

## IBERO- AMÉRIQUE ET LES ITINÉRAIRES CULTURELS

*Carlos Pernaut / Argentina*

---

### Introduction

“L’inflation actuelle du monument historique ne compense pas la perte du monument, peut-être, à terme, inévitable. Elle traduit l’angoisse suscitée par l’avènement d’une civilisation planétaire dont les accomplissements bouleversent notre environnement, transforment nos comportements et nos mentalités, menacent d’effacer une compétence anthropologique comparable à celle d’élever des monuments: compétence d’édifier et d’habiter, c’est à dire de créer et de vivre dans des lieux articulés et modulés à l’échelle humaine, en instaurant l’établissement des groupes sociaux dans l’espace et le temps.”<sup>1</sup>

40 ans après la fondation de l’ICOMOS, suivie l’année-après par l’adoption de la charte de Venise, la Conservation requiert un débat permanent qui tient compte de l’évolution des idées, des techniques; de la vie sociale et économique.

La société humaine globalement considérée, ne se trouve pas devant un simple problème de relation entre ses propres composantes (groupes, classes, institutions, etc.), mais dans le même temps, elle fait face à son environnement.<sup>2</sup>

L’écologie a posé les grands enjeux de la gestion et de la protection du patrimoine naturel notamment en termes de disparition des ressources et de graves situations de menaces. Le patrimoine culturel est confronté aux mêmes problèmes

---

<sup>1</sup> F. Choay. Sept propositions sur le concept d’authenticité. En UNESCO. Conférence de Nara sur l’Authenticité. Paris, UNESCO Centre du Patrimoine Mondial, 1995.

Selon le texte : Monument désigne tout artefact explicitement construit par un groupe humain afin de commémorer aux individus, aux événements, aux rites ou des croyances qui fondent conjointement leur généalogie et leur identité.

Monument historique est une création de l’Europe occidentale élaborée dans le *quattrocento*, en même temps que les concepts d’art et d’histoire. Il désigne tout artefact existant, commémoratif ou non et digne d’intérêt et de conservation en raison de sa valeur pour le savoir (historique ou un autre) et par l’art.

<sup>2</sup> Ibid.

d’interrelation internes et externes.

On tend non seulement à promouvoir une solidarité synchronique entre des actions contemporaines en recherchant ce qui est nouveau, mais on établit aussi une solidarité diachronique dans le temps. Ainsi, les actions présentes seront en rapport avec celles du futur; en partant d’un principe fondamental selon lequel ne nous appartient pas ce que nous avons reçu du passé, dont nous profitons aujourd’hui et que nous devons léguer au futur.<sup>3</sup>

Au cours de ces dernières années, la société dans son ensemble cherche à faire le lien entre les droits communs et les droits individuels. Apparaissent ainsi chaque fois, avec une plus grande force, les droits écologiques, identitaires ou culturels, tous liés à des fins et des objectifs collectifs.

De cette manière, les projets architectoniques et urbains, les processus de croissance et les stratégies de planification urbaine se réalisent d’un côté en respectant et en s’aidant des outils actuels offerts par la science et la technique, établissant souvent, un dialogue profond avec les sites, les biens et les environnements existants. Ou, au contraire, ils sont conditionnés par le signe de la haute rentabilité ou du prestige vain. Walter Gropius parlait du "désir moderne de glorification individuelle".<sup>4</sup>

Le dynamisme de l’environnement produit par les changements économiques et géopolitiques; les innovations technologiques et les modifications socioculturelles; la pression des agents sociaux et économiques; la nécessité de recueillir des investissements, des postes de travail, des aides publiques et du tourisme; la complexité et l’interaction des problèmes; sont autant de facteurs qui ont déterminé l’utilisation de nouvelles analyses et stratégies de planification.<sup>5</sup>

Le vaste corpus du bâti ancien ou traditionnel, avec son

---

<sup>3</sup> A. Tamales. *Utopía y contrautopía*, Barcelona, Plaza y Jamés, 1985. (En M. Lopéz Gil. *Filosofía, modernidad y posmodernidad*. Buenos Aires, Biblos, 1996).

<sup>4</sup> F. Choay. *L’allégorie du patrimoine*. Paris, Seuil, 1996.

<sup>5</sup> J. M. Fernández Güel. *Planificación estratégica en las ciudades*. Barcelona, Gili, 1997

rôle de gardien de la mémoire, est le seul à pouvoir exercer (grâce à son échelle, à ses articulations, à ses proportions et à ses espacements), la re-mobilisation de notre aptitude à édifier et à habiter dans l'espace et dans le temps. Le seul redéploiement de cette compétence pourra nous permettre d'inventer les nouvelles formes d'habitat humains et les nouvelles entités paysagères, en appui à une urbanité et une ruralité nouvelles, susceptibles de faire face à l'imparable désagrégation des villes et des campagnes.<sup>6</sup>

## **IBERO-AMÉRIQUE**

"Dans l'Amérique préhispanique, l'art de la navigation a atteint divers degrés de développement selon les cultures. Mais le tracé routier terrestre s'est développé très significativement dans de vastes régions du continent, où des routes, chaussées, sentiers et petits chemins, constituent une partie, et pas des moindres, de l'héritage culturel légué par le monde indigène à la postérité".<sup>7</sup>

À partir du XVI<sup>ème</sup> siècle la conquête espagnole s'affirme sur l'existant. Jusqu'en 1520, les noyaux de la colonisation espagnole se situaient aux Antilles. Aux deux décennies suivantes, on assiste à la conquête des plateaux continentaux où l'empire espagnol s'est développé jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle. Les principales routes sont un exemple de continuité et d'évolution.

Les portugais pendant ce temps, développent la colonisation dans le nord jusqu'à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle. Un «noyau sucrier» et un environnement constitué d'hommes et de bétail, où la présence de la main d'oeuvre africaine, dont la terrible importation durera jusqu'à la moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, produit à travers ses héritages religieux et sociaux, liés au christianisme, une des caractéristiques de la culture brésilienne. A la marge, apparaît une population métisse qui constitue le *sertao* du nord.

La découverte de l'or à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle et trente années plus tard des diamants, déplace la colonisation vers le sud. Contrairement à ce qu'il arrive avec l'Espagne, le XVIII<sup>ème</sup> siècle entraîne des transformations profondes, lors du déplacement du siège du royaume dirigé par un vice-roi, de Bahia à Rio de Janeiro.

L'histoire des voies terrestres et maritimes, dans leurs extensions successives, a un impact fort sur l'évolution de la colonisation et de ses développements économiques.

Nous aborderons le cas du Chemin principal andin et du Chemin Royal et pour ce dernier, on s'attachera plus dans le détail à la Quebrada de Humahuaca.

## **Ohapaq Ñan où Chemin principal andin**

Tout au long de 2000 ans, les cultures andines transformèrent le territoire de l'Amérique du Sud en unissant des différents groupes humains, des sanctuaires et des régions économiques. Entre la Colombie au nord et d'autre part l'Argentine et le Chili au sud, la plupart du secteur andin constituait au XV<sup>ème</sup> siècle "le Tawantinsuyo" ou l'Etat Inca.

Un réseau d'artères de communication a favorisé la liaison entre des populations, des zones économiques et des centres de pouvoir politique, à une échelle et une complexité sans précédent, en traversant des déserts, des forêts, des montagnes et la Cordillère des Andes.

Outre les facettes innombrables du patrimoine culturel du Tawantinsuyo, le système relatif à la voie publique occupe une place prépondérante. Les premières chroniques andines décrivent ces routes incas, visitées et admirées universellement. Certains ont comparé ces oeuvres relatives au réseau routier à celui construit par l'Empire romain dans le Vieux Monde.

Vers la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, les chemins incas constituaient un système redoutable par leur distribution dans l'espace et leur efficacité fonctionnelle. Ils ont été construits pour traverser avec facilité des montagnes, des vallées, des rivières, et des marais. Parfois pavés avec des pierres, d'autres fois construits en adobe; construits avec quelques parties surélevées ou «enfermées» entre des parois, dans d'autres cas taillés en corniche et zigzaguant dans les zones montagneuses.

Ils reliaient les frontières de l'Empire avec les grands centres urbains. À proximité, se trouvaient des "auberges"(relais de poste) pour loger des messagers, les caravanes pour le transport de marchandises et les armées de passage. Ce dispositif routier s'étendait sur plus de 5.000 Km, orienté dans le sens Nord-Sud; depuis Rumicucho, en Équateur jusqu'à la Colline de la Compañía située au bord de la Rivière Cachapoal au Chili et Ranchillos dans la Vallée d'Uspallata, en Argentine.

De ce réseau qui appartient au chemin, se distinguaient deux routes principales, ayant une direction générale Nord-Sud; le chemin "de la Sierra" qui passe par la Cordillère des Andes, le plateau Bolivien et le nord-ouest argentin; et celui "de la Costa (Côte)" qui vers l'ouest

<sup>6</sup> F. Choay. Sept propositions sur le concept d'authenticité.

<sup>7</sup> A. de Paula. Los caminos reales y sus ramificaciones en la Argentina Hispánica. Madrid, CIIC, 2003.

traverse les Andes, entre l'Océan Pacifique et les montagnes. Dans le sens transversal, de la côte du Pacifique jusqu'au bord Amazonien de la Cordillère des Andes, il y a un peu plus de 400 Km en moyenne. Dans cet espace les Incas ont construit un réseau de chemins transversaux, qui croisaient la Cordillère d'un côté à l'autre, en atteignant dans beaucoup de cas des hauteurs de 4.500 m, dans le but de relier les deux routes principales.

Le capacñam a été la colonne vertébrale de l'Empire, l'élément structurel intégrant d'importantes fonctions. Principalement, il avait une fonction dans les communications effectuées par les chasquis, "hommes coureurs" utilisés comme courriers, et aussi pour transporter le flux de biens appartenant à l'État. Aussi il a été fondamental pour la défense du territoire, puisque le capacñam permettait de rassembler et de mobiliser rapidement les armées incas, qui étaient envoyées aux frontières d'un empire en expansion, menacé par des rébellions internes et des invasions externes.

Sur le capacñam transitaient des caravanes de *llamas* (animaux de charge) et des expéditions humaines qui transportaient des produits alimentaires (maïs, pommes de terre, coca), mais aussi des tissus, métaux et toutes sortes de matières premières et les impôts acheminés depuis et vers Cuzco.»<sup>8</sup>

## **El Qhapaq Ñan y el ICOMOS**

Six pays de l'Amérique du Sud: Argentine, Bolivie, Colombie, Chili, Équateur et Pérou sont en train de réaliser un grand effort multilatéral, dans le cadre de la "Stratégie globale pour une Liste représentative du Patrimoine Mondial", pour obtenir que le "Qhapaq Ñan" ou Chemin Principal Andin soit inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial.

Le Qhapaq Ñan est "une grande unité de valeur universelle". Mais elle est aussi un cadre où les cultures vivantes continuent d'apporter un message à toute l'humanité.

Le Conseil International des Monuments et des Sites -ICOMOS-, n'a cessé de soutenir et de prendre part à ce processus. Face aux valeurs culturelles, naturelles et immatérielles et à l'importance transnationale exceptionnelle de ce site, se heurtent des difficultés de coordination et de

---

<sup>8</sup> R. A. Raffino. Capacñan: La red caminera inka. En Las Rutas del Capricornio Andino. Huellas milenarias de Antofagasta, San Pedro de Atacama, Jujuy y Salta. Santiago, Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, 2000.

coopération qui impliquent des réflexions et des redéfinitions au regard de sa complexité et de son ampleur.

Ce processus, - qui sera sans aucun doute complexe et difficile, et qui requiert la participation des institutions et des organismes nationaux et internationaux, des associations locales et régionales, des communautés directement impliquées, des spécialistes et des techniciens multidisciplinaires- nécessite l'engagement des Comités Nationaux de l'ICOMOS des six pays qui soutienne cette candidature.

L'ICOMOS possède et doit mettre à disposition l'expérience de ses membres et de ses Comités Nationaux ainsi que l'aide de plus de vingt Comités Scientifiques Internationaux, spécialement celui consacré aux Itinéraires Culturels qui a travaillé -et continue de le faire- sur les problèmes conceptuels et méthodologiques et qui produit des inventaires et des publications sur le sujet. On peut solliciter aussi l'appui des responsables des Jardins Historiques et Paysages Culturels, Tourisme Culturel, Gestion du Patrimoine Archéologique, Villes et Villages Historiques, Architecture Vernaculaire, Art Rupestre, Étude et Conservation de l'Architecture en Terre, entre autres. En plus, le Centre de Documentation du Patrimoine de l'ICOMOS/ UNESCO, qui est le centre primaire de la documentation originale des biens culturels et mixtes inscrits dans la Liste du Patrimoine Mondial.

## **Le Chemin Royal**

Depuis la moitié du XVI<sup>ème</sup> siècle jusqu'au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, les espagnols consolident leur Empire, en prenant comme noyaux, les plateaux et les montagnes du Mexique et du Haut Pérou, en utilisant les chemins existants et en créant un itinéraire intercontinental maritime et terrestre: le Chemin Royal.

L'immensité des espaces géographiques américains a toujours constitué une série de difficultés pour les européens. Par conséquent, l'Espagne a concentré l'action de ses faibles ressources humaines sur deux ou trois secteurs prioritaires, en obtenant de cette manière des résultats culturels rapides dans sa colonisation. Depuis le début, il a été mis en évidence la difficulté des distances à parcourir entre les deux plateaux (le mexicain et celui des Andes centrales) qui, par conséquent, ont été reliés grâce au "Chemin Royal" - qui assurait l'union effective de ces zones riches en minéraux, principalement or et argent, base de l'intérêt économique du moment.

Les Caraïbes ont été fermées par un arc de défense avec comme base les îles antillaises et constituèrent la première

ligne de défense qu'une flotte devait franchir. Derrière cette première muraille, des ports fortifiés entravaient les accès naturels vers l'intérieur du pays. Carthagène des Indes, Portobello et Panama sont dans ce dispositif, les têtes de ponts qui permettent de pénétrer dans le continent vers le nord, le sud et le Pacifique. Les points extrêmes délimités par la Californie et Río de La Plata, unis par le "Chemin Royal", ont constitué dans le système de défense deux régions infranchissables. Pour toute armée qui aurait aspiré à conquérir le cœur du système colonial espagnol, une marche au travers de territoires éloignés presque dépeuplés, sans possible appui logistique, préfigurait une catastrophe. Les îles philippines, découvertes par Magallanes au nom de l'Espagne en 1521, étaient depuis des siècles au centre d'un important réseau commercial avec la Chine par le nord et avec le monde musulman par le sud.

A partir de 1603, la majorité des Espagnols établis à Manille se consacrait au commerce sino-américain, qui enrichissait non seulement cette ville portuaire mais aussi Acapulco, Panama et Lima. Le "Galion de Manille" a assuré ainsi le lien économique de l'Empire espagnol et ceci a été la raison du décollage de la Californie, des côtes où abordaient sur le continent américain les équipages fatigués d'une croisière de plus de six mois. " <sup>9</sup>

À l'échelle globale, l'Empire Espagnol se structure avec deux axes: du nord au sud, "le Chemin Royal", et un autre transversal constitué par les routes maritimes qui relient la Péninsule Ibérienne avec les Caraïbes et la route du Galion de Manille ".

Dans ce système qui entre le XVI<sup>ème</sup> et le XVIII<sup>ème</sup> siècle a été la scène d'événements historiques, sociaux, économiques et culturels, se situent une série de bâtiments, villages, villes, forteresses et missions ont été inscrits aujourd'hui dans la Liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et dans les premières décennies du XX<sup>ème</sup>, l'installation de chemins de fer, en accompagnant l'itinéraire, a servi comme moyen de transport massif et générateur de développement des populations existantes et de création de nouveaux centres urbains.

La construction de chemins carrossables a intensifié encore plus le transit entre les régions limitrophes.

### **La Quebrada de Humahuaca**

---

<sup>9</sup> J. O. Gazaneo. Geopolítica de la Misiones. En Las Misiones Jesuíticas Guaraníes. Buenos Aires, Manrique Zago/UNESCO/ICOMOS, 1990.

Le Comité du Patrimoine Mondial de l'UNESCO dans sa 27<sup>ème</sup> session ayant eu lieu à Paris en 2003, a inscrit dans la Liste du Patrimoine Mondial la Quebrada de Humahuaca, situé en République d'Argentine.

Pour sa candidature, l'Argentine a adopté les critères et les définitions élaborées dans des réunions successives organisées par l'UNESCO et le Comité Scientifique International d'Itinéraires Culturels de l'ICOMOS, relatives aux itinéraires culturels. Ces derniers représentent un changement qualitatif de la notion de conservation du patrimoine, car ils considèrent que l'ampleur territoriale et l'intégrité culturelle permet d'étendre l'échelle aux liens entre des peuples, villes, régions et continents.

#### **1 Le patrimoine naturel**

Le Ravin où Quebrada de Humahuaca, selon la candidature préparée par le Gouvernement de la Province de Jujuy avec la collaboration de la Commission Nationale de Musées et de Monuments et de Lieux Historiques, est une vallée étroite; un plateau miné par le cours du Río Grande de Jujuy, flanquée par des dentelles montagneuses et des ravins secondaires transversaux (secondaires par rapport à la Quebrada de Humahuaca). Dans cette vallée on remarque de grandes unités géomorphologiques.

Du point de vue biologique, c'est un corridor où se déplacent la faune et la flore, avec très peu d'endémies, et où les ravins secondaires jouent un important rôle. Du point de vue écologique, c'est un espace avec une fonction de connectivité".

#### **2 Le patrimoine matériel**

L'utilisation de la Quebrada de Humahuaca a été de manière constante habitée tout au long de l'histoire de l'homme. Ce dernier a modifié le paysage dès les premières incursions des chasseurs-cueilleurs, il y a plus de 10.000 ans. La Quebrada est dépositaire d'une énorme richesse d'emplacements occupés avant l'arrivée des conquérants espagnols. Ces sites sont remarquables par leur diversité et par leur présence marquée dans le milieu. Dans quelques cas, ils constituent des secteurs importants, où les preuves liées aux diverses époques d'occupation se succèdent de façons ininterrompues, sur plus de 30 kilomètres.

On a considéré, comme de valeur remarquable aux alentours, 200 emplacements archéologiques qui jalonnent cet itinéraire. Entre eux on souligne, pour ses qualités intrinsèques, le complexe agricole de Coctaca et ceux de peuples élevés ou Pucarás qui accompagnent l'axe de la vallée d'une extrémité à un autre.

La zone de Coctaca a été occupée par des groupes d'agriculteurs au moins à partir des débuts de l'ère chrétienne, et actuellement est encore une zone agricole, dans une plus petite échelle. La construction de 600 hectares de surfaces cultivables étroites sont limitées par d'importantes parois de pierre qui modèrent le climat sec et froid, qui protègent l'espace des vents intenses et augmentent la température dans les enceintes, en libérant progressivement la chaleur accumulée dans les roches, pendant la nuit.

Ces techniques constituent un exemple de la connaissance empirique obtenue par les anciens habitants. Elle reflète le niveau extraordinaire d'évolution de l'agriculture indigène Américaine, encore dans des zones considérées comme marginales par rapport aux grands centres de développement culturel comme ceux des Andes centrales ou de "Mesoamérique". Le complexe agricole de Coctaca n'a pas de comparaison dans tout le continent, et possède une grande valeur technique et d'originalité.

Les Pucarás ont été habités entre le XI<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup>, et se distinguent par leurs emplacements importants dans le paysage - proches de la rivière, et très visibles depuis des secteurs adjacents, avec des contacts visuels entre eux, et étant associés avec une végétation endémique de «cardones» ou des cactus «en colonne». Douze de ces lieux peuplés sont situés sur l'axe Nord-Sud, et trois sur les ravins latéraux.

Bien que la présence des Pucarás ou des emplacements semblables ne sont pas rares dans le secteur andin, leur quantité, leur interconnexion visuelle, leur niveau de conservation et d'authenticité en font un ensemble d'une valeur originale. Points de repère emblématiques de la Quebrada de Humahuaca, ces emplacements possèdent, de forts composants d'identité.

Les expansions, Huari-Tiwanaku, tout d'abord, et l'Inca, après, occupent aussi le territoire de la Quebrada.

Les chemins qui structurent l'Empire Inca parcourent des secteurs de l'itinéraire en apportant des technologies et typologies nouvelles, et de nouveaux modèles d'aménagement spatiaux.

Au XVI<sup>ème</sup> siècle la Quebrada est la route d'accès des Espagnols, depuis le Haut Pérou. Des droits, charges et des réductions de taxes fractionnent le territoire. Dans les enclaves rurales, les peuples indigènes subsistent comme «peuples Indiens», et les changements s'y succèdent avec une grande lenteur.

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, on rectifie le tracé de quelques villages comme celui de Purmamarca; et au XX<sup>ème</sup>

siècle, avec le chemin de fer, apparaissent des peuples nouveaux.

### 3 Le patrimoine immatériel

L'environnement et les biens patrimoniaux qui lui sont liés, produisent de profonds liens d'identité dans la population locale. La culture populaire orale et traditionnelle de la Quebrada de Humahuaca s'avère exceptionnelle, non seulement par sa concentration spatiale, mais parce qu'elle recouvre de nombreux modèles culturels traditionnels avec des modèles spécifiques dans la société contemporaine.

La musique, la langue, ce qui est oralement narratif, la religiosité et les artisanats, maintiennent vivantes son utilisation tout au long des siècles, suite à une relation interculturelle féconde, en établissant une forte cohésion collective et en renforçant les réseaux sociaux .

### Gestion

---

La Quebrada pose un énorme défi quant à sa gestion, avec ses 155.4 kilomètres d'extension et une superficie de 172.000 hectares auxquels s'ajoutent les 370.000 km de la zone de protection, avec les biens publics et privés et avec la juridiction de l'Etat, de la Province de Jujuy et de plusieurs municipalités.

Ils existent des pressions dues au développement, comme l'augmentation de l'agriculture; les problèmes de pollution visuelle, de réseaux de haute tension, d'antennes, de gazoducs.

D'autre part, c'est une zone sismique (degré VIII à X de l'échelle Mercalli), et sujette à des inondations et des dépôts d'alluvions.

Il faut indiquer, qu'après son inscription à la Liste du Patrimoine Mondial, en 2003, la pression du tourisme s'est accentuée.

Un plan de gestion s'est préparé dont les objectifs sont :

- Coordonner toutes les actions et initiatives qui surgissent des différents acteurs sociaux; programmer et optimiser des plans et des projets, en unissant des efforts et en tendant à la participation communautaire pour la réussite de la défense, de la conservation, du soin et de la correcte utilisation de la Quebrada de Humahuaca.
- Effectuer, indépendamment de la propriété du bien, une gestion coordonnée entre les juridictions nationales, provinciales et municipales.

## Section IV: Cultural routes: the challenges of linear settings for monuments and sites

### Section IV: Gérer les routes culturelles dans leur diversité-La conservation de sites linéaires diversifiés

---

Au travers des ateliers participatifs, se sont constituées des commissions locales en coordination avec la Communauté locale.

On prévoit de créer une Commission du Site, un Conseil des Notables et une Commission Consultative.

Une équipe technique est chargée d'établir les plans, les programmes et les actions.

Après avoir formulé la vision stratégique et identifié les thèmes problématiques, il est nécessaire de commencer à développer les stratégies pour atteindre les objectifs, et c'est dans cette période que se trouve la Quebrada.

Le Comité du Patrimoine Mondial en reconnaissant la Quebrada de Humahuaca comme un itinéraire culturel a marqué la différence avec le concept de paysage culturel. Dans l'acte d'approbation il se dit en outre qu'un itinéraire culturel Inca va être proposé de manière transnationale; et que la Quebrada sera intégré à ce projet. De telle sorte qu'il serve de base à des nouvelles candidatures comme celle du Qhapaq-Ñan actuellement en préparation et celle du Chemin Royal Intercontinental.

La Quebrada est un cas exceptionnel d'itinéraire culturel et au-delà des catégories, il est le premier inscrit en Amérique.

C'est aussi la première candidature argentine qui a inclus la participation de Communautés locales dans sa préparation et dans les futurs plans de gestion.

Le plus grand défi est de démontrer que la planification stratégique et consensuelle qui a tenté de se mettre en oeuvre, permette que la Quebrada "gère adéquatement non seulement les biens déclarés mais aussi son environnement; en tenant compte les nécessités des communautés locales, en maintenant la vision d'ensemble qui donne de la cohérence à l'itinéraire; et en respectant la diversité "; c'est-à-dire, ce que nous soulignons au début de la Section IV.

### **Abstract**

Tout au long de plus de 2000 années, les cultures andines transformèrent le territoire de l'Amérique du Sud en unissant différents groupes humains, sanctuaires et lieux de création de ressources. Entre la Colombie au nord et l'Argentine et le Chili au sud, la plupart du secteur andin constituait au XV<sup>ème</sup> siècle le Tawantinsuyu ou l'État Inca. Une de ses constructions les plus significatives a été la voie publique, formée par deux couloirs au long de la montagne, des hautes cimes et au bord de la côte du Pacifique; liés par une série de chemins transversaux.

Ce réseau de chemins a permis la liaison entre des populations, des ressources et des centres de pouvoir, à une échelle et une complexité sans précédents, traversant déserts, forêts, montagnes et la Cordillère des Andes.

Depuis la moitié du XVI<sup>ème</sup> siècle jusqu'au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, les espagnols consolident leur Empire, en prenant comme noyaux, les plateaux et les montagnes du Mexique et du Haut Pérou, en utilisant les chemins existants et en créant un itinéraire intercontinental maritime et terrestre: le Chemin Royal.

Son tronçon maritime, parallèle à l'Équateur, dès la Péninsule Ibérienne aux Caraïbes et dès Acapulco à Manille; unissait en plus, les côtes du Pacifique jusqu'à Valdivia; et le tronçon terrestre dès l'Amérique du Nord jusqu'au Río de la Plata).

Dans le présent, six pays, Argentine, Bolivie, Colombie, Chili, Équateur et Pérou, effectuent un grand effort multilatéral pour obtenir que le Chemin Principal Andin soit inscrit à la Liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Différents tronçons du Chemin Royal, parmi des villes, des ports, des fortifications et des centres miniers ont été déjà inscrits dans la Liste du Patrimoine Mondial ou sont étudiés.

ICOMOS peut offrir l'expérience et les travaux effectués par nos Comités Scientifiques, spécialement celui d'Itinéraires Culturels et peut mettre à disposition le Centre de Documentation. Les Comités nationaux de les pays insérés doivent être des acteurs fondamentaux.

## IBERO- AMÉRIQUE ET LES ITINÉRAIRES CULTURELS

*Carlos Pernaut / Argentine*

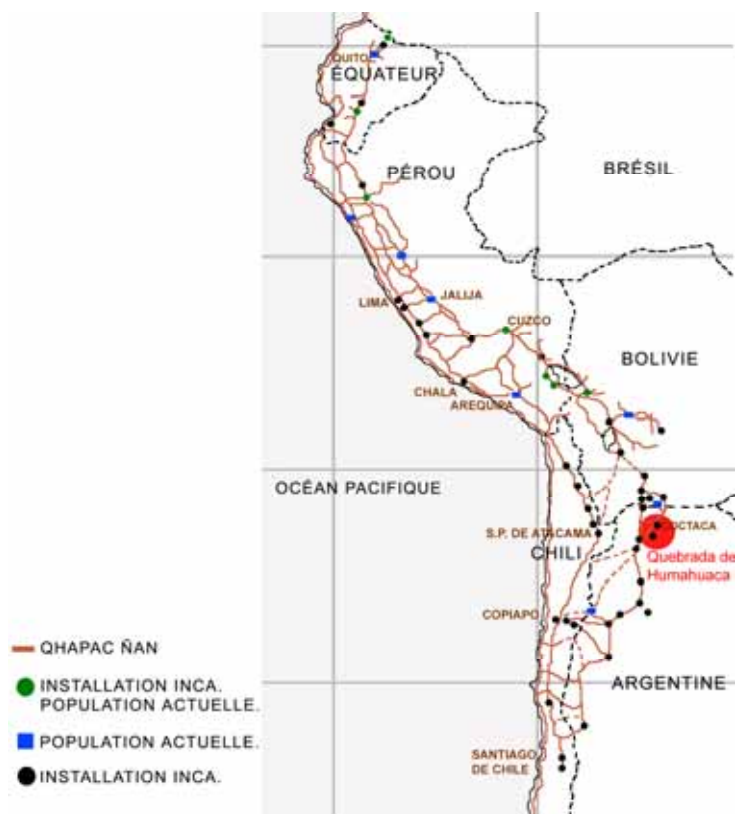


IMAGE 1. Croquis du Qhapaq Ñan où Chemin principal andin.



IMAGE 2. Qhapaq ñan où Chemin principal andin dans la vallée du Río Grande





IMAGE 3. Chemin Royal Intercontinental.



IMAGE 4. Église d'Uquía.



IMAGE 5. Cadre naturel. Vallée du Río Grande.



IMAGE 6. Pucara del Perchel et Pucara de Tilcara.

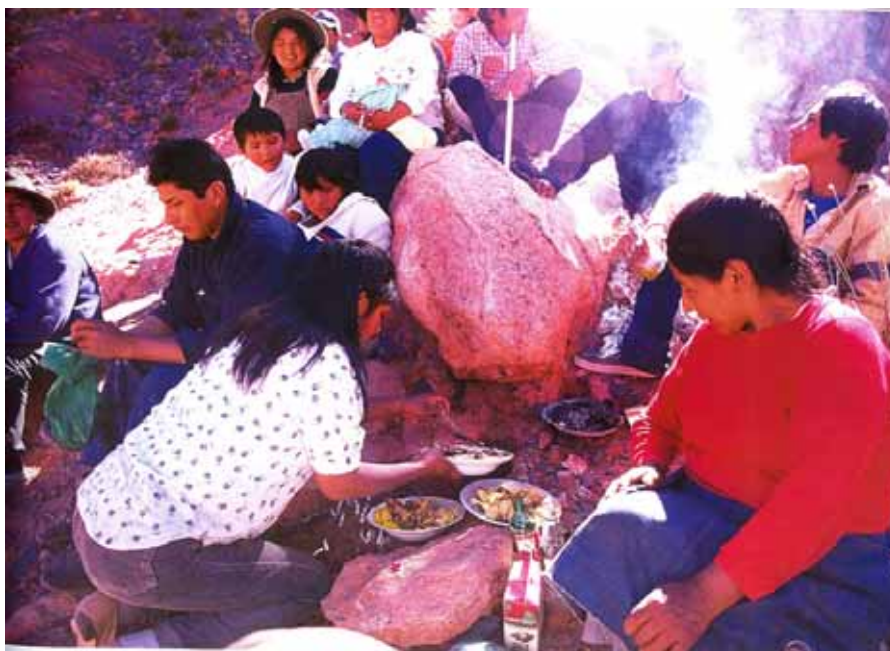


IMAGE 7.BIS Purmamarca Et La Colline Des Sept Couleurs