



Qhapaq Ñan À la recherche de la Grande Route Inca



*Pendant 18 mois,
sur plus de 6000 km,
Laurent Granier et Megan Son
sont partis marcher et documenter
cette route légendaire, candidate à la liste
du patrimoine de l'UNESCO.
Un voyage inédit au cœur
de la cordillère des Andes.*

Tout commence avec Ricardo *El Caminante Espinosa*. En août 2005, nous découvrons l'existence du Qhapaq Ñan, la "Route royale" en quechua, grâce à son livre qui relate sa marche sur le chemin mythique, depuis Quito en Équateur jusqu'à La Paz en Bolivie. Cette gigantesque colonne vertébrale de plus de 6000 kilomètres de long s'étalant du sud de la Colombie actuelle au milieu de l'Argentine et du Chili, en passant par le Pérou et la Bolivie, constituait alors l'axe principal du projet politique et économique de l'Empire inca.

Comparable à la Route de la Soie en Orient, il permettait à l'Inca de contrôler son Empire et de déplacer ses troupes depuis la capitale, Cuzco. Le long de cette route parfois pavée, un système ingénieusement organisé de *Chasqui Wasi* (poste de relais), *Pukaras* (forts), *Tambos* (auberges)... Un réseau secondaire de routes transversales, long de plus de 40 000 km, reliait alors le Qhapaq Ñan à la côte Pacifique et au bassin amazonien. Les *Chasquis*, les coursiers à pied, pouvaient alors, grâce à un système de relais extrêmement efficace, véhiculer l'information à une vitesse incroyable !

Ici, les ingénieurs incas ont fait preuve d'une ingéniosité hors du commun pour dompter la nature sauvage

Ce patrimoine archéologique d'une valeur incomparable existe toujours aujourd'hui, mais est en danger imminent de disparition. Devant ce constat d'urgence, nous décidons de partir à notre tour explorer cette route extraordinaire. Au delà du défi physique de cette marche, notre voyage a aussi pour objectif de constater les enjeux qui lui sont associés en termes de sauvegarde du patrimoine archéologique, de l'environnement et de l'héritage culturel des communautés andines. Sans soutien logistique, nous nous lançons ainsi dans le projet le plus long et le plus difficile que nous ayons jamais entrepris et par là même, devenons les premiers Européens à suivre l'intégralité de cette route mythique depuis la Conquête espagnole.

Le défi est de taille : plus de quatre-vingts pour cent du chemin se situe au-dessus de 3000 mètres d'altitude, sillonnant de profondes vallées encaissées, des déserts, des plateaux inhabités... Malgré l'imprécision des informations récoltées dans les textes des chroniqueurs espagnols ou des cartes, nous allons tenter de reconstituer ce vaste puzzle, en nous aidant des recherches scientifiques des archéologues, des historiens et des spécialistes, et aussi avec le soutien des communautés andines dont nous serons tributaires.

Août 2005. Nous nous sentons terriblement seuls ce soir. Blottis l'un contre l'autre dans notre petite tente, la pluie ruisselle contre les parois et les gouttes d'eau clapotent sur la toile, seul bruit dans cette immensité sauvage qui nous entoure. L'odeur humide et terreuse qui envahit l'air glacial nous rappelle que nous sommes à plus de 3000 mètres d'altitude, au beau milieu du parc naturel d'El Ángel, en Équateur. C'est le point de départ de notre longue marche sur le Qhapaq Ñan, la Grande Route Inca. Nous aurions dû démarrer en Colombie, depuis la ville de Pasto considérée comme la limite nord de l'Empire inca, mais de

récentes altercations entre la guérilla et les paramilitaires colombiens nous en ont dissuadés...

Pendant les premières semaines, le Qhapaq Ñan se fait désirer... Nous ne trouvons aucune portion visible de la route dans le nord de l'Équateur, à part les quelques mètres d'une section pavée dans la banlieue de Quito. Mais on peut facilement l'expliquer. Nous sommes aux limites nord de l'Empire, une zone où les Incas ne sont restés que très peu de temps avant l'arrivée des conquistadores. Il semblerait donc qu'ils n'aient pas construit de portions élaborées et de grande taille, mais se soient contentés d'utiliser les chemins existants. De plus, cette région est densément peuplée et les infrastructures modernes, les tremblements de terre et les éruptions volcaniques ont sans doute détruit les chemins précolombiens. Ce n'est qu'au sud d'Achupallas, au centre de l'Équateur, que la Route du Soleil finit par apparaître dans des proportions stupéfiantes, avant de disparaître à nouveau jusqu'au Filón de Taranza, au nord de la frontière péruvienne.

Dans les semaines suivantes, la Route apparaît régulièrement, comme au sud de Huacabamba, récemment réhabilitée par les communautés environnante, ou sur les flancs du Mont Huayllas, où elle surgit dans des proportions spectaculaires, à plus de 4000 mètres d'altitude, agrémentée d'escaliers en pierre monumentaux. À Huari, nous rejoignons Basilio, l'homme de terrain de l'organisation *Inka Naani*, "Voie inca" en quechua, un des rares projets de développement durable qui existe aujourd'hui sur la Grande Route Inca au Pérou. Débuté en 2003, il



légende, nde
légende
légende légen
de légendede
légendede



Découvrir la Grande Route Inca



légende, nde
légende
légende légen
de légendede
légendede
légende

est géré par l'ONG Kuntur, avec le concours de l'Institut de Montagne, une organisation nord-américaine. Ce petit homme trapu au sourire permanent arpente la Route tout au long de l'année, à l'écoute des cinq communautés avec lesquelles il travaille main dans la main : *“Je tire de ce projet une grande fierté. Il devrait générer à l'avenir une source de revenus pour ces zones isolées et permettre de faire découvrir aux voyageurs étrangers et aux Péruviens, qui l'ont eux-mêmes oubliée, cette portion fantastique du Qhapaq Ñan.”*

À Pomachaca, le “pont du puma”, deux adolescents en pantalons “baggy”, tee-shirt et casquette de base-ball nous rejoignent. Notre étonnement fait sourire Basilio : *“Eh oui, nous*

sommes bien loin des ponchos et des chapeaux de feutre du passé. Les jeunes sont à la mode, même au milieu des montagnes !”

Nous remontons la rive sud de la rivière Puchca avant d'amorcer une pénible ascension vers le village de Castillo. Et là, à nouveau, nous nous heurtons à l'impensable : la construction récente d'une piste de terre a démolí certaines sections du Qhapaq Ñan, qui se retrouvent dès lors ensevelies sous des tonnes de gravats. *“Nous n'avons rien pu faire : ils sont arrivés avec leurs bulldozers et ont tout détruit.”*

La piste s'éloigne alors du Qhapaq Ñan qui prend la forme d'une somptueuse portion pavée, large de sept à huit mètres, structurée selon un système de rigoles de drainage et de petits ponts, et bordée de murs de pierres. Tout le long, nous contemplons régulièrement des ruines de *tambos*, *colcas* (réserves à nourriture) et *ushnus* (plate-forme cérémonielle). En montant ensuite en direction du col de Waga Punta, la Route se transforme, quand la pente est trop raide, en une plate-forme creusée à même les flancs de la gorge, soutenue par des murs, et appuyée parfois sur de grandes rangées d'escaliers. Mais c'est en haute altitude qu'elle prend des proportions extraordinaires. Qu'elle ait pu braver cinq cents années sans entretien s'avère stupéfiant ! Ici, les ingénieurs incas ont fait preuve d'une ingéniosité hors du commun pour dompter la nature sauvage.

Plus au sud, nous retrouvons la Route sur les bords du Lac Junin, infesté par la mine voisine avant de rejoindre Cuzco, le “nombril du Monde”. Puis nous pénétrons dans l'Altiplano, longeons le Lac Titicaca et retrouvons une équipe d'archéologues en Bolivie. *Savia*, une ONG locale, spécialisée dans la protection de la biodiversité et le développement durable, travaille sur le Qhapaq Ñan et sa cartographie, en partenariat avec les archéologues de l'Universidad Major de San Andrés. Juste au sud de Viacha, nous retrouvons avec joie la Route, sur une section large de plus de six mètres mais griffée par des traces de pneus et malheureusement détruite des kilomètres plus loin par l'activité agricole. Daniel Gutierrez Osinaga, notre chef d'équipe, a des allures d'Indiana Jones des temps modernes avec son chapeau de feutre, son GPS et son rouleau de cartes topographiques.

Ce talentueux archéologue bolivien spécialiste des chemins précolombiens en Bolivie, s'emporte : *“Comme vous pouvez le constater, les champs ont recouvert aujourd'hui des sections entières de la Route dans cette région de l'Altiplano. Les mines utilisent aussi son tracé pour faire passer leurs camions. Mais une des causes majeures de la disparition des*

Une des causes majeures de la disparition des chemins précolombiens reste la construction des routes modernes bitumées

chemins précolombiens reste la construction des routes modernes bitumées.

Au sud de Paria, nous perdons la Route sur les bords du lac Poopó. Une fois passé le village de Huari, à une centaine de kilomètres plus au sud, nous rattrapons une section sablonneuse qui bifurque en ligne droite depuis la Route vers la masse imposante du mont Gordo. Trouver le Qhapaq Ñan relève de différents facteurs : une documentation écrite, des images satellites, une bonne dose de chance et de persévérance et l'information locale. Alors que nous

Les apachetas, monticules de pierres laissées par les marcheurs en offrandes aux esprits ressemblent à de minuscules phares jalonnant la Route

l'avons à nouveau perdu au milieu des champs de quinoa, au niveau du hameau de Soraga, ce sont les autorités locales qui viennent cette fois-ci à notre secours. Guidés par Don Pedro, un des leaders de la communauté, nous passons par un tambo de Sevaruyo qui se dresse, solitaire, au milieu du paysage.

Le col d'Abra del Acay, perché à près de 5000 mètres d'altitude au nord de l'Argentine, est le point le plus élevé du Qhapaq Ñan. À partir de là, les spécialistes considèrent que le tracé du Qhapaq Ñan suit plus ou moins celui de la célèbre Ruta Cuarenta, qui traverse le pays du Nord au Sud, sur plus de 5000 kilomètres. C'est la partie la plus douloureuse de notre marche : un désert infernal ponctué d'oasis très éloignées les unes des autres. Le Qhapaq Ñan s'avère très difficile à trouver mais se révèle sporadiquement jusqu'au petit tambo de Tambillos depuis lequel nous cherchons une dernière trace visible du chemin. Nous empruntons un petit sentier à peine visible qui sort du site au milieu d'une végétation rase. Puis soudain, une trace immense apparaît dans le paysage. Le Qhapaq Ñan éclate une dernière fois, sur les pentes de la masse imposante du mont Aconcagua, à 6000 kilomètres de son point de départ...

Ce trésor du patrimoine mondial existe bel et bien, du sud de la Colombie à l'Aconcagua en Argentine, et paraît attendre une seule chose : renaître pour jouer à nouveau son rôle historique d'unificateur des Andes.

Textes et photos **Laurent Granier et Megan Son**



LES PRÉCURSEURS

Dans la mesure où les Incas ne connaissaient pas l'écriture, l'information la plus ancienne sur leur civilisation et sur le Qhapaq Ñan remonte aux chroniqueurs espagnols. Le chemin est mentionné dès 1532 par Hernando Pizarro, le demi-frère de Francisco Pizarro, qui faisait partie de ce premier groupe de conquistadores qui mirent pour la première fois le pied sur cette terre étrange appelée Birú : *"La route de la cordillère mérite vraiment d'être vue. Dans toute la chrétienté, on ne trouve nulle part de routes comparables, surtout dans un pays aussi difficile. La plupart sont pavées."*

Ironie de l'histoire, la Grande Route Inca a joué un rôle majeur dans le succès foudroyant des conquistadores puisqu'elle leur a tout simplement indiqué le chemin vers Cuzco... Grâce à l'infrastructure de la route et en particulier des ponts, ils ont pu traverser rapidement des zones très accidentées et des canyons vertigineux. Le long du chemin, dans des régions parfois très isolées, ils trouvent un système ingénieusement organisé de *chasqui wasi* (poste de relais), *pukaras* (forts), *tambos* (auberges) où ils peuvent facilement se ravitailler. Les chroniqueurs Juan de Betanzos, Pedro Sarmiento de Gamboa ou encore Garcilaso de La Vega, parlent régulièrement dans leurs textes de la route. Mais c'est sans doute le jeune soldat Pedro Cieza de León, particulièrement observateur, qui en ramènera la meilleure description. À noter qu'en 1614, Guaman Poma de Ayala listera les *tambos* qui jalonnent la route mais l'inventaire s'avèrera incomplet. Déjà à l'époque, à l'image du réseau des routes pavées romaines à partir du 7^e siècle, le Qhapaq Ñan commence à tomber dans l'abandon et l'oubli...

Il faudra attendre l'expédition d'Alexander Von Humboldt à la fin du 19^e siècle pour que la route soit mentionnée à nouveau : *"La Grande Route Inca était une des œuvres les plus utiles et les plus gigantesques jamais réalisées par l'homme"*. Mais c'est l'archéologue américain John Hyslop qui mènera en 1979 la recherche terrain la plus détaillée avant que le péruvien Ricardo Espinosa se lance dans le projet pharaonique de partir explorer à pied et de documenter le réseau de Quito à La Paz, ce qui provoquera la candidature de la route à la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

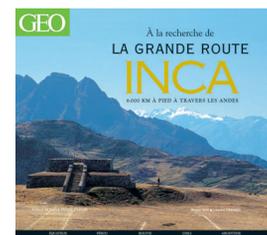
SUR LE WEB

www.route-inca.com

EN SAVOIR PLUS

Beau livre "À la recherche de la Grande Route Inca : 6000 kilomètres à travers les Andes", indispensable complément pour revivre l'extraordinaire périple de Megan Son et Laurent Granier. Un récit d'aventures, jalonné de photos à couper le souffle, de découvertes passionnantes et de rencontres des plus inoubliables.

Éditions GEO – 35 €, 28,5 x 25,5 cm – 256 pages.



DVD "Qhapaq Ñan" réunit tous les détails de la quête exaltante menée pour reconstituer et préserver cette route mythique. Éditions Géo/Gédéon Programmes, 14,99 €

Coffret livre + DVD
42,5 €

Disponibles sur
www.route-inca.com

