas de route entre l'escale d'Islay, sur la côte sud et Puno à la frontière de la Bolivie, malgré le décret promulgué en 1837 par l'autre grande figure de ces deux décennies de l'Indépendance, Andrés de Santa Cruz, qui prévoyait un péage pour financer la construction¹⁵. Le général qui présidait aux destinées de la Bolivie et était un grand admirateur de la France de l'Empire, fit remettre à Eugène de Sartiges, de passage à La Paz, son code civil incluant « des règlements et ordonnances pour la police des grandes routes, la navigation des côtes et des lacs de l'intérieur, le louage des voitures, mules et chevaux » (Sartiges, 1851, p. 880).

ISLAY – AREQUIPA : DU PORT A L'INTERIEUR DU PAYS

Ce sont les mules qui vont faciliter tous les déplacements de Sartiges dans le Bas et le Haut Pérou. Ruine de la guerre et modernité extrême de la navigation, telle est la réalité contrastée des communications dans les années 1830.

¹² Né à Quito vers 1790 et déporté au Pérou à cause de son engagement patriotique, José María Blanco fut l'aumônier du président libéral Orbegoso et l'accompagna dans sa tournée triomphale au Sud du pays entreprise en novembre 1834. Le journal que Blanco écrivit de ce voyage de Lima à Cusco a été recopié vers 1837 ; Blanco retourna vivre en Equateur probablement après la défaite d'Orbegoso (1838).

¹³ « Dista el Cuzco de Zurite siete leguas distribuidas del modo siguiente : de Zurite a La Calzada media legua de llano resbaloso ; de aquí a Antacucho, pasado el río Iscuchaca, una legua de llano peligroso ; de aquí a Pucyura, una legua de llano ; de aquí a Sicllabamba, una legua de llano quebrado, de aquí a Poroy Grande, una legua de llano, bajadas y cuestras ; de aquí a la quinta de Qquequepay, una legua de camino quebrado ; de aquí a la ciudad del Cuzco, una legua de bajada resbalosa y arriesgada de romperse una pierna en sus empedrados » (Blanco, 1974, p. 131).

¹⁴ « La Calzada es un camino formado de champa sobre los lodazales y las tembladeras que cuando llueve se pone resbaloso, y arriesgado de que falseando la bestia lo precipite en la continuada laguna que hay por el espacio de una legua. La continuación de repararlo cada año ha reunido allí tanto barro, que se ha formado un alto de dos, tres, cuatro y cinco varas » (*Ibid.*). Une vare mesurait environ 0,8 mètre.

¹⁵ « El peaje fijado fue de dos reales por cada mula de carga y medio real por cada burro, también cargado », (Regal, 1965, 4).

L'ARRIVEE AU PORT D'ISLAY

Le navire royal à bord duquel arrive le jeune diplomate, la corvette *La Favorite* est « réputée pour son tour du monde tout récent ». Flora Tristan accoste elle aussi à Islay et Alcide d'Orbigny, à bord du *Philanthrope*, en route vers Bordeaux, y fait escale après trois ans d'exploration en Bolivie¹⁶.

Chez D'Orbigny, tout comme pour Sartiges et Tristan¹⁷, la vue du littoral, extrêmement aride provoque une immédiate désillusion. Le rêve péruvien d'un monde meilleur s'évanouit dès le débarquement.

Islay est dépourvu de toute infrastructure: pas de jetée, pas de brise-lames, constate Flora Tristan, pas de bassin pour mettre à l'abri les navires. Le débarquement des marchandises doit attendre plusieurs jours lors du passage d'Alcide d'Orbigny. Quelques chaloupes aident les passagers à s'approcher des rochers puis ils montent « au moyen d'une échelle de corde et les marchandises, enlevées par un cabestan, sont déposées sur la grève » (Sartiges, 1851, p. 357). Le port est en fait tout récent, implanté depuis six ans (Tristan, 2001, p. 199). Son essor est un résultat direct de l'indépendance du Pérou et de l'ouverture au commerce international, avec la fin du monopole espagnol. Les exportations recensées par le consul anglais en poste à Islay ont augmenté de 400% de 1832 à 1833, et doublé encore l'année suivante pour atteindre ensuite des proportions inimaginables¹⁸. En 1833, à Islay, Sartiges ne voit qu'« un amas de cabanes de roseaux » où manquent eau et fourrage, D'Orbigny remarque dans le paysage le logement du vice-consul anglais, une bâtisse impressionnante par sa taille, à côté des cahutes en bois des habitants. En l'absence d'auberge, Flora Tristan, hébergée par le maître de poste, est victime de l'insalubrité des lieux infestés de puces. Le port intermédiaire d'Islay connaît des hauts et des bas au gré des révolutions, avant de perdre toute importance¹⁹ lorsque sera mis en service le chemin de fer à quelques lieues de là, au départ de Mollendo. Aujourd'hui ce n'est plus qu'une plage à proximité du port de Matarani où transitent les minerais du sud du Pérou et qui doit devenir le débouché de la route interocéanique.

MULES ET MULETIERS

Sartiges, arrivé du Brésil, se définit lui-même comme un « Parisien dépaycé ». Les mules qui vont permettre de quitter le port d'Islay forment un groupe « misérable » et avec le muletier c'est « une bien piteuse caravane », sans rapport avec le rêve oriental de chameaux dans le désert. Pour ce témoin fraîchement débarqué, les mules ne peuvent constituer un patrimoine, contrairement à la réalité andine qui en fait une richesse de par leur rapidité et leur endurance aux différents paliers écologiques. Les connotations négatives de « mule » et « mulet » dans la langue française n'ont pas d'équivalent en espagnol et interviennent peut-être dans cette appréciation subjective.

¹⁶ Alcide d'Orbigny paie à Arica la somme de 2 500 francs pour un voyage de retour qui implique de passer par Islay, Le Callao et Lima avant de retourner vers Valparaiso.

¹⁷ Flora Tristan débarque à Islay le 7 ou le 8 septembre 1833, Alcide d'Orbigny a fait escale du 28 juillet au 7 août 1833, Eugène de Sartiges arrive à Islay en octobre de la même année.

¹⁸ On passe de 714 livres de laine exportées en 1832, à 3 214 en 1833, 6 433 en 1834 et 3 522 314 en 1872, selon les chiffres fournis par Heraclio Bonilla dans « Islay y la economía del sur peruano » (2005, t. 2, p. 865-888).

¹⁹ « Su población evaluada en 1 554 habitantes en 1862 se redujo a solamente 400 habitantes en 1874 » (Bonilla, *ibid.*).

Simon Bolivar et le préfet Agustin Gamarra avaient promulgué plusieurs décrets en 1825-1826 supprimant toute imposition pour relancer l'importation de mulets de Tucuman et favoriser le commerce paralysé par le manque de montures et de bêtes de somme, victimes collatérales des guerres d'indépendance (Villanueva Urteaga, 1981, 168-169).

L'itinéraire de Buenos Aires à Lima paru en 1776 sous la signature de Concolorcorvo avait mis en scène des convois de milliers de mules sur ce parcours transandin. L'auteur, chargé d'une inspection générale des relais de poste, évoquait l'hécatombe dont elles étaient victimes mourant au bout de cinq années tandis que sur la côte du Pérou, la longévité des mules de Piura atteignait vingt ans.

Eugène de Sartiges intercale dans son récit en français le vocable espagnol *arriero* qui fait office de patronyme. Les termes castillans ainsi employés sont significatifs du sentiment d'étrangeté qui leur est associé (*chicha, tambo, arriero, alfalfa, llama* et *poncho*) et ils forment un lexique d'urgence appris sur le terrain que l'on retrouve avec des variantes chez les autres voyageurs, notamment *mozo* au lieu d'*arriero* chez Paul Marcoy, auteur de quatre récits de voyage romancés à l'issue de son séjour au Pérou (c. 1838-1847). La terminologie révèle une stratification sociale complexe : dans le désert d'Atacama²⁰, au Chili et en Argentine, le *baquiano* sert de guide et connaît les passages difficiles, l'*arriero* est transporteur (« *trajinaba con bestias de carga* », le *remesero* est salarié et s'occupe des déplacements de troupeaux pour un patron (Sanhueza, 2007, 131).

Les bagages sont transportés pour des sommes infimes mais qui sont vitales pour les porteurs, muletiers et bateliers²¹. Mulets et ânes sont la principale richesse des habitants de ces terres improductives et la crainte de perdre ces animaux fait qu'ils sont cachés lorsque arrive un étranger²².

Le consul Botmiliau indique lui aussi la somme à régler pour un mauvais cheval ou un mulet : « un réal (62 centimes) par lieue, plus un *medio* (demi-réal) pour le postillon qui vous suit à pied, ou plutôt vous devance toujours, et qui doit ramener le cheval quand vous êtes arrivé à la *posta* voisine ». La force humaine a un coût moindre que la traction animale. Pour parcourir les quatorze lieues qui séparent les villes d'Arica et de Tacna dans le désert, Alcide d'Orbigny loue un cheval « pour un prix énorme [...] mais c'est l'usage et l'on ne peut s'en affranchir » (Orbigny, 2002, t. 2, p. 364-365). Comme les muletiers, il préfère voyager de nuit et explique que ces hommes du désert ont toujours quelques mules de rechange de façon à abandonner les bêtes les plus fatiguées qui réussissent parfois à regagner la vallée, ou au contraire sont victimes des attaques des oiseaux de proie (*ibid.*). Paul Marcoy a laissé le témoignage terrible de l'agonie d'une mule *piurana*, prise de *cansancio*, c'est-à-dire d'épuisement, dans ses *Scènes et paysages dans les Andes* (Marcoy, 1861, p. 197-200). Le muletier qui calcule la perte représentée par cet animal condamné à mort (60 piastres), se

²⁰ *Baquiano* est un américanisme qui signifie « guía de caminos, atajos y trochas, especie de práctico de selvas, desiertos, vados o ríos », explique Martha Hildebrandt dans son dictionnaire en établissant l'histoire du mot. Le terme est tombé en désuétude au Pérou mais reste très vivace dans les pays voisins.

²¹ « Deux réaux ou vingt sous, pour les malles et six selles pendant une lieue ; quatre pour un trajet sur le lac Titicaca », telles sont les sommes réglées par Eugène de Sartiges.

²² Au fur et à mesure de son déplacement, le voyageur a besoin d'un plus grand nombre de bêtes de somme pour transporter ses découvertes. À proximité du lac Titicaca, Sartiges dispose de « deux baudets et deux Indiens » et doit « suivre tristement à pied » ses malles pendant quatre lieues dans la nuit noire. Au terme d'un quiproquo, ce sont dix ânes qui sont enfin bâtés pour transporter les malles, cela en échange d'un règlement immédiat.

définit comme un « arriero de la bonne école, qui a fait ses armes avec les *troperos* de Copiapó et de San Juan de Atacama » (*ibid.*)

Plus que ses compatriotes, D'Orbigny est attentif aux coutumes des muletiers. En route vers La Paz, il observe le maigre repas fait de « grains de maïs torréfié » et offre de la viande salée (Orbigny, 2002, t. 2, p. 385). Les mules sont l'objet de tous les soins ; c'est en fonction des lieux de pâturage et des points d'eau, non pas des « commodités des voyageurs » que sont fixées les haltes ou *pascanas*. Ce terme vient du quechua *pascay* signifiant « détacher²³».

Tous les soirs, aussitôt arrivés, les muletiers décharg[e]nt les mules et dispos[e]nt les malles de manière à en faire, du côté du vent, une espèce de muraille, derrière laquelle [on peut s'] abriter un peu ; les hommes dorment dehors, exposés à une température négative, à « un vent très fort et une sécheresse désolante. (Orbigny, 2002, t. 2, p. 387)

Pour aider les mules dans l'ascension des Andes, on leur fait respirer de l'eau de vie et de l'ail ; elles franchissent les rivières à la nage tandis que voyageurs et bagages passent sur des radeaux. Si les muletiers prennent le plus grand soin de leurs bêtes, en revanche, ces hommes qui sont métis pour la plupart, n'ont aucun respect des populations indiennes et saccagent les *apachetas*, ces monticules de pierres symbolisant la protection demandée par les Indiens en cours de voyage (Orbigny, 2002, t. 2, p. 372-373). Eugène de Sartiges ne remémorera pas ces marques pourtant situées au bord d'un chemin ou au passage d'un col et sur lesquelles s'interrogent encore aujourd'hui les anthropologues, sans doute parce qu'il ne voit là qu'un tas de pierres insignifiant.

Le témoignage de Flora Tristan apporte un autre éclairage sur la route d'Islay à Arequipa : sa monture était « très mauvaise et surtout très mal harnachée ». Au moment du départ, le maître de poste ajoute un tapis au coussin rembourré de paille qui doit servir de selle, une « torche²⁴ ». Botmiliau signale lui « un tapis en laine artistement travaillé, nommé *pellon*, ou tout simplement une peau de mouton préparée avec sa toison » placé sur la selle. Le diplomate est impressionné par la taille des guêtres, des éperons et des étriers :

De grandes guêtres, *polainas*, s'attachent par des courroies au-dessous du genou et garantissent parfaitement les jambes du cavalier. Enfin d'énormes éperons, dont la molette souvent n'a pas moins de trois pouces de diamètre, battent à grand bruit les deux flancs de la mule [...] D'immenses étriers emboîtent le pied tout entier²⁵.

Tschudi décrit avec la plus grande précision tout l'équipement du cavalier péruvien et l'allure du cheval « de paso » ; il insiste sur la particularité de la selle et de la chabraque (*pellón*) ainsi que sur le dressage par le *chalán* (Tschudi, 2003, p. 121-124). En débarquant à Islay, Flora porte des vêtements inadaptés : « J'étais partie comme je le ferais de Paris pour aller à Orléans » (Tristan, 2001, p. 227). Après une journée et une nuit dans le désert, elle

²³ Martha Hildebrandt consacre un article au mot *pascana* : «el término se aplica en principio a la carga que podía desatarse para que las bestias descansasen. Luego (tal vez ya dentro del castellano) pascana se aplicó al 'lugar' donde se realizaba la acción de desatar la carga, es decir el tambo o posada, y por último, al simple alto o descanso en la jornada, aunque no se descargase a los animales » (Hildebrandt, 1994, p. 321-322).

²⁴ « Cette selle économique, dans le pays, se nomme torche » (Tristan, 2001, 226). Le mot « torche » est défini par Littré (« Selle bourrée en paille et recouverte en grosse toile, qu'on met sur le dos des mules, des ânes ou des chevaux »), comme me l'a signalé Jeannine Ventax à la lecture de cet article. L'expression ambiguë « dans le pays » a conduit à une traduction erronée dans les éditions péruviennes où *torche* est remplacé par *antorcha*.

²⁵ Botmiliau détaille la tenue idéale du voyageur : « Un chapeau en paille de Guayaquil, à coupe basse et à larges bords, est retenu par une attache sous le menton; des lunettes d'un bleu très foncé protègent les yeux contre la réverbération du soleil et le fatigant reflet de la neige; quelquefois même un voile abrite le reste de la figure. Sur les épaules, un *puncho* [*sic*], sorte de couverture fendue de manière à laisser passer la tête, retombe à larges plis le long du corps : c'est la partie essentielle du vêtement de tout Américain du Sud».

ajuste sa tenue²⁶. Elle fait la route²⁷ avec un compatriote qui va s'installer à Cusco pour y exercer la médecine. Les deux Français sont rejoints par deux cavaliers de la bonne société. Le muletier présent au début de l'expédition n'est pas mentionné par la suite ; a-t-il pris les devants du fait du retard des étrangers ? Cela n'intéresse pas le lecteur virtuel, captivé par les pérégrinations de la paria et non par quelque anonyme péruvien.

A contrario le récit du même déplacement sous la plume de l'explorateur Paul Marcoy résidant au Pérou une dizaine d'années plus tard, met en scène plusieurs muletiers : Marcoy prend part à leur quotidien, remémore le repas frugal préparé par des cantinières sous un toit de nattes, et il se représente ridiculisé par les plaisanteries des âniers devant un ossuaire qui sert à se repérer dans le paysage désertique. Les mules qui transportent des fardeaux s'enfoncent dans les sables mouvants et progressent difficilement, mais elles demeurent les meilleurs guides :

Il n'y a pas de chemin tracé à travers le désert. Et n'ayant pas, dans l'obscurité, les étoiles pour nous guider, nous courions le risque de nous égarer [...] Nous nous en remîmes à l'instinct de nos bêtes : les muletiers, dans pareilles circonstances, n'ont pas d'autre boussole, et c'est la plus sûre. (Tristan, 2001, p. 235)

Ce que confirme Tschudi définissant les mules comme de véritables « bateaux du désert » dont le prix peut varier de 100 à 1.000 pesos (Tschudi, 2003, p.125, p. 172).

Sartiges est accablé par la marche forcée de treize heures entre Islay et Vitor. Il contemple avec émerveillement les plantations d'oliviers et de vignes autour de ce village. Les protestations du muletier finissent par le convaincre de poursuivre la traversée de l'« interminable steppe ». Au terme de « quatorze heures sans débrider », avec des mules qui n'ont cessé de trotter menu pour être enfin abreuvées, la ville d'Arequipa est atteinte, première étape du voyage dans l'intérieur du pays. Aucun échange entre le muletier et son client n'est rapporté, non plus qu'avec le serviteur du voyageur, réduit à un type comique (« un vendeur d'orviétan ») par Sartiges qui passe sous silence cette présence de façon quasi constante d'un *zambo*²⁸. Flora Tristan décrit, elle, le factotum de Sartiges :

Le vicomte avait auprès de lui, pour le servir, non un domestique mais une espèce de Michel-Morin, qu'il appelait son homme. C'était un ancien militaire, robuste, adroit, intelligent, sachant un peu de tout. Mon cousin Althaus, qui leur avait fait une carte de route pour se rendre au Cuzco, prétendait que le serviteur en savait plus que le maître et, pour cette raison, il avait nommé celui-là le Baron. Je n'ai jamais parlé à ce dernier. (Tristan, 2001, p. 336)

²⁶ « J'avais arrangé mes cheveux, fendu mes brodequins sur le dessus afin que mes pieds gonflés fussent plus à l'aise [...] Don Baltazar me prêta un grand poncho, bien doublé en flanelle ; on m'entortilla chaque main d'un foulard » (Tristan, 2001, p. 237).

²⁷ Tschudi décrit l'habillement des cavalières : « Su traje de jinete consiste de un vestido blanco, una especie de pantalón ricamente bordado y un fino poncho blanco, así como un sombrero de bordes anchos » (Tschudi, 2003, p. 121).

²⁸ « à l'entrée du village de Chinchero, j'aperçus mon *sambo* entouré d'un groupe d'indiens, hommes et femmes, lui tendant cordialement des vases remplis de *chicha*, que le drôle avalait sous prétexte de politesse. – Ah *sambo condenado* ! une lieue en deux heures ! – Monsieur, impossible de traverser cette foule. – Va, pousse, nous passerons... Et les mules, où sont les mules ?... Les mules, abandonnées à elles-mêmes, avaient franchi les murs de pierre qui bordaient le chemin, et ravageaient à leur aise des jardins de maïs et d'*alfafa*. Ce fut avec peine qu'on les ramena sur le chemin. Personne ne se dérangeait pour nous aider, les propriétaires eux-mêmes regardaient avec apathie le dégât que nos mules faisaient dans leurs plantations. Mon brave domestique mulâtre harangua ses mules, qui s'avancèrent bravement sur la foule entassée dans la rue, et, pour les encourager, il leur distribua de vigoureux coups de lasso qui tombaient, probablement par hasard, plus souvent sur les Indiens que sur les mules, mais le tout en vain. » (Sartiges, 1851, 10, p. 1043-1044)

La jeune femme a effectué le même trajet Islay-Arequipa quelques semaines plus tôt, mais suivant un autre chemin. La durée du voyage lui paraît deux fois plus longue qu'elle n'a été et elle écrit au sujet de ces accompagnateurs : « S'ils avaient été seuls, ils auraient fait la traversée en dix-huit heures, tandis que nous en avons employé quarante » (Tristan, 2001, p. 243).

Pour abrégé ce voyage interminable entre le littoral et la ville d'Arequipa, l'un des cavaliers échange sa jument contre la mule de la jeune femme. Celle-ci subit les affres du mal des montagnes après la soif et la poussière du désert et doit être allongée et attachée sur sa monture. Les mules franchissent des crevasses, gravissent « d'énormes rochers » et suivent d' « étroits sentiers, où il arrivait que le sable s'éboul[e] sous leurs pieds » (Tristan, 2001, p. 238). Après avoir vu des dizaines de squelettes d'animaux alignés dans la pampa, elle assiste impuissante à l'agonie d'un mulet. Tout le récit est ainsi marqué par l'expression de la solidarité avec les animaux.

La représentation du retour vers Islay est beaucoup plus brève. Après sept mois passés à Arequipa, témoin d'une révolution qui a ruiné les villes du Sud et notamment le port d'Islay, Flora Tristan repart mieux équipée, avec deux mules, une jument et des selles adaptées aux différentes montures. Qui plus est, un officier, deux lanciers, un Anglais et son domestique, un fondé de pouvoir, six hommes au total accompagnent la Française, en plus d'un nombre de muletiers qui reste indéfini. Sans doute s'agit-il aussi de veiller à ce que la jeune femme quitte définitivement la région alors que son oncle préside pour quelques mois l'État du Pérou du Sud.

TAMBOS, POSTAS ET MAISONS D'HOTES

La comparaison des différents textes écrits vers 1840 permet de décrire les relais où s'arrêtent les voyageurs pour un temps de repos.

Les *tambos* sont un héritage de l'époque préhispanique où le mot quechua *tampu* désignait différentes sortes de logement : de très vastes résidences destinées à accueillir l'inca, sa cour et l'armée. Un service permanent composé parfois d'une trentaine d'individus était affecté au *tambo*, tandis qu'il existait des hébergements de taille plus modeste, voire très réduite, pour accueillir deux courriers, les messagers et inspecteurs officiels. Les *tambos* étaient situés en altitude, en des points propices à l'approvisionnement en fourrage et en eau. L'éloignement de l'un à l'autre correspondait plus à un temps de trajet d'une journée qu'à une distance. Recensés au XVI^e siècle par Huaman Poma de Ayala (1980, t. 2, p. 420-428) qui y dénonçait la prostitution, la réquisition de main d'œuvre et les vols de marchandises et de montures (Poma de Ayala, 1980, t. 1, p. 402-405), la plupart des *tambos* au fil des siècles ont subi le même délabrement que les chemins incas éloignés des axes du transport de minerais, ou mal entretenus par le biais de la corvée des *mitayos*²⁹.

Lors de la première étape entre le port d'Islay et la grande ville d'Arequipa, au lieu-dit Vitor³⁰, les voyageurs font un arrêt, mais doivent se contenter de se reposer par terre,

²⁹ Depuis une quinzaine d'années, à la suite des travaux de J. Hyslop, le Qhapaq Ñan ou Chemin de l'inca est devenu un enjeu politique et culturel pour les États andins. On se reportera à l'article de Guadalupe Martínez Martínez « Qhapaq Ñan : el camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos ».

³⁰ La distance d'Islay à Arequipa est de 30 lieues (167 km) et de Vitor à Arequipa, 12 lieues (66, 5 km), selon les informations rassemblées par le géographe péruvien Mariano Paz Soldán en 1877.

protégés par un manteau « sous un toit de roseaux » car nul n'ouvre la porte à Eugène de Sartiges, à son valet et à son muletier qui appelle en vain dans la nuit. Le Pérou vit alors dans la peur des bandits de grand chemin.

Flora Tristan évoque, elle, l'auberge située à mi-parcours, isolée et repérable dans la nuit de la pampa, grâce à une lanterne. Ouvert depuis un an, ce relais est constitué de trois pièces séparées par des cloisons de bambous. Une pièce est destinée aux muletiers qui dorment avec leurs bêtes, une autre accueille les voyageurs, hommes et femmes qui dorment par terre et côte à côte, la troisième pièce du *tambo* fait office de cuisine et d'espace d'habitation pour l'aubergiste. Le repos est hasardeux, interrompu par le brouhaha des voix et les piqûres d'insectes. L'implantation récente de cette auberge est un indice du développement des échanges entre le port d'Islay et la région d'Arequipa, mais son approvisionnement, y compris en eau et en fourrage, est incertain. Le temps de sommeil est bref, réduit à quelques heures pour repartir longtemps avant le lever du soleil (Tristan, 2001, p. 548-549). Plus tard, ce sera l'explorateur Paul Marcoy qui dépeindra son passage par le *tambo* situé à mi-chemin d'Islay et d'Arequipa : une somme exorbitante est demandée pour prix du repas, mais réglée sans rechigner par les gens du pays et l'étranger, du fait de l'impossibilité de se ravitailler (Tristan, *ibid.*).

Dans les endroits les plus fréquentés, les *tambos* ne manquent pas de personnel, comme c'est le cas à Cangallo, le premier *tambo* après Arequipa, où quatre Indiens sont au service d'un tenancier despotique, ce contre quoi s'insurgeaient les autorités indigènes déjà en 1813 :

no estamos exentos de mitar [...] estamos ejerciendo en el tambo de Cangallo que asistan cuatro personas hasta un mes, y si no asisten con sus pensiones damos plata física cuarenta y ocho pesos sufriendo los mayores rigores de los mismos tamberos, sirviendo de esclavos, pasteando cerdos y otros servicios de su casa, que el mismo tambero acostumbra hacer chicha en su casa. (Marcoy, 2001, t. 1, p. 66-68)

Sartiges passe à Cangallo mais ne relève rien de remarquable, à la différence d'Apo qui est l'étape suivante. C'est sur le chemin de Puno une « vilaine bicoque large de dix pieds carrés, bâtie en briques de terre séchées au soleil, voûtée et dallée de ces mêmes briques ». Le mobilier y est rudimentaire : « Deux divans de même construction servent de lit et de table », pas de porte, pas de fenêtre, le vent, la pluie, la neige et la poussière pénètrent par les murs percés de ce refuge de montagne; chacun prépare son repas avec ses provisions. C'est sur la terre battue que les voyageurs posent parfois leur matelas ou des peaux de bête avant de s'endormir. Une description que confirme le consul Botmiliau, témoin des mêmes scènes quelques années plus tard dans « une mauvaise maison de poste » pour laquelle il emploie l'hispanisme « *posta* », excluant le terme « *tambo* » de tout son récit.

A la frontière du Pérou et de la Bolivie, les voyageurs sont hébergés dans un espace mis à disposition par la communauté. Mais les autorités villageoises essaient d'éviter cette obligation séculaire de logement, synonyme d'abus et de violences de la part des étrangers. Les habitants des villages traversés font tout leur possible pour que les visiteurs ne déchargent pas leurs malles ou rembarquent aussitôt arrivés. Du côté péruvien, le gouverneur du district d'Acora présente « une grande chambre nue destinée à recevoir les voyageurs »; sur l'autre rive du lac, « une perche surmontée d'un épi de maïs » permet d'identifier le *tambo* malgré les dénégations de l'alcalde. Sartiges et son domestique prennent possession des lieux en brisant le loquet et sont aussitôt ravitaillés par les habitants, la force ayant entraîné une soumission immédiate, sans doute pour éviter de nouvelles dégradations.

L'alcalde de Taquiri mentait pour se débarrasser des blancs, avec qui il savait qu'il n'y a jamais rien à gagner ; les bateliers indiens s'enfuyaient sans attendre leur paiement, pour ne pas être forcés d'aller deux

lieux plus avant ; l'alcade de Corona promettait le soir des bêtes de charge, et disparaissait le matin, au lieu de venir donner une raison quelconque. (Sartiges, 1851, 9, p. 881)

Telles sont les difficultés humaines que rencontre le voyageur français, sans parler des difficultés linguistiques très probables.

Tschudi évoque, lui, les *tambos* sur la route de Lima aux Andes Centrales. Les plus confortables offrent une pièce avec une chaise mais chacun apporte son couchage. L'Allemand préfère dormir à l'extérieur plutôt que dans la promiscuité d'une pièce sale où s'entassaient hommes et animaux domestiques. La description du repas inspire la même suspicion, quoique le plus souvent le voyageur ne se voie rien proposé à cause de la méfiance à l'égard des étrangers qui résultent des exactions passées. Tschudi rapporte cette anecdote: « Un jeune officier qui voulait contraindre un aubergiste à lui remettre des vivres fut pendu par les mains au plafond par les habitants d'un village et le lendemain, attaché en travers sur sa mule, il fut expulsé » (Tschudi, 2003, p. 221). Ainsi, les violences subies par la population des environs du lac Titicaca n'étaient plus acceptables dans le département de Lima. Mais Tschudi est le témoin d'autres brutalités : accidents d'animaux, réquisitions de montures et « service postal » obligatoire qui consiste à accompagner le soldat portant le courrier officiel :

Dos o tres cholos tienen que servir durante ocho días en lo que llaman « el servicio postal ». Tienen la obligación de servir de guías a los oficiales que viajan con los despachos, tienen que vigilar los caballos durante la noche y transportar el correo a su destino [...] Se le entrega a un indio, que lo lleva con su mula, a la estación próxima, a una distancia de entre seis y doce millas. En esta estación otro lo recibe y así sigue por todo el camino, sin acompañamientos de mensajeros, sólo de cholo en cholo. Apenas la valija llega a una estación, se iza una bandera en la casa del administrador de correos y todos los que esperan cartas pueden recogerlas [...] Estos servicios sont tan lentos como desordenados³¹.

Le *tambo* de La Paz ne ressemble guère à ces refuges précaires. Le comte de Sartiges le compare à un « caravansérail d'Orient » avec une « cour entourée de petites chambres et son premier étage soutenu par des arcades moresques ». Si les pièces sont dépourvues de fenêtres et ne reçoivent de la lumière que par la porte d'entrée, l'hôtesse fournit en revanche « des tapis et quelques meubles », si bien que le voyageur bénéficie enfin d'un « demi-confort », expression qui connote le progrès et renvoie à un espace intérieur idéal. Flora Tristan reçue dans une maison au Callao insiste sur « ce luxe de *comforts* particuliers aux Anglais » (Tristan, 2001, p. 554). Le parallèle entre La Paz et Lima est double : à La Paz, le *tambo* ainsi nommé de façon générique est tenu par une femme, une Espagnole, et à Lima, Madame Denuelle, une Française arrivée en 1825. Cette dernière tient « un hôtel garni qui est le plus beau et le mieux tenu de tous ceux que renferme la ville » (Tristan, 2001, p. 570), avec une salle de restaurant et d'autres pièces communes. Il ne s'agit plus tant d'un lieu de passage que de séjour pour les étrangers fortunés, officiers et commerçants qui louent des appartements avec le linge et le service³². Comble du luxe : les domestiques sont Français ou Anglais, de sorte que l'hôtel constitue une véritable colonie où la jeune femme séjourne en vendant ses robes pour y demeurer dans l'attente d'un navire en partance pour Liverpool.

Au Cusco, après quatre mois de route, Sartiges est logé dans un *tambo* de la place de San Francisco. Il le définit comme « la maison d'un riche *caballero* de la ville, don An... » pour qui il avait plusieurs lettres de recommandation. Et de se retrouver « installé dans une maison non pas *confortable*, mais où rien ne manquait, excepté des cheminées et des poêles ». José María Blanco, qui accompagne le Président Orbegoso, dresse une liste des

³¹ Pour plus de précisions on se reportera à Tschudi (2003, p. 320).

³² Le séjour de 2 mois est évalué par Flora Tristan à 120 piastres.

tambos de Cusco, huit au total³³ dont celui d'Anselmo Centeno de la place San Francisco. La discrétion de Sartiges sur l'identité de son hôte s'explique sans doute. Si Centeno accueille chez lui des voyageurs, il exerce les plus hautes fonctions, comme préfet et commandant général, et est l'homme le plus riche de la région³⁴.

Les voyageurs étrangers se ressourceient quand ils arrivent dans des auberges tenues par des compatriotes. Ils sont plus souvent hébergés à titre gracieux par les notables, prévenus par une lettre de recommandation. Sartiges est logé à Lampa par un chirurgien anglais qui a combattu avec les patriotes et s'est reconverti dans le commerce ; il y apprécie « une maison confortable », puis près d'Urcos, il séjourne chez un « vieil hidalgo espagnol » qui dispose de « tout ce luxe de bon aloi qu'on retrouve encore dans quelques anciens manoirs de France, au fond de l'Auvergne ou du Périgord ». La comparaison qui paraît inattendue s'explique dès lors que nous avons découvert les origines d'Eugène de Sartiges issu de la noblesse du Limousin³⁵. Ces facilités peuvent être rapprochées des conditions de voyage du Président Orbegoso que remémore José María Blanco dans un style dépouillé. Le cortège officiel est accueilli triomphalement souvent, dans les haciendas de ses partisans ou dans les presbytères mis à sa disposition. Ces espaces propres aux notables sont toujours protégés du froid par des tentures et des tapis en abondance. La trilogie « tentures, tapis et luxueux baldaquin » revient à maintes reprises dans le journal de bord de José María Blanco³⁶. La plus haute autorité de l'État est d'autres fois confrontée à l'absence de commodité et obligée d'endurer la faim comme un voyageur ordinaire :

Llegó S.E. a este pueblo, anejo de Viñac, a las seis de la tarde, y no encontró más que cuatro miserables indios desprovistos de subsistencia, que le proporcionaron un incómodo alojamiento, tal que no teniendo con que comer se retiró a dormir para salir pronto de este mal paso. (Blanco, 1974, 1, p. 20)

Le Président et sa suite se remettent en chemin dès l'aube dans l'espoir d'un accueil meilleur qui tarde à devenir réalité :

El cura, luego que supo la marcha de S. E. de Viñac, se retiró con tiempo a un anejo distante [...] para evitarse el alojarlo. Al retirarse dejó la casa vacía de trastes ; así que se alojó S. E. con incomodidad (Blanco, 1974, t. 1, p. 21)

L'accueil, bon ou mauvais, s'explique par la position politique des autorités, mais aussi par la routine des pillages ; la population préfère plier bagage plutôt que de se voir une fois de plus dépossédée au nom d'un ordre républicain tout à fait irréal.

³³ José María Blanco et ses contemporains évaluent la population du Cusco à 40 000 habitants.

³⁴ Anselmo Centeno sera quelques années plus tard fouetté sur la voie publique et contraint de quitter la ville du fait de ses alliances politiques. Sa fille, María Ana Centeno de Romainville prolonge la tradition familiale dans la seconde moitié du siècle comme le rapporte Clorinda Matto de Turner dans la biographie qu'elle lui consacre : « Su finca era una especie de hotel gratuito para todo el que quisiese ocuparlo, no importaba que fuese desconocido » (Matto, 1890, p. 204-205).

³⁵ Les Sartiges étaient seigneurs de Lavandés depuis le XV^e siècle. Quant à l'hidalgo espagnol, les jurons qu'il profère, l'apparente à un Argentin : « Le vieil hidalgo n'acceptait pas de bon cœur le nouvel ordre de choses. Il ne pouvait s'accoutumer à donner ses fils pour l'armée, ses mules et ses chevaux pour les équipages, ses piastres pour les généraux. - *Che P... esta patria !* (quelle catin que cette patrie !) me disait-il avec une mauvaise humeur comique ; pour l'entretenir, il lui faut le plus pur de notre sang, et, pour couvrir son grand corps dégingandé, elle prend nos capitaux et les revenus de nos terres. *Che p...!* ». (Sartiges, 1851, 9, p. 891)

³⁶ « En la hacienda de Chumbibamba recibió de fiesta y con muchas damas a S.E. el cura vicario [...] La casa estaba ricamente adornada con colgaduras, alfombras y rico dosel » (Blanco, 1974, 1, p. 81).

Voyage officiel, séjour privé ou exploration, tous les témoins représentent la difficulté de circuler dans un Pérou dépourvu de voie de communication moderne. Le déplacement à dos de mule ou à cheval est très coûteux en montures, en temps et en termes de santé.

Sur la côte, corvettes et bricks, voiliers à deux ou trois mâts, vont être remplacés par la navigation à vapeur à partir de 1840, beaucoup plus rapide³⁷, avec des correspondances de port à port et sous le contrôle commercial britannique qui occupe peu à peu tous les espaces d'échange. Le paysage des environs de Lima tel que l'a décrit Flora Tristan cessera d'être verdoyant, victime de la déforestation pour fournir en bois de chauffage les bateaux à vapeur.

Quant à Eugène de Sartiges, dont le voyage mérite un examen beaucoup plus approfondi tout comme celui de José María Blanco, il conclut sobrement le récit de ses tribulations:

Il était toujours entré dans mon plan de revenir par les pampas jusqu'à Buenos-Ayres, et de m'embarquer là pour le Brésil ; mais, après mon dernier voyage dans les Cordillères, je me sentais fort peu disposé à recommencer mes promenades à dos de mule. Je m'arrêtai donc au parti le plus simple, c'est-à-dire à doubler le cap Horn. Je m'embarquai au Callao sur un brick français, et, quarante-huit jours après avoir quitté la république péruvienne, je prenais terre dans l'empire brésilien. (Sartiges, 1851, t. 10, p. 1059)

Mariano Paz Soldán lui donne raison lorsqu'il écrit dans le premier dictionnaire géographique du Pérou en 1877:

Le Pérou sera le pays le plus riche du monde le jour où il y aura partout des chemins de fer ou tout au moins des chemins carrossables³⁸. (Paz Soldán, 1877, p. 760)

³⁷ Islay-Le Callao était effectué en quatre jours et douze heures ; avec le bateau à vapeur, le trajet dure un jour et dix-huit heures, et dans le sens contraire, deux jours au lieu de dix-huit jours (Macera, c. 1987, 141).

³⁸ Alberto Regal précise que la circulation sur la route de Cusco à Sicuani ne fut autorisée qu'en 1899 de façon provisoire, soit plus de 70 ans après le rêve de Bolivar. En 1896, fut signé le contrat de cette « carretera » cédée à un concessionnaire pour vingt ans. Pour le transport des passagers, des diligences de 12 et 6 places seraient mises en service, ainsi que des voitures de 2 et 4 sièges, et pour les marchandises, circuleraient des chariots (« carretas de 4 y 2 ruedas »). Cette route perdit toute importance dès que le chemin de fer fut implanté en 1908. (Regal, 1965, 4)

AUTEURS ET RECITS DE VOYAGE CITES

Chronologie	Voyageur	Première édition	Titre et numérisation
1771-1773	Concolorcorvo Alonso Carrio de la Vandera – Calixto Bustamante	1775-1776	Lazarillo de ciegos y caminantes desde Buenos Aires hasta Lima (cervantesvirtual.es)
1830- 3 septembre 1833	Alcide d’Orbigny (départ de France le 30 juin 1826 ; le Pérou est une escale)	1839-1844	Voyages dans l’Amérique méridionale Tomes 2 et 3 (gallica.bnf.fr)
8 septembre 1833-15 juillet 1834	Flora Tristan	1838	Pérégrinations d’une paria (gallica.bnf.fr)
Octobre 1833- février 1835	Eugène de Sartiges	1851	Voyage dans les républiques de l’Amérique du Sud, Revue des deux mondes, sous le pseudonyme de E.S.de Lavandais (gallica.bnf.fr)
1834	José María Blanco	1837 manuscrit	Diario de la marcha que hace ...don Luis José Orbegoso a los departamentos del sur
1838-1842	Johann Jakob von Tschudi	1846	Peru. Reiseskizzen aus den Jahren 1838-1842
1841-1848	Adolphe de Botmiliau	1850	Les républiques de l’Amérique du Sud. Revue des deux mondes (gallica.bnf.fr)
c.1838 -1847	Paul Marcoy	1861	Scènes et paysages dans les Andes (gallica.bnf.fr)
	Paul Marcoy	1869	Voyage à travers l’Amérique du Sud

BIBLIOGRAPHIE

Sources primaires

Blanco José María, 1974, *Diario del viaje del presidente Orbegoso al Sur del Perú*, Instituto Riva Agüero, 518 p., 2 volumes. Édition de Félix Luna Denegri

Concolorcorvo (Carrio de la Vandra Alonso), 1985, *El Lazarillo de ciegos caminantes*, Caracas, Ayacucho, 316 p. Édition d'Antonio Lorente Medina

Marcy Paul, 2001 [1869], *Viaje a través de América del Sur : del Océano Pacífico al Océano Atlántico*, Lima, IFEA, 1199 p., 2 volumes. Édition en espagnol de Jean-Pierre Chaumeil

Orbigny Alcide d', 2002, *Viaje a la América meridional...República de Bolivia, República del Perú*, La Paz, IFEA, 1785 p., 4 volumes. Édition en espagnol de Jean Joinville Vacher, E. Rivera Martinez et alii

Porrás Barrenechea, Raúl, 1947, *Dos viajeros franceses en el Perú Republicano*, Lima, Cultura antártica, 216 pages.

Inclut les récits de voyage d'Eugène de Sartiges sous le titre *Viaje a las repúblicas de América del Sur* et Adolphe de Botmiliau *La República Peruana ; la sociedad peruana*

Tristan Flora, 2001[1838], *Pérégrinations d'une paria*, Paris, Actes Sud, 670 p. Édition de Stéphane Michaud

Tschudi von Johann Jakob, 2003 [1846], *El Perú : esbozos de viajes realizados entre 1838 y 1872*, 452 p. Édition de Peter Kaulicke

Sources secondaires (consultation des sites électroniques en décembre 2009)

Arroyo Ferreyros Juan Carlos, 1996, « Apuntes para una Historia del Transporte Urbano de Lima », <http://www.monografias.com/trabajos24/transporte-urbano-lima/transporte-urbano-lima.shtml#loscoches>.

Benize-Daoulas Régine, 2002, « Voyage en Paulie-Laurencie, essai sur une construction polyphonique », *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, vol. 31-2, Lima, p. 183-218

Bonilla Heraclio, 2005 [1973], « Islay y la economía del sur peruano », *El futuro del pasado*, Lima, Fondo Editorial del Pedagógico San Marcos, t. 2, 865-888.

Contreras Jesús, 1987, « Los arrieros de Carmen Alto : notas sobre la articulación económica en la región de Ayacucho », *Boletín americanista*, n° 37, Universidad de Barcelona, p. 49-72

Hildebrandt Martha, 1994, *Peruanismos*, Lima, Biblioteca Nacional, 544 p.

Macera, Pablo, c. 1987, *Historia del Perú 3*, Lima, Bruño, 206 p.

Manrique Nelson, 1987, *Mercado interno y región La sierra central 1820-1930*, Lima, Desco, 284 p.

Martínez Martínez, Guadalupe, 2009, « Qhapaq Ñan : el camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos », *Ería*, 78-79, Oviedo, p. 21-38.
<http://www.revistaeria.es/index.php/eria/article/view/773/746>

Matto de Turner Clorinda, 1890, « María Ana Centeno de Romainville », *Bocetos al lápiz de americanos célebres*, Lima, Bacigalupi, 195-207.
<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/06920623155758651932268/index.htm>

Paz Soldán Mariano, 1877, *Diccionario geográfico estadístico del Perú*, Lima, Imprenta del Estado, 1077 p.

Poma de Ayala Huaman, 1980 [c.1615], *Nueva corónica y buen gobierno*, Caracas, Ayacucho, 2 volumes, 868 p.

Porrás Barrenechea Raúl, 2008, *La culture française au Pérou*, Lima, Instituto Porrás Barrenechea, 48 p.

Regal Alberto, 1965, *Historia de los ferrocarriles de Lima*, Lima, Universidad Nacional de Ingeniería, 254 p.

Salaverry, José, 2007, *Instrumentos y sistemas andinos : medición, cómputo de tiempo y lugar*, Lima, UNMSM, 283 p.

Sanhueza Maria Cecilia , 2007, « Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928) », *Estudios atacameños*, n° 34, San Pedro de Atacama, Universidad Católica del Norte, p. 113-136

http://www.estudios-atacamenos.ucn.cl/revista_38/pdf/numero34/6-sanhueza-gundermann.pdf

Villanueva Urteaga Horacio, 1981, *Gamarra y la iniciación republicana en El Cuzco*, Lima Banco de los Andes, 314 p.