



SOUS LA DIRECTION DE
ALAIN MUSSET

7 ROUTES MYTHIQUES



QUAND
L'HISTOIRE
SE MÊLE À
LA LÉGENDE



ARMAND COLIN

7 ROUTES MYTHIQUES

QUAND L'HISTOIRE SE MÊLE
À LA LÉGENDE

Conception de la couverture : *Misteratomic*
Conception de la maquette intérieure : Raphaël Lefevre
Responsable d'édition : Ronite Tubiana
Édition : Florian Boudinot
Fabrication : Pernelle Pécot-Kleiner
Crédits des images p. 98 à 113 : Cuadrado, Margerin ©Dargaud 2018

© Armand Colin, 2018
Armand Colin est une marque de
Dunod Éditeur, 11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff
www.armand-colin.com
ISBN 978-2-200-62206-0

ARMAND COLIN

INTRODUCTION 7

ROUTES TRACÉES,
ROUTES VÉCUES,
ROUTES RÊVÉES



VIA APPIA 12

REGINA VIARUM,
LA REINE DES ROUTES



LE CHEMIN DE SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE 32

LA RÉINVENTION DU MYTHE



LES ROUTES DE LA SOIE 52

HISTOIRE, LÉGENDE
ET GÉOPOLITIQUE



QHAPAQ-ÑAN 74

LES CHEMINS INCAS
ET LE CHOC DES MÉMOIRES



LA ROUTE 66 98

L'INVENTION
D'UN MYTHE AMÉRICAIN



LA NATIONALE 7 116

996 KILOMÈTRES
ET 2000 ANS D'HISTOIRE



PARIS-ROUBAIX 132

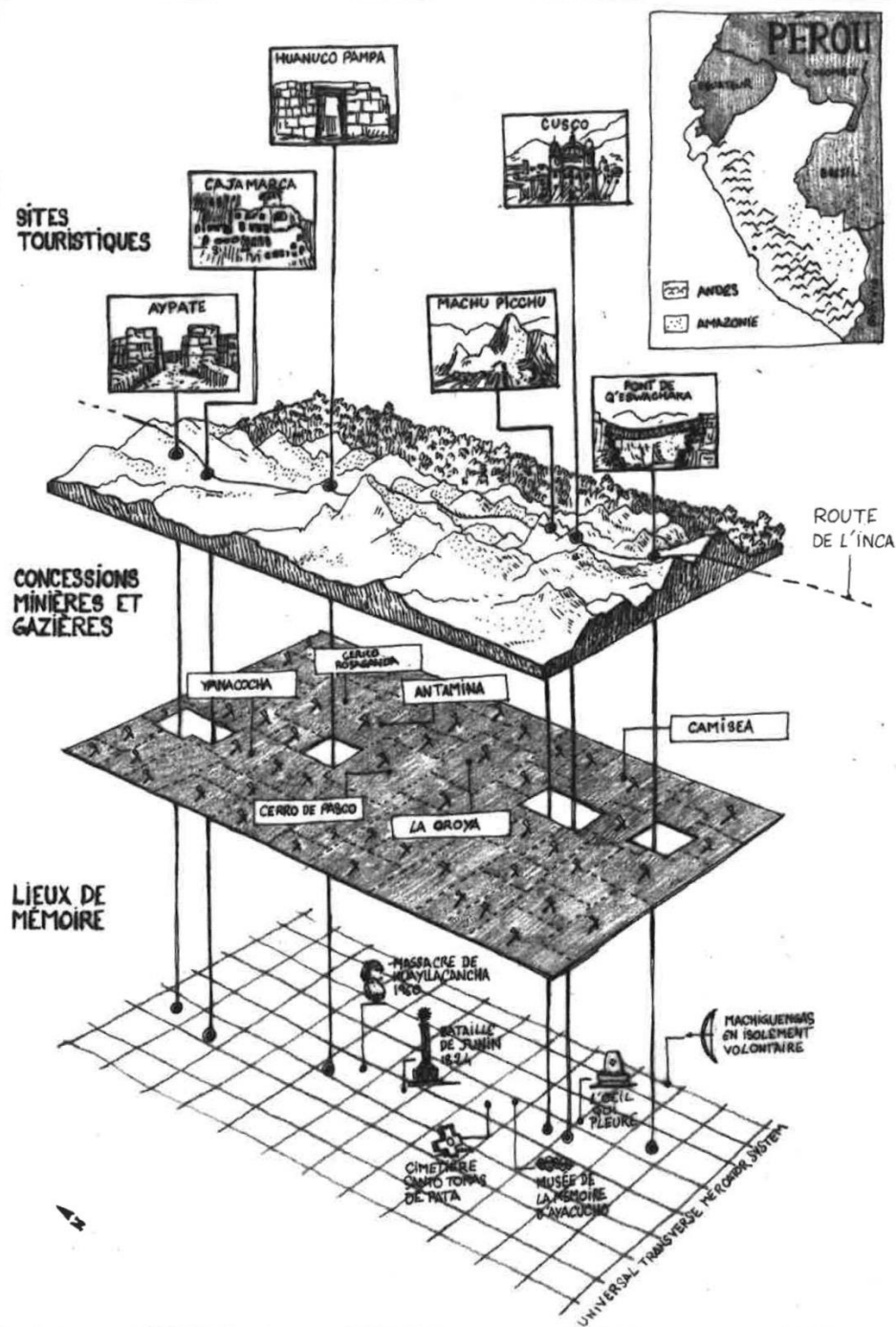
LE CYCLISME,
LA ROUTE ET L'HISTOIRE

NOTES ET RÉFÉRENCES 151

LES AUTEURS
ET LES ILLUSTRATEURS 157

LES CHEMINS INCAS ET LE CHOC DES MÉMOIRES

Texte de Sébastien Jallade
Illustrations de Laurent Maffre



Comment évoquer les routes incas sans se perdre dans une litanie de superlatifs un peu vaine ? Comment évoquer l'histoire de ces 30 000 kilomètres de réseau, les six pays andins traversés, la géographie peu commune de ce que beaucoup nomment désormais le Qhapaq Ñan ? Commençons par un constat : les chemins incas sont en voie d'abandon. On ne compte plus les *quebradas* profondes sans ponts, les tronçons partiellement détruits, envahis de marécages ou menacés par des mines.

Assez curieusement, c'est au moment où ces chemins disparaissent qu'on en redécouvre

la portée symbolique. De toutes les grandes routes mythiques, elles sont celles dont la monumentalité est la plus marquée. Les hauts lieux sont innombrables : des *ushnus* reculés, des tronçons de chaussées empierrées à des vestiges de ponts oubliés. Pourtant, ils restent inaccessibles au plus grand nombre. Trop loin, inhospitaliers, méconnus, isolés des cordillères les plus célèbres. Les anciennes voies de communication articulant la cordillère dans un axe nord-sud sont un mythe plus qu'une réalité.

Arrêtons-nous un instant dans la ville de Huamachuco, dans les Andes du Nord du Pérou. La route inca s'éclipse sous un chemin rural, puis une piste, qui elle-même devient une rue pavée pénétrant dans les

Ci-contre : le plus souvent négligés par les populations locales, les chemins incas ont été déclarés patrimoine mondial de l'UNESCO.

premiers faubourgs, pour aboutir à la *plaza de armas*, la place centrale, où les Espagnols ont érigé l'église. Le chemin offre, un instant, l'illusion d'une réconciliation possible entre le patrimoine et la nature, entre l'histoire et la géographie, traversant les territoires et les époques.

Pour autant, un jour, je pénétrai à pied dans la ville en pleine semaine sainte. Les arènes, la *plaza de toros*, s'étaient muées en Colisée romain. À chaque station, des policiers déguisés frappaient le Christ de coups de fouet si réalistes que du sang giclait sur la foule. Une voix sentencieuse retraçait par haut-parleur les scènes de la Passion avec emphase. Toute la ville s'était convertie pour l'occasion en un décor de péplum⁵. Ce qui frappait surtout était le caractère profondément démocratique du public. Car tout le monde était là : jeunes et vieux, hommes et femmes, commerçants, fonctionnaires ou paysans, autorités. La Passion du Christ de Huamachuco revêtait tous les ressorts d'un phénomène mémoriel véritable.

Je pouvais mesurer le décalage entre deux formes de célébration de la mémoire, deux modes d'invocation du passé aux ressorts radicalement différents : d'un côté, la procession religieuse, la relique sacrée, un rituel éminemment pluriel et populaire. De l'autre, la procession du patrimoine, la relique profane, qui prenait la forme des chemins incas sur lesquels je marchais depuis plusieurs semaines.

Or ceux-ci étaient souvent détériorés ou inexistants. Les paysans profitaient de chaque occasion pour y faire passer un tracteur, une moto ou en retirer des pierres pour le sou-

basement de leurs terrasses. Dans les zones rurales, les anciens chemins participaient rarement aux constructions identitaires des communautés de La Cordillère. Il s'agissait plutôt de politiques publiques verticales impulsées par certaines autorités, qu'elles soient locales ou nationales. Ce décalage entre imaginaire et usage faisait déjà du Qhapaq Ñan le ressort d'une fiction désincarnée : une route spirituelle sans pèlerins, une route marchande sans commerçants, une route mythique sans touristes, dont les seuls points de jonction avec le présent sont le tourisme et l'imaginaire.

Le défi, fascinant, est justement là. L'Histoire est convoquée depuis une vingtaine d'années par un nombre innombrable d'acteurs - État, médias, mouvements indianistes, organisations internationales - afin de réinvestir le territoire andin par le registre d'un récit. Les chemins incas sont devenus un projet politique à la fois contradictoire et ambigu, qui souligne le gouffre qui sépare ceux qui les célèbrent et ceux qui vivent autour.

LES PONTS DE LA MÉMOIRE

Pachachaca signifie le « pont sur le monde » en langue quechua. Il se niche au creux d'une dépression profonde de 1 800 mètres, non loin de la ville d'Abancay. Situé sur l'ancien chemin inca séparant Ayacucho de Cusco, c'est un ouvrage d'art massif de l'époque coloniale. Pour autant, le pont aujourd'hui ne sert presque plus à rien. Depuis quelques années, la route asphaltée passe en amont et le Pachachaca est devenu un monument classé au patrimoine culturel de la nation.



PAUCARÁ (HUANCVELICA, PÉROU)

Il est difficile de définir le registre de l'expérience aujourd'hui offerte autrement que par la mise en valeur d'une certaine esthétique du paysage. Les vendredis soirs, les couples d'amoureux s'y embrassent et déambulent quelques instants. Le corps n'éprouve plus ici le sens des anciens chemins autrement que par le biais de la chaleur infernale qu'il y fait pendant la journée. D'aucuns penseront peut-être à une autre mémoire, littéraire cette fois-ci : il y a 50 ans, José María Arguedas, le célèbre écrivain et anthropologue péruvien, y consacrait un chapitre de son roman, *Les Fleuves profonds*. Le romancier y évoque l'enfance d'Ernesto, qui suit son père,

avocat itinérant entre Andahuaylas et Cusco. Scolarisé à Abancay, il descendait au pont pour échapper au monde arrogant de la ville, auquel il se sentait étranger.

Le Pachachaca arguedien, c'était la porte séparant deux façons d'habiter l'espace andin. Aux Andes rurales, la langue quechua, le monde des anciens chemins, un imaginaire de mobilité du territoire où les mêmes itinéraires avaient permis aux populations de circuler massivement jusqu'à la moitié du ^{xx}e siècle. Aux villes, l'internat en langue espagnole, le monde des haciendas, une modernité sédentaire qui tourne le dos au territoire andin.

Arguedas dépeint ici la rupture historique, sociale, culturelle – périlleuse –, entre mémoire et territoire. Une époque où les imaginaires se séparent et se racialisent, même au cœur des Andes, pour ne plus se retrouver depuis.

Il y a quelques années, je revins au pont de Pachachaca pour y réaliser un film autour des enjeux de mémoire liés au conflit armé interne. Celui-ci avait opposé, il y a 30 ans, l'État péruvien aux guérillas du Sentier lumineux et du Mouvement révolutionnaire Túpac Amaru, provoquant près de 70 000 morts. Pour les déplacés ayant fui la violence, il avait été le seul pont de la région à ne pas avoir été détruit. D'aucuns, dans une association d'Abancay, s'efforçaient de faire connaître cette histoire, sans succès. Voilà soudain que de ce pont si emblématique, surgissait une autre mémoire, au travers de la force considérable de certains témoignages. Le traumatisme de la fuite était renforcé par une circonstance aggravante. La plupart de ceux que l'on appelle aujourd'hui les « déplacés forcés » avaient fui la violence sans papiers ; faute d'état-civil, ils étaient considérés alors comme des citoyens au rabais, sans droits, inconnus pour la nation. Encore aujourd'hui, beaucoup font état du sentiment de discrimination dont ils font l'objet, à Abancay.

Loin du discours envahissant sur le « patrimoine de la nation », le Pachachaca, le joyau architectural, une trace monumentale du passé, apparaissait comme un instrument susceptible de promouvoir un espace original et pluriel. Il cumulait les mémoires historiques et littéraires, reflet de l'inextricable diversité mémorielle du Pérou d'aujourd'hui. Surtout, il permettait de réconcilier un symbole patri-

monial avec les exigences de citoyenneté du présent, celles du nécessaire et indispensable travail de mémoire lié au conflit armé.

C'est bien là l'un des défis majeurs du Pérou d'après-guerre. Le traumatisme provoqué par la violence a engendré une remise en cause profonde, tant pour la nation péruvienne que pour l'État, délégitimé par les actes de violence commis par les forces armées et la police. La question des exigences de justice et de réparation est devenue, depuis lors, le principal enjeu de mémoire du pays.

Mais le plus troublant est que la mise en patrimoine de ce symbole ne donnait lieu à aucune mise en valeur de cette pluralité de mémoires. Le pont de Pachachaca ne semblait pas non plus convenable pour les promoteurs du Qhapaq Ñan. Il n'a que très rarement été cité comme un des hauts lieux possibles des anciens chemins incas, comme si la nation ne pouvait se retrouver dans son architecture coloniale. Oublié, le pont arguédien, qui n'y trouvait rien à redire, au passé espagnol. Au contraire, sa monumentalité était un gage supplémentaire, non pas l'instrument d'un discours culturel revendicatif.

Le projet Qhapaq Ñan⁶ lui préfère le pont suspendu de Q'eswachaka. En seulement quelques années, celui-ci est devenu un emblème patrimonial autant que médiatique, affublé du surnom de « dernier pont inca » : cela se manifeste par des documents pédagogiques ou ludiques destinés aux enfants, un classement au patrimoine culturel immatériel de l'humanité, des expositions, des livres et des reportages. Par ailleurs, depuis 2013, une banque, la BanBif, parraine ce



pont, tressé chaque année depuis l'époque inca. Dans les agences de San Isidro ou de Miraflores, à Lima, on peut voir les affichettes proclamant que la banque préserve « 500 ans de tradition culturelle ». La banque est péruvienne, ses actionnaires internationaux, ses clients à Cusco ou Trujillo. Mais qu'importe : notre époque a cela de particulier qu'elle aime produire des alliances inattendues, fruit d'intérêts croisés et ponctuels entre des acteurs que tout oppose.

Pachachaca et Q'eswachaka révèlent donc deux imaginaires du territoire diamétralement opposés. Deux façons de concevoir l'espace andin, deux symboles dotés d'une

fonctionnalité identique, des ponts, tous deux situés sur l'axe central des anciens chemins incas au Pérou, mais qui connaissent des destins mémoriels radicalement différents.

Il ne s'agit pas ici de dénier au pont de Q'eswachaka son rôle social, mais plutôt d'en questionner son instrumentalisation symbolique : la célébration à outrance d'une identité nationale fondée sur le passé pré-hispanique, un imaginaire de mobilité territoriale nostalgique de l'époque inca, fort de communautés orgueilleuses parce qu'autochtones, héritières des *chasquis*⁷, ne saurait répondre qu'imparfaitement aux défis d'inclusion qui se posent à la société péruvienne aujourd'hui.



TARMATAMBO (JUNÍN, PÉROU)

Pour en revenir au Pachachaca, j'ai longtemps été surpris de l'absence d'Arguedas dans le mythe du Q'apaq Ñan tel qu'il est promu aujourd'hui. Voilà l'écrivain le plus emblématique du Pérou, quechuaphone, icône s'il en est, dont l'action de son roman le plus célèbre se déroule au fil des anciens chemins. Il dessine sans aucun doute un paysage nostalgique, mais un panorama saisissant de ce que pouvait être le territoire andin du début du xx^e siècle. Le destin des deux ponts souligne combien les routes incas s'inscrivent dans un imaginaire de représentation profondément hétéroclite du territoire andin, reflet des luttes idéologiques qui traversent la société civile du pays jusqu'à aujourd'hui.

LES CHEMINS DE LA MODERNITÉ

Javier Protzel, dans son livre *Espacio-tiempo y movilidad. Narrativas del viaje y de la lejanía*⁸, dévoilait récemment combien les migrations massives, la construction des routes et des chemins de fer avaient modifié en profondeur, tout au long du xx^e siècle, la relation au territoire andin. Cela avait induit une transformation de la perception du temps et de l'espace, facilitée par l'apparition de mobilités nouvelles au cœur des Andes. Ce mouvement s'est reflété au niveau littéraire avec l'essor des récits de voyage, « ces discours de la modernité » et du « lointain », comme l'écrivait l'auteur. Ils feront de la question de la mobilité le reflet d'imaginaires territoriaux fondamentalement divergents, voire éminemment racialisés.

Paisajes Peruanos, de José de la Riva-Agüero y Osma⁹, en est un exemple. L'auteur, issu

de l'aristocratie, s'engage en 1912 dans un voyage original, à rebours des élites intellectuelles de son époque : il relie Cusco à Huanayo à dos de mule. Pour cela, il emprunte les anciens chemins de la cordillère des Andes, notamment le tronçon central andin du Q'apaq Ñan. Riva-Agüero y Osma ne fait pas encore des chemins incas le support central de sa narration. Mais déjà, des jalons narratifs se posent : le face-à-face avec la nature est grandiose. Les émotions sont sublimées par les traces du passé, où tous les grands moments de l'histoire du Pérou – préhispanique, colonial, républicain – seraient idéalement représentés.

Chacune des étapes de son voyage est l'occasion de célébrer un territoire andin magnifié. Ainsi, lorsqu'il arrive au gouffre du canyon de la rivière Apurimac, il clame : « Axe de toute notre histoire, c'est la voix titanessque de la Patrie ». Puis, au fil de sa route, il écrit : « Ainsi va ce chemin, plat et lisse, s'étirant entre la vallée profonde à droite et les montagnes escarpées qui regardent le Sud. C'est une empreinte indigène reconnaissable entre toutes, triomphante et admirable, la frange de l'antique voie impériale qui court inflexible en dominant les précipices. »

Riva-Agüero y Osma formule un récit ambigu : il peint une fresque où le paysage social est éminemment absent, lui substituant un itinéraire fait des lieux de mémoire de la patrie qu'il revendique, un « voyage commémoratif étranger au présent », écrira Protzel. Bien qu'ayant de réelles qualités littéraires, son texte reste profondément marqué par le contexte idéologique de son époque. L'historien Victor Vitch parlera, dans un article

consacré à *Paisajes Peruanos*, de la construction d'un récit de pouvoir, tentant d'intégrer « l'Indien » dans le projet national¹⁰.

Dans un registre opposé, Ernesto Bonilla del Valle va aussi utiliser les chemins incas comme support symbolique de sa narration. Né en 1906 dans la ville andine de Jauja, il s'en va très jeune, à douze ans, à Lima. Il ne reverra jamais sa mère, qui décède peu après. De cette expérience, il gardera une nostalgie profonde de la vallée du Mantaro, sa terre natale. Dans son livre, *Jauja : Estampas del folklore*, publié en 1946, les anciens chemins incas servent de support à ce sentiment. Ils apparaissent régulièrement sous le vocable de « chemin royal », pour mieux souligner leur abandon, l'oubli dans lequel ils sont irrémédiablement plongés. Dans le poème « Mon village de montagne et la maison du grand-père », il écrit : « Tandis que je souffre de tout ce qui n'est plus, un camion Ford passe, heurtant le silence de ma nostalgie, et une fois de plus la tristesse m'envahit et je ferme les yeux pour contempler la vieille place de mon village. Par la rue Royale, la rue même qui passe sous la voûte de la maison de don Lucas, vient avec sa démarche lente et fatiguée, comme s'il comptait ses pas, le sorcier don Bernardo. »

Chez Bonilla, la modernité agresse. Elle arrache les hommes à leur mémoire. Son retour fait de lui un étranger en son pays. Poète déraciné, il fait l'expérience d'une terre natale introuvable dans la ville de Jauja, où le « chemin royal » devient synonyme d'un refuge, d'un autre rapport au temps et à l'espace. Bonilla dépeint un imaginaire de mobilité aux

antipodes de celui de Riva-Agüero y Osma. Sa littérature est profondément marquée par la question de la migration. On retrouvera ce sentiment chez Arguedas. Lui aussi est né dans les Andes, au fil des anciens chemins. Lui aussi s'exprime pourtant, dans ses romans, en espagnol. Tous deux dépeignent une vision charnelle et émotionnelle du territoire andin, ballotés entre deux cultures, assurément trop complexe pour les faire entrer dans le panthéon du mythe contemporain du Qhapaq Ñan.

Mais c'est bien avec Antonello Gerbi que l'imaginaire des chemins incas tel qu'on le connaît aujourd'hui se met en place. Il en est l'auteur le plus emblématique. En 1940, soit à la même époque que Bonilla, mais dans un tout autre registre, il publie *Caminos del Perú, Historia y actualidad de las comunicaciones viales*¹². Gerbi métaphorise cette production d'un symbole en gestation. Avec lui, les routes incas se mettent au service du roman national. Dès les premières pages de son ouvrage, il écrit ce qui est à ce jour la plus belle ode littéraire sur les chemins, autant qu'un gigantesque raccourci : « Le Pérou est un chemin. D'autres pays peuvent se résumer à un symbole géographique. L'Égypte est une vallée, le Brésil une jungle, l'Argentine une pampa, la Sibérie une steppe, l'Angleterre une île, le Panama un isthme tranché, la Suisse une poignée de montagnes constellées d'hôtels. Le Pérou est un chemin : aucune autre qualification géographique ne l'exprime aussi justement ».

Très vite pourtant, le lyrisme cède la place à une approche historique sur le devenir des chemins. Gerbi les replace dans leur contexte



aux époques préhispanique, coloniale et républicaine. Le constat est circonstancié. Il ébauche un panorama implacable de la méconnaissance des Andes péruviennes par les élites liméennes du XIX^e siècle. Par ailleurs, il les réinscrit dans leur dimension territoriale. Gerbi comprend qu'ils servent un projet politique. C'est évidemment le sens sous-jacent de la sentence « *El Perú es un camino* » (« le Pérou est un chemin »). Pour cela, il établit une filiation directe avec les routes modernes. Les chemins incas, même détruits, avilis, niés, témoigneraient de la quête historique d'intégration du territoire andin. Les routes actuelles en seraient les héritières, unies par un même dessein, celui de la voie de la reconquête inachevée du territoire.

Déjà, on peut voir comment les imaginaires instruisent une vision d'un pays et les stéréotypes qui les soutiennent. Les Andes sont perçues comme un obstacle, un espace fragmenté par des montagnes et des distances infranchissables, fait de solitude et d'isolement. Le Pérou est identifié à un « archipel » marqué par la distance et le vide, une sorte de mer faite d'îlots de civilisation. La réponse du chercheur et intellectuel passe par celle des chemins. La géographie doit être domptée, la nature humanisée. S'il fait l'éloge de la saga du train, Gerbi vante les mérites incontournables des routes. Les chemins seraient, depuis la nuit des temps, le trait d'union, le point commun entre le passé et le présent, c'est-à-dire le socle de la construction de l'identité nationale. C'est par eux que passera le progrès. Du défi posé par la nature, unifiée par les chemins, humanisée, surgirait la patrie conquérante.

Ce faisant, au fil des pages, se dessine la métaphore de Gerbi : anciennes et nouvelles routes deviennent les veines d'un corps qui irriguent la nation. La filiation fonctionnelle qui existerait entre les deux fait du philosophe italien, aux yeux de beaucoup, le principal précurseur du mythe contemporain du Qhapaq Ñan.

Cependant, si le diagnostic de Gerbi est souvent lucide, il fait fi de la radicalité du processus de modernisation qui a touché le pays. Il prolonge l'idée que les Andes sont un obstacle au progrès du Pérou comme nation. Il promeut les routes modernes au nom de l'utopie de l'automobile, du développement du « marché interne » et de la nécessité de « faire baisser les prix ». Il mésestime l'éminente fonctionnalité des échanges encore liés aux anciens chemins au XX^e siècle, fondés sur le troc et des systèmes de réciprocité.

Dans les Andes, les routes modernes, destinées à l'exportation des matières premières, ont provoqué le déclin massif de l'usage des chemins et l'essor des migrations. Elles ont été construites par le biais du travail forcé, celui de la main-d'œuvre paysanne masculine des Andes rurales. La mise en place des premières routes modernes au Pérou, loin de représenter un trait d'union, est avant tout le reflet des rapports de force et de domination de la société racialisée de l'époque.

Dans les années 1920, le gouvernement du président Augusto Leguía met ainsi en place un programme de construction de « routes de pénétrations » par le biais du travail obligatoire. La loi de « *conscriptión vial* » sera votée en 1921. Dans un discours, en 1928,

Augusto Leguía la qualifiait comme : « ... la grande croisade pour le Pérou de demain. Celui qui l'oublie trahit l'avenir glorieux de la Patrie. Fournir le contingent du sang est une obligation incontournable, mais participer au contingent des routes revient à éviter que notre sang coule sur les champs de bataille. »¹³

Le début du XX^e siècle instaure donc une relation directe entre la rhétorique sur le progrès, les voies de communication dans les Andes et une utopie collective pour le futur,

qui se veut inclusive, mais dont les ressorts sont éminemment autoritaires. Les routes deviennent le substrat d'un projet politique moderniste ballotté de contradictions, alternant avec les premières mesures indigénistes en faveur de la « race indienne », présentes dans la Constitution de 1921. Ceci fera dire à beaucoup d'historiens combien les imaginaires du territoire andin des élites politiques de l'époque relevaient d'un mélange allant de l'utopie modernisatrice à une forme d'autoritarisme libéral.



INCA RAGA (ANCASH, PÉROU)

LA COMMUNAUTÉ DE CULTE, LA VAGUE MÉMORIELLE DU PÉROU D'APRÈS-GUERRE ET L'ESSOR DU QHAPAQ ÑAN

La route, avec Antonello Gerbi, est devenue le support d'un imaginaire du territoire andin et d'un projet pour le futur. Il pose les bases d'une certaine idée du développement des Andes péruviennes, au service de la nation : une utopie patrimoniale en devenir, qui trouvera sa pleine matérialisation cinquante années plus tard. En cela, les anciens chemins incas deviennent l'objet d'un culte qui ne dit pas encore son nom, mais dont les traits sont éminemment proches de ceux observés par Carlota Casalino Sen.

L'historienne a qualifié récemment de « communauté de culte¹⁴ », les groupes qui honorent le souvenir d'une figure héroïque devant *in fine* intégrer le panthéon patriotique de la mémoire collective d'un pays. Ce faisant, elle inscrivait son travail dans le sillage des anthropologues Hobsbawm et Ranger sur l'invention de la tradition¹⁵, pour décrypter, avec brio, le culte mémoriel des héros fondateurs de l'indépendance péruvienne, au ^{xix}e siècle et au ^{xx}e siècle.

La communauté de culte revêt plusieurs aspects : les groupes qui la composent sont issus de la société civile. Par leurs actions, ils maintiennent vivant le souvenir des « prouesses, faits, actes, valeurs et principes » d'une figure destinée à devenir un héros de la Patrie. Le lien avec la société est donc essentiel : « une communauté de culte est le noyau d'une base sociale qui promeut une figure héroïque ». Plus elle

est nombreuse, plus le héros est pertinent dans le temps. La communauté de culte devient ainsi l'un des liens entre cette figure symbolique et la société à laquelle elle appartient, permettant par là même de « construire la nation depuis une perspective généalogique ».

L'historienne distingue trois moments dans ce mouvement : la « communauté de culte spontanée » amorce un processus de réactualisation d'un symbole du passé dans le présent. La deuxième étape implique la mise en place de ressorts plus complexes : la communauté de culte s'organise, sur la base de la société civile, autour de groupes ou de cercles recherchant une incarnation avec la nation. Cela suppose une stratégie permettant de créer une relation de cette figure avec la société, où elle va promouvoir les « éléments émotionnels et symboliques qui établissent une relation d'empathie entre elle et le héros ». Cependant, pour perdurer, la communauté de culte doit obtenir à la fois une reconnaissance officielle, par le biais de l'État-nation, et une légitimation sociale du reste de la société. C'est la troisième étape, celle la « communauté de culte officialisée ». Elle devient une « entité qui sert de référent pour promouvoir de nouvelles valeurs et principes en faveur de la République ».

Il est intéressant de relire les discours et les documents publiés dans les premières années du Projet Qhapaq Ñan. Ceux qui avaient arpenté les routes incas étaient des précurseurs, des explorateurs déclarés d'une nouvelle frontière à découvrir. Le chemin ressemblait à une égo-histoire mythifiée d'une redécouverte, d'une mise en récit apologétique





où tous, ministère de la Culture inclus, devenaient les héros de la grande histoire. Ce faisant, on redécouvrait les auteurs ayant préparé le terrain de l'imaginaire des routes incas, au ^{xx}^e siècle, avant que l'État ne s'en empare à l'orée du ^{xxi}^e siècle. Parmi eux, des archéologues, des aventuriers, des ingénieurs. Il est impossible de les citer tous. Un travail d'archive passionnant reste à entreprendre.

Ils forment une communauté de culte spontanée, diffuse et hétéroclite. Outre Gerbi, citons Alberto Regal Matienzo, qui publie *Los Caminos del Inca en el antiguo Perú* dès 1936, le récit de voyage de Victor Von Hagen, *Los Caminos del sol*, publié en 1958, ou encore, au début des années 2000, Ricardo Reyes Espinosa, avec *La Gran ruta inca*, et, dans un registre proche des mouvements indianistes, *Qhapaq Ñan*, *La Ruta Inka de Sabiduría*, de Javier Lajo. Mais c'est l'archéologue John

Hyslop¹⁶, dont les travaux furent publiés en 1984, qui deviendra la caution académique du culte en construction. Ses cartes à grande échelle sont alors si massivement diffusées, longtemps après sa mort, qu'elles participent au processus de réécriture de l'imaginaire cartographique du territoire andin, bien malgré lui, que les chemins anciens « uniraient » dans la magie réconciliatrice de la géographie et de l'histoire.

Pourtant, pendant toute la seconde moitié du ^{xx}^e siècle, la question des anciens chemins, si elle est présente, ne fait pas l'objet d'un enjeu public dans le débat national. Le fait qui va opérer un renversement spectaculaire sera le conflit armé interne.

Le Pérou dit du « post-conflit » fait du passé le cœur des luttes symboliques du pays. La question territoriale devient un élément crucial des enjeux de mémoire. Car ce sont bien les Andes rurales qui, dans leur grande majorité, ont été marquées au fer rouge par des années de violence. Elles posent un défi à la nation, celui de la mutation territoriale majeure que représente leur réouverture après deux décennies de conflit.

Ce mouvement ne pouvait qu'irriguer le champ de la culture. Dès la fin du ^{xx}^e siècle, des voyageurs ou des chercheurs passionnés utilisent le Qhapaq Ñan comme une voie d'accès pour redécouvrir l'espace andin. Bien d'autres suivront : archéologues, géographes, marcheurs d'influence indianiste, fonctionnaires, technocrates. De façon spontanée, les anciens chemins incas, un marqueur du passé, deviennent un axe de pénétration à partir duquel on va parcourir

les Andes péruviennes, et par là même essayer de les comprendre.

Mais très rapidement, certains acteurs vont plus loin. Le Qhapaq Ñan se convertit en un instrument de mesure du territoire andin, le stéthoscope d'un corps malade. Sa mise en patrimoine naît la même année que la création de la CVR¹⁷, en 2001. Au nom du développement et de leur mise en valeur, les chemins incas deviennent le pivot d'une territorialité dont il convient de faire le bilan. De nombreuses publications sont éditées, mêlant l'intensité d'usage des chemins à des données socio-économiques de toutes sortes. Tout y passe : infrastructures routières, d'éducation ou de santé, taux d'analphabétisme, accès à l'eau ou l'électricité, ratio homme/femme.

Dans un autre livre, *Las voces de los pueblos a la vera del Qhapaq Ñan*, le Projet Qhapaq Ñan entreprend de dresser un inventaire systématique de toutes les spécificités culturelles marquantes du Nord du Pérou. Contes, légendes, coutumes et même particularités culinaires du moindre bourg, se retrouvent unies métaphoriquement par les anciens chemins incas, des plantes médicinales de Cachicadán au jambon fumé d'Ayabaca. Le Qhapaq Ñan, et à travers lui le territoire andin, devient le vecteur de tout ce qui est un temps soit peu relié au passé perçu comme « traditionnel ».

Il faut souligner combien l'État et la société civile redécouvrent les anciens chemins incas dans le mouvement du discours victimaire né du conflit armé. Ce point est essentiel. Valérie Robin et Dorothée Delacroix soulignaient récemment combien la démocratisa-

tion du pays, fortement reliée à la question de la justice transitionnelle, acte le retour de la « problématique indigène en relation avec la violence politique », et la place au cœur du débat politique péruvien du ^{xx}^e siècle¹⁸. Ce mouvement va favoriser la construction de l'archétype d'une figure emblématique ethnicisée de la victime, qui « non seulement est une victime indigène, mais une victime indigène et innocente ».

Dès lors, non seulement la réparation devient « un élément central et essentiel du processus plus large de réconciliation nationale », mais dans le sillage de la CVR, des acteurs de tout type promeuvent une vision ethnicisée des enjeux de mémoire. Or ce mouvement s'inscrit dans un territoire andin perçu comme profondément disqualifié. C'est bien la question de la réparation, du « territoire-victime », qui façonne de façon





spontanée la mise en place de logiques de développement et la requalification d'un symbole pré-hispanique tel que les anciens chemins incas. Le Pérou d'après-guerre favorise ainsi la jonction entre l'imaginaire des « chemins de la modernité » et la revalidation du passé pré-hispanique, déjà ancienne dans l'imaginaire national, au service de la construction de la patrie.

La « Marche pour la paix et la solidarité » en est l'exemple le plus frappant : en 2005, des membres de la société civile entreprennent de parcourir le tronçon central andin du Qhapaq Nán au Pérou, d'Ayapate à Desaguadero, afin de participer au mouvement citoyen en faveur du *Plan Integral de Reparaciones* (PIR), une loi mettant en place des politiques de réparation à destination des victimes du conflit armé. Pendant la marche, des cérémonies sont organisées, au cours desquelles les victimes sont invitées à participer à l'élaboration d'un grand « Quipu » de la mémoire », chaque nœud tissé devant représenter une victime du conflit armé. Ce projet utilise donc spontanément deux symboles de l'époque inca pour les insérer dans les dynamiques de mémoire de l'après-guerre. La marche pour la paix opère là une fusion entre le territoire andin et l'essor du discours victimaire ethnicisé, qui fait des victimes du conflit armé les descendantes d'un passé inca mythifié, que l'antique chemin reliait.

Le Qhapaq Nán est si vaste qu'il est devenu, en quelques années, l'entonnoir symbolique d'un imaginaire territorial sans précédent, celui des Andes péruviennes : les effigies de *chasquis* se mêlent au drapeau arc-en-ciel (la wiphala), à la *chakana* (couramment

dénommée la « croix andine ») ou encore au *pututu*, la conque marine, un instrument de musique utilisé à l'époque pré-hispanique. Il y a aussi tous les sites archéologiques, devenus le lieu de rituels de toutes sortes : des *Inti Raymis*²⁰ ou des commémorations néo-incaïstes, que l'on voyait surtout dans la région de Cusco, se sont développées au fil des anciens chemins, dans tout le Pérou, en à peine quinze ans : au nom de la tradition réinventée et impérialisée²¹, on rejoue des spectacles ritualisés sur les ruines de Tarmatambo (Junín), sur l'*ushnu* de Pumpu (Junín), aux *escalerillas*²² incas non loin de Huamachuco (La Libertad), sur le site archéologique de Huánuco Pampa (Huánuco). Certaines d'entre elles, comme à Aypate (Ayabaca), sont organisées avec la participation directe du ministère de la Culture. Un salarié du projet Qhapaq Nán y officiait, en 2016, comme adjoint du chamane lors de la cérémonie principale du rituel. Le courant néo-incaïste contemporain connaît ainsi une extension sans précédent par le biais de l'unification symbolique des anciens chemins. Se mettent en place des patrons de célébration qui sont partout pareils, créant là une contradiction inattendue : diversité de la géographie et mimétisme des représentations, largement influencé par l'essor d'Internet et des moyens de communication.

Le Qhapaq Nán lui-même possède désormais ses propres processions. Tous les ans, la marche *Wayakuntu* propose une randonnée « d'intégration » binationale reliant le Pérou à l'Équateur. De même, le Qhapaq Raymi réunit des marcheurs qui relient, chaque année, l'ancien *ushnu* de Hatun Xauxa (Jauja) au site de Pachacamac, dans les

faubourgs sud de Lima. De fait, en marchant ainsi, ils inscrivent leurs pas, par un véritable mimétisme processionnel, mais dans un registre radicalement différent, à toutes les fêtes patronales du moindre des villages andins, qui font le quotidien des communautés rurales. Ils reformulent la procession religieuse en une forme contemporaine de mobilité, mais réactualisée et ritualisée dans le cadre d'un symbole nouveau, éminemment profane. Elle en possède les signes, les étendards, l'autel, celui du patrimoine qu'est le Qhapaq Ñan. Certains font halte sur les hauts lieux qui parsèment encore aujourd'hui les chemins incas, à l'image des *apachetas*²³. Ils y revendiquent des offrandes médiatiques et fraternelles à la Pachamama, en mémoire au passé inca, devenu un territoire métaphorique à part entière que d'aucuns traverseraient à pied, comme on pourrait remonter le temps.

L'INTROUVABLE DÉMOCRATIE MÉMORIELLE

Peu à peu, on voit combien certains pans de la société péruvienne convoquent tout un arsenal juridique et symbolique au profit de la réconciliation et de l'unité du pays. D'un outil de diagnostic, il est devenu un remède possible : le symbole commun à tous les Péruviens, celui qui transcenderait les différences, le gage d'une unité retrouvée par le biais d'une démocratie mémorielle renouvelée, puisée dans le passé, dont l'usage social actuel en ferait un legs pertinent pour promouvoir une politique publique à grande échelle. Ce mouvement rencontre un écho puissant dans certains secteurs de l'État liés à la culture et au patrimoine, les mouvements

indianistes, certains milieux du monde académique ou des droits civiques.

L'invocation des chemins incas et sa traduction en politique publique se sont réalisées en un laps de temps très court : la proximité entre le monde politique et l'archéologie péruvienne, le tourisme de masse et d'une façon générale le mouvement international en faveur du patrimoine, incarné par l'UNESCO, ont favorisé le passage quasi immédiat, au Pérou, de la « communauté de culte spontanée » à une reconnaissance officielle de l'État, au travers de l'Institut national de la culture.

La « communauté de culte officialisée » est devenue le reflet des clivages sociaux et territoriaux qui traversent la société péruvienne. Elle fait de l'État, promoteur prédominant des stratégies d'empathie évoquées par Carlota Casalino Sen, l'instrument d'un nombre réduit d'acteurs visant à obtenir la légitimation sociale du reste de la société : inventer, par le biais du patrimoine, une nouvelle figure héroïque de la patrie, qui serait le territoire lui-même.

Le Projet Qhapaq Ñan s'est converti en pivot d'une politique de séduction, recherchant massivement l'adhésion des communautés rurales de la Cordillère, tout d'abord au nom de la tradition et du développement, puis au nom de la participation mais aussi, depuis quelques années, par le biais de discours sur les droits de l'Homme, l'inclusion et les droits culturels. Ceux-ci légitiment la mise en place de grands récits de substitution ignorant bien souvent les dynamiques mémorielles locales.

Ce phénomène crée parfois des tensions avec des secteurs du mouvement indianiste, dans le contexte d'une rivalité symbolique évidente. Ce faisant, tous participent d'un même mouvement qui répond à une mobilisation sociale reposant sur un discours ethnique construit à partir d'un passé inca mythifié, au service de la construction de la nation. La communauté de culte perpétue ainsi, par des formes renouvelées et un contexte contemporain, les hiérarchies instaurées dans la production des imaginaires territoriaux depuis plusieurs siècles.

Dans une société éminemment fragmentée comme le Pérou, faire d'un bien monu-

mental un marqueur du passé, lui assurer une fonction symbolique quelle qu'elle soit – réconciliatrice, patriotique –, révèle les clivages autour de thèmes clefs que sont le rapport au temps, à la nature, ou la perception du religieux. Ils soulignent le décalage majeur qui peut exister entre les échelons locaux et nationaux, ou entre les secteurs ruraux et urbains. Transformés en autant d'enjeux, ces symboles deviennent l'objet de rivalités qui répercutent des logiques de pouvoir. Si réconciliation il y a, elle se fait au prix d'une hégémonie supplémentaire plutôt que d'une démocratie mémorielle introuvable, ou à tout le moins impossible à décréter.

5. Jean-Claude Rufin, *Immortelle randonnée, Compostelle malgré moi*, Paris, Gallimard, Folio, 2013, p. 18.
6. Jean-Christophe Rufin, *op. cit.*, p. 10.
7. Jean-Christophe Rufin, *op. cit.*, p. 9.
8. Paulo Caucci von Saucken, « Formas y perspectivas de la peregrinación actual », *Compostelanum*. 1991, vol. juillet- décembre 91, 36.3-4, p. 166.
9. Le terme mozarabe désigne les populations chrétiennes vivant dans les territoires maures durant le Moyen Âge.

QHAPAQ-ÑAN

1. Nom donné au tronçon central andin des routes incas, reliant la Colombie au Chili, via l'Équateur, le Pérou, la Bolivie et l'Argentine. Par extension, il désigne tout le réseau.
2. Canyon d'origine tectonique et fluvial.
3. Plateformes cérémonielles.
4. Relais des routes incas.
5. Cf. le court métrage *Pasión Huamachuco* (Jallade, 2015).
6. Fondé en 2001 et dépendant du ministère de la Culture du Pérou,

il a pour mission l'inventaire et la conservation des chemins incas, ainsi que leur mise en valeur au travers de politiques de développement.

7. Messagers des routes incas.
8. Fondo editorial de la universidad de Lima, 2013.
9. PUCP, Instituto Riva-Agüero, Lima, 1995.
10. *Vicisitudes trágicas: Territorio, identidad y nación en los Paisajes Peruanos de José de la Riva-Agüero y Osma*, dans : *Revista Andina*, 34, 2002.
11. Pról. Aurelio Miró Quesada Sosa, Buenos Aires.
12. Banco del crédito del Perú, Lima.
13. Mario Miguel Meza Bazán, « Caminos al progreso. Mano de obra y política de vialidad en el Perú: La ley de conscripción vial », 1920-1930. Lima, tesis de licenciatura, UNMSM, 1999.
14. Carlota Casalino Sen, *Comunidad de culto y construcción del héroe : la rebelión de Tacna y Francisco de Zela (1811-1911)*, 2016.
15. Eric J. Hobsbawm et Terence Ranger, *L'invention de la tradition*, éd. Amsterdam, 2006. Les auteurs soulignent les liens étroits entre la

production de traditions nouvelles et les sociétés touchées par l'industrialisation, l'urbanisation et la sécularisation.

16. Hyslop John, *The Inka Road System (studies in archeology)*, Orlando, Academic Press, 1984.
17. Comisión de la Verdad y Reconciliación. Elle va poser la question des racines de la violence et engager un processus mémoriel sans précédent dans le pays.
18. Valérie Robin Azevedo, Dorothée Delacroix, *Categorización étnica, conflicto armado interno y reparaciones simbólicas en el Perú post-Comisión de la Verdad y Reconciliación (CVR)*, Nuevo Mundo Mundos Nuevos, 2017.
19. Système numérique inca fait de cordelettes et de nœuds.
20. Fête du soleil.
21. Lire : Jacques Galinier, Antoinette Molinié, *Les Néo-Indiens : une religion du III^e millénaire*, Paris, Odile Jacob, 2006.
22. Portion de la route aménagée d'escaliers, qui traverse trois cols entrecoupés de deux cirques.