

I. Le milieu, l'espace et les hommes à l'époque de la mule.

Introduire cette étude par un chapitre sur le milieu paraîtra des plus classiques à la lumière des monographies de ce type écrites depuis 1950 : lancée par Marc Bloch dans son *Histoire Rurale*, reprise par F. Braudel, cette technique traversa l'Océan et fut adaptée par François Chevalier dans son ouvrage sur la formation des grands domaines au Mexique. Au Pérou, plus proche de Piura, la monographie de Manuel Burga sur le Jequetepeque, le travail de Nelson Manrique sur la vallée du Caylloma reprenaient à l'identique "le milieu et les hommes" comme titre de leur premier chapitre. Doit-on pour autant penser qu'une vague de déterminisme géographique emporte les historiens de la vie rurale en Amérique Latine ? En réalité, ce phénomène tient beaucoup plus au malaise que ressentent ces historiens à définir un cadre conceptuel à leurs monographies régionales²⁵ Parmi les descriptions de l'environnement géographique, certaines, écrites à partir de récents rapports d'ingénieurs sont très "techniques" et définissent surtout un ensemble de données immuables, géomorphologiques et climatiques, d'autres par contre se nourrissent de chroniques de voyageurs, de rapports gouvernementaux d'époque et mettent plus l'accent sur une géographie humaine évolutive.

Dans le premier cas, la géographie est le plus souvent saisie comme prétexte pour s'intéresser aux spécificités socio-économiques de certaines régions. Les particularités topographiques ou climatiques d'un espace délimitent alors le champ spatial de l'étude historique.

Rien de tel a priori dans ce travail puisque notre intérêt se porte sur une région dans ses frontières administratives ; frontières qui furent - en gros - dessinées par les espagnols peu après la conquête. Mais, à partir de quels critères ? Notre chapitre géographique, en dressant le cadre de notre histoire et en définissant ses dimensions spatiales, tente de comprendre pourquoi les Espagnols décidèrent d'en faire une unité administrative. Ce choix fut-il bénéfique à une intégration régionale ?

Un premier point brosera rapidement le tableau de ces éléments intangibles que sont la topographie, le climat, les cours d'eau. Il permettra aussi de donner un premier aperçu de la diversité de la flore de Piura, une couverture végétale sur laquelle l'action de l'homme est évidente.

Le second et le troisième points tenteront de saisir l'espace régional tel qu'il pouvait être perçu par les hommes de l'époque coloniale. D'abord, nous évoquerons l'évolution

²⁵ Voir à ce sujet Eric Van Young, *Historiografía de la Hacienda* in **Historia Económica de México**, 1989, FCE México, pp. 415-417.

administrative de la région, puis sa place dans le monde colonial et le poids des régions avoisinantes. Enfin nous aborderons les heures de marche, les convois de mules, les chemins difficiles qui tissent autour de la ville de San Miguel de Piura un réseau de distances et donc un espace. Plus proche encore des préoccupations des contemporains nous étudierons aussi les coûts du transport, l'évolution des axes principaux traversant la région. En somme, nous tenterons d'imaginer tout ce qu'un homme du Piura colonial prenait en considération avant de se déplacer, de correspondre ou d'envoyer des marchandises soit à l'intérieur de la région soit vers d'autres centres.

a. Topographie, cours d'eau, climat, flore: la région de Piura un espace géographique favorisé et naturel?

LA TOPOGRAPHIE.

La région de Piura telle que la dessinait la division administrative du *corregimiento* à l'époque coloniale - elle ressemblerait aujourd'hui à la nouvelle région Grau qui se compose des départements de Piura et Tumbes - se situe entre 3°23" et 6°22" de latitude sud et 79°19" et 81°18" de longitude ouest sur la côte pacifique de l'Amérique du sud. Elle s'étend sur 37 800 kilomètres carrés (3 pour cent du territoire péruvien) : une surface plus grande que la Belgique !

Vallées et montagnes constituaient selon les chroniqueurs l'antinomie principale de la région. Ils avaient l'habitude de diviser leur description de Piura en deux parties. Joseph Ignacio Lequanda écrivait en 1793 : "*Sus situaciones se componen parte de Valles, y parte de Sierra*", et selon Joaquin de Helguero en 1802, "la province se divise en deux qualités ou natures de sols [sous entendu ceux de la côte et ceux de la montagne]"²⁶. Avec près de 28 000 kilomètres carrés, la côte constituait les trois quarts de l'étendue régionale et la *sierra* un quart avec plus de 10 000 kilomètres carrés.

La plupart des voyageurs coloniaux en débarquant à Paita pour continuer sur Lima ne traversaient que la zone désertique qui composait la majeure partie du *Corregimiento* de Piura : commentaires et récits de l'aridité et des particularités de ces traversées abondent. Géomorphologiquement cette zone se compose de plateaux de grès du Tertiaire surélevés par endroits par des terrasses marines (*Tablazos*) ou recouverts par des dépôts éoliens du Quaternaire²⁷. Entre le port de Paita et la Huerta de Chulucanas au pied du versant occidental des Andes, séparés de plus de 100 km, le dénivelé n'est que de 100 mètres. (Entre Tumbes et Piura cependant, un ancien massif - les monts de Amotape - culmine à

²⁶ J. Lequanda, *Mercurio Peruano*, vol. VIII, p. 167 ; Helguero, *Informe economico de Piura*, p. 2.

²⁷ Empereur, Végétation et action anthropique dans le département de Piura - Pérou, dans *Bull. Inst. fr. études andines*, 1990, 19 (2), p. 337

1600 mètres). Sur cet ensemble de bas plateaux sédimentaires parsemés de dunes et sillonnés d'oueds s'accroche une végétation plus ou moins dense selon l'humidité.

Rares par contre sont les visiteurs ou bureaucrates coloniaux qui ont rapporté des témoignages oculaires de la partie montagnaise de la région. Dès la conquête, l'itinéraire nord-sud principal avait en effet abandonné son tracé andin passant par Ayabaca et Huancabamba, pour, à partir de Loja, descendre sur le littoral vers Piura et Paita. Il n'est donc pas étonnant que cette partie de la cordillère soit alors restée à l'écart. Pourtant cette partie peu élevée des Andes ne présentait pas un obstacle incontournable puisque les sommets culminent à moins de 4000 mètres.

En fléchissant vers l'Ouest à la hauteur de Huancabamba, la cordillère décrit une sorte de pince creusée en son centre par le Rio Quiroz. Les parties de cette pince constituent trois zones dont les centres restent les anciennes «réductions» érigées par les Espagnols au 16ème siècle : les Andes du bassin de Huancabamba, les Andes du Quiroz (Ayabaca) et les Andes des affluents montagneux du Piura (Frías). Les deux vallées inter-andines sèches compliquent encore ce paysage, l'une s'ouvrant sur le bassin amazonien, l'autre débouchant sur la façade Pacifique et le bassin de Lancones.

Dans leur partie septentrionale, les cimes de Huancabamba sont assez arrosées, et accumulent les eaux dans plusieurs lagunes de type glaciaires, principaux réservoirs du Quiroz. Vers le sud, et sur son versant ouest, la vallée devient de plus en plus sèche. Quelques brèches transversales à moins de 2.500 mètres ouvrent alors un passage vers l'Amazonie et séparent la sierra de Piura du département de Cajamarca.

La vallée du Quiroz est elle aussi entourée de montagnes sèches, aux gorges profondes et étroites, avec des versants abrupts qui se transforment vers 3000-3200 mètres en plateaux ondulants, les pâturages d'altitudes. Au nord d'Ayabaca, le Rio Calvas, parallèle au Quiroz mais plus encaissé, forme l'actuelle frontière avec l'Equateur et la région de Loja.

Les Andes des affluents du Piura sont surtout marquées par l'érosion, et montrent des formes très diverses: pentes douces entrecoupées de côtes plus raides, petites gorges, affaissements. Le passage vers les hauts plateaux (à 3.000 mètres) est marqué par une paroi abrupte, elle aussi fortement érodée. Les pluies régulières sont dues à l'orientation sud-est au nord-est de la crête, barrière aux masses humides en provenance du Pacifique²⁸.

Ce rapide tableau de la topographie régionale montre donc clairement une telle diversité de situations qu'il paraît difficile au premier abord, de considérer le *corregimiento* de Piura comme un espace naturel ou cohérent. Un second regard peut-il ensuite découvrir un rapport de complémentarité entre hautes terres et basses terres, ce que certains

²⁸ Bernex, Revesz, **Atlas de Piura**, p.49.

considèrent comme la forme classique de l'organisation de l'espace colonial hispano-américain²⁹ ?

LE CLIMAT: LES IRREGULARITES DU PHENOMENE DU NIÑO ET SES EFFETS AU COURS DE L'ÉPOQUE COLONIALE.

Le climat du nord du Pérou est déterminé par l'anticyclone du Pacifique Sud qui, selon la saison, remonte ou descend la côte de l'Amérique du Sud. Il est à l'origine des alizés qui, canalisés par la cordillère, soufflent du sud au nord quasiment en permanence. L'extrême nord, et donc la région de Piura, échappe cependant parfois à l'emprise de l'anticyclone, en été, lorsque celui-ci redescend vers le Chili : les alizées du Nord Est prennent alors le dessus et apportent les pluies d'été qui deviennent de plus en plus consistantes au fur et à mesure que l'on s'approche de la frontière équatorienne³⁰.

Le courant de Humboldt est le deuxième grand responsable du ciel et des températures de l'extrême nord du Pérou. Il remonte le long des côtes de l'Amérique de Sud, mis en marche par les différences de températures - et donc de densité - de grandes masses d'eau, en laissant affleurer les eaux froides des fonds marins. Sa vitesse est attisée par les alizés du Sud et n'est généralement neutralisée par le contre courant équatorial qu'à hauteur des côtes de Piura.

En été, l'affaiblissement des alizés du Sud a alors pour effet d'atténuer le courant de Humboldt et la remontée des eaux froides. Ce qui donne lieu à un réchauffement des eaux de surface et permet, selon les années, aux eaux tropicales chaudes du nord de s'aventurer assez loin, le long de la côte péruvienne. Ce phénomène, qui survient généralement autour de Noël, a pris pour nom "El Niño". En apportant des pluies de convection très irrégulières d'année en année, le phénomène conditionne l'agriculture de la région de Piura³¹. La ville de Piura par exemple, sur une moyenne d'une vingtaine d'année (1963-1982), recevait annuellement environ 60 mm d'eau, mais certaines années les précipitations accumulèrent plus de 500 mm (l'année record de 1983, plus de 2.300 mm). Une moyenne des précipitations sur les trois années de 1985 à 1987, donnerait à Chulucanas 235 mm; à Morropón, 306 mm; à Paita 20 mm d'eau par an.

²⁹ Deler, Structures de l'espace entre Loja et Piura : continuités, transitions et différenciation transfrontalière, dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1991, 20 (2), p. 288.

³⁰ Collin Delavaud, **Las regiones costeñas del Perú septentrional**, p.17.

³¹ Ibid. p. 20 ; Deler, opus cité, 1991 : 284. Les "petits" Niños sont appréciés car ils remplissent les nappes souterraines qui servent de réserves à l'irrigation. Ils favorisent aussi la pousse d'une herbe épaisse dans le désert qui devient alors un prodigieux pâturage pour les troupeaux de bétail. A l'inverse, les "grands" Niños comme celui de 1983, ont d'importants effets destructeurs sur le réseau d'irrigation : ils sont plutôt nocifs pour l'agriculture.

Les montagnes de Piura sont, elles, sujettes à des précipitations en moyenne bien supérieures à celle que l'on enregistre sur le versant Pacifique des Andes, mais leurs variations inter-annuelles s'atténuent avec l'altitude et la distance à la côte³². La sierra de Piura, comme la côte, est donc un espace de transition, dans ce cas entre les Andes péruviennes sèches et les Andes équatoriennes humides³³. Entre 1963 et 1982, une moyenne annuelle donnerait environ 1.100 mm d'eau à Ayabaca, avec des minima atteignant seulement 500 mm et des maxima dépassant 1.600 mm au cours de certaines années. A Suyo, pour la même période la moyenne est approximativement de 280 mm, à Huarmaca de 850 mm, à Santo Domingo de 900 mm³⁴. Selon l'étude de l'ONERM, entre 1963 et 1976, Zamba recevait en moyenne 392 mm d'eau par an, Sausal de Culucán 298 mm, Olleros 878 mm, Tapal 1.059 mm, Aranza 576 mm, Pacaypampa 977 mm, Talaneo 622 mm, Pasapampa 815 mm, Arrendamiento 620 mm et Arenales 711 mm³⁵.

Depuis l'arrivée des conquistadores, les contemporains de l'époque coloniale ont rapporté plusieurs *Niños* exceptionnels dont ils soulignèrent les effets dévastateurs. Sur la période qui nous concerne, le plus imposant à sans doute été celui de 1728, mais ceux de 1578, de 1747, de 1791 et de 1828 ont eux aussi marqués le monde colonial. Cependant, d'année en année, l'économie agraire de Piura devait surtout s'adapter à l'irrégularité du cycle entre années pluvieuses et périodes sèches.

Jusqu'à la fin du 17^{ème} siècle au moins, les informations sur les variations climatiques restent très épisodiques et seules sont enregistrées les pluies catastrophiques relatées par des chroniqueurs, voyageurs ou bureaucrates de la vice-royauté, rarement témoins eux-mêmes de l'événement. Puis, à mesure que les données sur les *estancias* d'élevage, les *haciendas* naissantes, se font plus denses, c'est au détour d'une vente, d'une comptabilité que l'on apprend directement ou indirectement, les calamités - sécheresses et inondations - qu'eurent à subir ces propriétés à l'époque.

La chronologie suivante tente donc d'esquisser une "histoire du climat" de la région de Piura entre le début de la période coloniale et le milieu du 19^{ème} siècle. Bien évidemment, malgré d'importants travaux consacrés au phénomène du Niño³⁶, cette

³² Empereire, opus cité, 1990, p.338.

³³ G. Etesse, La sierra de Piura: ¿Al margen de la evolución agraria andina? dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1991, 20(2), p. 602.

³⁴ Bernex, Revesz, opus cité, 1988:59-62.

³⁵ ONERM, **Inventario y evaluación de los recursos naturales de la cuenca del río Quiroz y la margen izquierda del río Macará**, 1978, p. 314.

³⁶ La chronologie des occurrences du phénomène du Niño sur la côte Pacifique a été reprise et détaillée de manière très systématique par A. M. Hocquenghem et L. Ortlieb dans *Eventos del Niño : siglos XVI-XIX*, in **Bull. Inst. fr. études andines**, t. 21, n°1:197-278. Un tableau synoptique des occurrences est disponible pp. 204-207. Les dates principales des évènements du Niño ainsi que leurs sources ont été repris de cet article.

chronologie est loin d'être complète, mais elle devrait permettre de voir dans quelle mesure les principales grandes variations climatiques affectèrent l'équilibre de l'économie coloniale de Piura.

1578 : pluies très importantes à Saña qui affectèrent moins le *corregimiento* de Piura, mais qui furent probablement l'une des raisons de la quatrième fondation de la ville de Piura sur la côte à l'emplacement du port de Paita.

1596 : un autre témoin visuel de l'événement indiquait l'occurrence de pluies à Paita.

1668 : sécheresse. Selon les comptes des haciendas du défunt Geronimo de Sotomayor, en 1667, lorsque les pâturages abondaient, les troupeaux de petit bétail rapportaient en moyenne un peu plus d'une centaine de quintaux de graisses, chaque tête de bétail produisant entre 7 et 8 kilogrammes de graisses. Par contre, les ovins et caprins abattus au cours de l'année 1668 ne donnèrent que 5,5 kg de graisse par tête. Doña Sara de Vargas elle-même justifiait ce faible rendement en déclarant "que l'année fut mauvaise"³⁷.

1686 : pluies importantes, pour le moins dans le Haut-Piura. Selon la propriétaire de l'hacienda de Yapatera : "ladite hacienda produisait beaucoup d'utilités qui lui valaient de considérables quantités d'argent, et maintenant, en raison des continuelles pluies de l'année passée de quatre-vingt-six et d'autres mauvais temps, cette hacienda est restée très diminuée et pratiquement entièrement ruinée"³⁸.

1706-1715 : sécheresse, selon Maria Leonarda de Sojo Cantoral qui affirmait l'hacienda de Malingas depuis 1710, elle avait reçu l'hacienda "*en tiempos esterilísimos por cuia causa avía mucha mortandad de ganados*"³⁹.

1716-1722 : abondance de pâturages. A partir de 1716, abondance de pâturages selon un litige sur l'affermage d'une savonnerie qui fut instruit en 1722. En 1718, le savonnier Antonio Bernaldo de Quiroz indiquait que les pluies avaient détruit la tannerie, la peausserie, le puits de sa savonnerie située sur les berges du rio Piura⁴⁰.

1728 : l'une des plus grandes inondations que connut la région à l'époque coloniale. Des pluies diluviennes emportèrent le canal de Tacala et modifièrent une fois de plus le cours du Rio Piura : "*es constante que desde tiempo immemorial hasta el año de setesientos veinte ocho que se separó tersera ves el rio y se formaron la segunda y tersera Ysla luego que empesaba a crescer el rio que oy se llama viejo corria tambien el agua por dha caja antigua y cresia tanto que solo por balsa se pasaba...*", "*aviendo sido la abenida del rio en este año*

³⁷ADP. Corregimiento compulsas, leg. 44, exp. 910, 1663, f. 140 vta. "...por que fue mal año..."

³⁸ AGN, Tierras y haciendas, leg. 5, cuad. 28, 1780 : "...dicha hacienda tubo muchos usufructos que le balían cantidad considerable de plata y que aora por las continuas aguas del año pasado de ochenta y seis y otros malos temporales a quedado y esta toda la dicha hazienda muy menos cavada y casi toda ella perdida..."

³⁹ AGN. Real Audiencia, leg. 45, cuad. 286, 1722.

⁴⁰ Selon S. Aldana, **Empresas coloniales. Las tinas de jabon en Piura**. p. 76.

pasado de mil setesientos y beinte ocho yrregular en la abundancia se desbio y separó el dho rio por un seguion ..."⁴¹.

1747-1748 : pluies importantes dans le Haut-Piura, au moins au cours de l'une des deux années, puisque selon les comptes de la gestion des biens de Isidro Alejandro Valdivieso, deux personnages envoyés pour s'occuper du soulèvement des esclaves de l'hacienda Sancor ne purent atteindre l'hacienda, malgré deux tentatives, en raison des crues des cours d'eau.

1759-1760 : sécheresse. Si les pluies avaient parfois des effets catastrophiques pour l'année de leur occurrence, ce sont surtout les sécheresses prolongées qui affectaient durablement l'économie coloniale. En 1760, le fermier de la dîme de Santa Ana tenta de faire réviser le montant de l'affermage qu'il avait contracté pour la biennale de 1759-1760, en raison "du manque notoire de pâturages" dû évidemment à la sécheresse. Il indiquait ainsi que "les troupeaux [de petit bétail] qui normalement donnaient cent quintaux de graisse, en produisaient seulement soixante..." et que "... le sucre que ladite hacienda [de Yapatera] pourrait donner sur les deux années est jugé atteindre à peine le nombre de douze arrobes...". Au total, il affirmait que l'ensemble de la dîme récoltée s'élevait à 5.291 pesos sur les deux années, alors que le *partido* avait été affermé pour 5.650 pesos⁴². L'on s'aperçoit donc que du fait de son affermage sur des périodes de deux ans, les variations du montant de la dîme ne permettent malheureusement pas de retracer les oscillations annuelles du climat de Piura.

1766-1776 : période sèche. Selon don Juan José Carrasco, propriétaire de l'hacienda Congoña située dans les montagnes de Huarmaca, l'eau avait manqué à tel point entre 1766 et 1768, qu'il n'avait que rarement put faire fonctionner son moulin à farine⁴³. D'après la production de blé de l'hacienda, cette sécheresse sévit surtout au cours des années 1767 et 1768, et semblait moins aigüe à partir de 1770.

Quelques années plus tard cependant, en 1776, don Manuel Farfan de los Godos affirmait qu'une longue période sans eau avait causé le décès de l'ensemble du bétail de son hacienda Suyo dans la basse vallée du Quiroz. Entre 1768, date à laquelle il avait reçu l'hacienda de son père et 1776, date à laquelle il l'avait revendue, l'hacienda avait perdu la moitié de sa valeur⁴⁴. Ces deux vagues de sécheresse n'auraient-elles été qu'une qui aurait duré une dizaine d'années ?

⁴¹ BN Ms Cronologico C 2330, 1752, f. 200.

⁴² AEP, Epoca colonial, causas civiles, 2ème legajo non numéré, 1761-1788, exp. sans numéro. Dans une affaire concernant l'hacienda de Sancor, l'une des parties indiquait qu'une sécheresse sévissait dès 1757 ! AGN, Real Audiencia, causas civiles, leg. 319, cuad. 2909, 1793.

⁴³ ADP. Cor. c. ord. leg. 34, exp. 717, 1766, f. 94vta.

⁴⁴ ADP. Escribanos. Alcaldes ordinarios, leg. 150, 1776, f. 35 : "*y porque con la esterilidad de los tiempos con la falta de aguas y escases de pastos que en los años pasados se ha experimentado en esta provincia se*

1791: Fortes pluies et grandes inondations, le phénomène sévit aussi à Lambayeque comme le relate le Mercurio Peruano du 7 août 1791.

La période de 1792 à 1814 est marquée par deux longues périodes de sécheresse coupées par deux années seulement de pluies peu importantes. Ces sécheresses furent probablement à l'origine de l'effondrement de l'élevage de petit bétail et de l'industrie du savon de la région (voir chapitre IV).

1792-1802: La grande sécheresse de la fin du 18^{ème} siècle fut une catastrophe pour l'ensemble des haciendas d'élevage : "...les pluies sont aléatoires, et si elles se répètent sur une, deux ou trois années, elles viennent à manquer pendant huit, neuf ou même onze années comme cela s'est vu depuis [mille sept cent] quatre-vingt-onze jusqu'à cette année passée de [mille] huit cent deux"⁴⁵. L'impact sur la production agricole se traduit là encore par une baisse considérable des montants d'affermage de la dîme. Pour la biennale 1793-1794 - les enchères s'étant tenues vers la fin de l'année 1792 - la dîme tenait encore compte de l'année exceptionnelle de 1791 et le montant total de son affermage dépassait 26.000 pesos. Pour les biennales 1795-96 et 1797-98 cependant, la sécheresse se faisait sentir et les fermiers n'offrirent pas plus de 18.000 pesos sur l'ensemble de la région. En considérant que la dîme indiquait grossièrement le niveau de production agricole, la sécheresse de la fin du 18^{ème} siècle abaissa d'environ 30 pour cent les récoltes régionales. La sécheresse marqua même les zones reculées de la *Sierra*, puisqu'une bonne partie du bétail de l'hacienda Samanga - située sur le río Calvas aux confins de la province d'Ayabaca - fut décimée entre 1789 et 1798, réduisant de 20 pour cent la valeur de l'hacienda⁴⁶.

1803-1804: deux années de pluies selon V. Eguiguren⁴⁷.

1805-1814: malgré les deux années pluvieuses de 1803 et 1804, une nouvelle sécheresse s'abat sur Piura et se poursuit jusqu'en 1814. Les éleveurs de petit bétail rechignaient même à payer l'impôt sur les rares ventes de viande d'ovins et caprins. Un important éleveur de Piura, Francisco Menendez Pabon indiquait n'avoir abattu qu'un seul et maigre troupeau de petit bétail en 1814⁴⁸.

hallan en deplorable estado todas las haciendas de ella, y con especialidad la citada de Suyo que se le han muerto todos los ganados..."

⁴⁵ Helguero, **Informe economico de Piura, 1802**, p. 9.

⁴⁶ BN. Ms. Cronológico, 1798, C4238 : "... asendió su valor a la cantidad de 28000 pesos, hallandose entonces dicha hacienda [Samanga] con mejores entables de caña dulce, y gran numero de ganados mayores de toda especie, los quales estan hoy disminuidos por la general mortandad y escasas que se experimentan en todas las haziendas. Por cuyo motivo considera el declarante que la hazienda esta bien pagada en la cantidad de 23000 pesos que ofrese el regidor don José Lopez por ella..."

⁴⁷ V. Eguiguren, Las lluvias de Piura, dans **B.S.G.L.**, tome 4, pp. 241-258.

⁴⁸ Selon S. Aldana, opus cité p. 97 et 102.

Entre 1814 et 1832, les années sont plus favorables au bétail avec des pluies qui ne sont pas espacées de plus de 3 ou 4 ans.

1814 : premières pluies après la période de sécheresse⁴⁹.

1817, 1819, 1821, 1824, 1832, 1837 sont des années avec des pluies d'importance moyenne selon A.M. Hocquenghem et L. Ortlieb qui pour le 19^{ème} siècle se fondent essentiellement sur les appréciations de Eguiguren. En 1819, l'on relève cependant que l'église de Lancones fut complètement détruite par ces pluies: "*la capilla publica de la hacienda de Lancones anexo de esta Matriz, se ha arruinado por el todo con las abundantes aguas del año proximo pasado [1819] de manera que es preciso redificarla de nuevo desde sus cimientos*"⁵⁰.

1828 : pluies et inondations très importantes selon les mêmes sources⁵¹.

1838-1841 : quatre années consécutives de sécheresse. Le gouvernement dispensa même les districts de Huarmaca, Huancabamba, Frías, Salitral, Chalaco, Yapatera, Cumbicus, Tambogrande et Piura de la contribution personnelle pour le second semestre de 1840⁵². Les grandes propriétés furent durement frappées par ces sécheresses : lorsque don José Antonio de los Rios adjugea l'hacienda de Culucan à ses fils, elle n'était estimée qu'à 11.145 pesos. Selon don José Antonio de los Rios "les mauvaises années ont ruiné le fonds"⁵³.

1843 : nouvelle année sèche.

1844-45 : deux années de pluies d'importances moyennes.

Tout compte fait, d'après cette chronologie, l'on peut tout au plus affirmer que la majorité du temps il fallait compter sur des pluies conséquentes tout les 4 ou 5 ans, mais que lorsque celles-ci se faisaient attendre plus longtemps, les pâturages et les cours d'eau habituellement pérennes diminuaient de telle manière que les élevages de petit bétail était menacés. Les sécheresses se prolongeant sur dix années de suite semblaient une exception si l'on en croit les remarques des grands propriétaires fonciers au début du 19^{ème} siècle. Une ou deux fois par siècle, la région de Piura subissait des pluies qui pouvaient durer plus d'un mois et étaient suivies d'inondations qui provoquaient plus de dégâts que de bienfaits.

⁴⁹ Selon S. Aldana, et ADL. Real Hacienda, Administración de Alcabalas, leg. 136, exp. 311, 1815.

⁵⁰ AEP. Epoca colonial, causas civiles, leg. 13, exp. 185, 22 IV 1820. f. 2.

⁵¹ En déplaçant le lit des cours d'eau, les grandes crues engendraient parfois des litiges sur l'appartenance de terres délimitées par ces cours d'eau. En 1868, par exemple, un litige frontalier qui opposait les propriétaires des haciendas Tambogrande et Locuto, trouvait son origine dans les inondations de 1828, comme l'indiquait l'une des parties : "*en 1828, el rio desmembró de Tambogrande un trozo de tierras llamado hasta hoy Rio Viejo que la agregó a Locuto*" ADP. JPI, leg. 128, exp. 2568, 1868.

⁵² M. A. Seminario. **Historia de Sullana**, 1986, p. 174-175.

⁵³ ADP. M. Rebolledo, leg. 84, 1842, f. 100.

LES FORMATIONS VEGETALES DE PIURA.

Dans ses limites coloniales du 16^{ème} siècle, le *corregimiento* de Piura s'étendait de Tumbes à Jayanca, c'est-à-dire du début des formations forestières qui se développent en Equateur jusqu'à la frange totalement désertique qui se prolonge sur toute la côte péruvienne puis Chilienne. Zone de transition climatique par excellence, la région de Piura n'est pas, là encore, un espace homogène, mais plutôt un dégradé de formations végétales (voir carte en annexe p.3)

La limite des pluies irrégulières d'été passe par le nord de Lambayeque : c'est à partir de Jayanca environ qu'apparaissent sur la côte péruvienne - hors cultures d'oasis - les premières formations végétales conséquentes.

Quatre types de couvertures végétales se distinguent jusqu'à une altitude de 400 mètres. Depuis le *Tablazo* de Paita jusqu'à Piura, et sur une frange qui en se rétrécissant va du *Despoblado* de Sechura jusqu'à Tumbes, s'étend un semi-désert qui se transforme par endroits en steppe arbustive. Il exclut a priori une agriculture pluviale (sauf en cas de *Niño* exceptionnel, comme en 1983).

Entre une ligne qui va de Olmos et Jayanca à Tumbes en passant par la boucle de la vallée du Piura et le piémont Andin, l'aire est recouverte de savanes où se développent un tapis herbacé, la culture du maïs et de haricots dans les dépressions inter-dunaires - *vegas* - au cours des années pluvieuses. Des forêts claires d'*algarrobales* occupent les terrasses alluviales des cours d'eau qui ne sont pas cultivées. Sur les massifs isolés et les contreforts de la cordillère jusqu'à une altitude de 400 mètres se sont établis des steppes arbustives arborées⁵⁴.

Entre Cajamarca et Loja, les Andes ne dépassent pas 4.000 m d'altitude. Les pluies amazoniennes passent donc parfois du versant atlantique au versant pacifique sans être retenues par les sommets de la cordillère. La saison des pluies prend habituellement place entre novembre et avril, parfois d'octobre à mai, et donne naissance à une même végétation sur les deux versants des Andes. On distingue trois régions naturelles dans la sierra de Piura⁵⁵ :

- La forêt sèche équatoriale. La forêt sèche s'étage de 500 à 1.000 m sur le versant sud du bassin du Piura, mais atteint 1.500 m sur les versants du bassin du Quiroz et du río Santa Rosa. Dans ces vallées encaissées, moins arrosées, la température est plus élevée. La végétation dominante y est une formation arbustive décidue - constituée de bombáceas,

⁵⁴ Empereire, opus cité, p.340 ; Collin Delavaud, opus cité, pp.30-32.

⁵⁵ Hocquenghem, **Los Guayacundos de Caxas y la sierra piurana, siglos XV y XVI**, p. 102.

ceibos et *pasallos*, acacias, *faiques*. Dans les parties basses on retrouve le *palo santo*, des *hualtacos*, *guayacanes*, *barbascos*...⁵⁶.

- La *selva alta*, semblable à la *ceja de selva* ou *montaña*. La *selva alta* se retrouve en dessous du *páramo* de la Cordillère des Andes et de la Puna de la cordillère de Guamaní, entre 1.500 et 3.500 mètres d'altitude, où elle survit dans les zones difficilement cultivables couvertes une grande partie de l'année par les brouillards d'altitude. Les *serranos* de Piura nomment les reliquats de ces forêts les *montes grandes* ou *montañas*. Le climat est tempéré, les précipitations importantes de novembre à avril, le relief abrupte, le terrain argileux.

Elle recouvre trois types de végétation naturelle : entre 1.000 et 2.000 m, une formation arbustive semi-décidue nommée *monte* ; entre 2.000 et 2.500 m, une formation arbustive toujours verte, le *monte grande*, la forêt des brouillards ; entre 2.500 et 3.500 m, le *matorral*, où les arbres, qu'ils appartiennent à des espèces tropicales ou à des espèces tempérées, sont rabougris et se réfugient dans les creux abrités⁵⁷.

- L'étage alpin humide, le *páramo*, quelque peu différent du *páramo* que l'on connaît de l'Equateur et de la Colombie plus au nord, se distingue par une végétation plus basse qui se transforme en *Puna* par endroits⁵⁸. La région du *páramo* est constituée par les hauteurs de la cordillère des Andes et de la cordillère du Guamaní, au dessus de 3.500 m d'altitude. Sur les Altos de la vallée du rio San Pedro, au dessus de 3.000 m, le *páramo* est remplacé par un plateau d'altitude très similaire à la *puna* du sud du Pérou.

Le climat du *páramo* est froid et humide ; le vent souffle en violentes rafales. Le relief est escarpé, entrecoupé de plateaux ; le sol humide et spongieux. Les combes sont occupées par les lagunes qui fournissent l'eau au bassin du Quiroz et au Huancabamba. La végétation - une formation herbacée pérenne - se compose d'herbes dures et autres graminées⁵⁹.

LES VALLEES ET LEURS COURS D'EAU: LES BASSINS, LEUR COURS, LE DEBIT.

Le Piura, le Chira et le Tumbes sont les principaux cours d'eau qui traversent le large littoral de l'extrême nord et formaient les trois grandes vallées côtières de ce qui était le *corregimiento* de Piura.

Le Piura naît sur les pentes de la *serrania* de Huarmaca, l'un des points les plus bas de la cordillère des Andes. A la hauteur de Hualcas, il reçoit son unique affluent gauche, le

⁵⁶ Ibid. pp. 111-113.

⁵⁷ Ibid. pp. 110-111.

⁵⁸ Dans la sierra de Piura, le terme *páramo* désigne le brouillard ou la pluie fine qui tombe dans les parties hautes de la cordillère.

⁵⁹ Hocquenghem, opus cité, pp. 103-104.

San Martin en provenance de Congoña, et prend le nom de Rio Serrán. Ce n'est qu'à Limeños, dans l'hacienda Serrán, à la confluence du Serrán et du Hualcatal formé du Canchaque, du San Antonio et du Pata que la vallée prend réellement forme. Quinze kilomètres en aval, après s'être nommé le Canchaque, il reçoit son principal affluent le Rio Bigote composé des eaux de Lalaquiz, Sapse etc..., et prend définitivement le nom de Piura.

Adossé sur sa droite aux contreforts des Andes, il est alors régulièrement alimenté par des affluents sur sa droite -Corral del Medio et La Gallega, Las Damas, Charanal, Yapatera, Sancor etc.. - et décrit une large courbe vers le nord-ouest. A partir de Tambogrande, abandonné à lui même, il s'épuise dans le désert côtier, et amorce un franc virage vers le sud attiré par les zones basses de Sechura au sud de Catacaos.

La faible altitude du bassin réceptif, les vents du sud dominant guère propices aux pluies, l'évaporation et la filtration sont les principales causes du petit débit du Rio Piura, dont le lit est à sec pendant trois ou quatre mois lors d'une année "normale".

En provenance de l'Équateur pluvieux et montagneux, le Chira traverse en torrent le bassin de Lancones et débouche dans la grande dépression tertiaire sur un cours nord-est à sud-ouest enfermé dans un cañon. Les trois principaux affluents de ce cours d'eau sont le Macará ou Calvas qui forme la frontière avec l'Équateur, le Quiroz qui s'écoule à travers l'un des bassins interandin de la *Sierra* de Piura et le Chipillico qui trouve son origine sur les plateaux de la cordillère de Guamaní qui sépare le bassin du Piura de celui du Quiroz.

A la hauteur de Querecotillo et Marcavelica, le Chira vire pour une direction plein ouest mais reste dans une vallée étroite flanquée d'abruptes murailles de 30 à 100 mètres de hauteur. Abondamment pourvu d'eau, le rio est cependant trop encaissé pour irriguer les terrasses avoisinantes.

Limite des zones tropicales humides, le Tumbes lui aussi est bien pourvu d'eau. La frange côtière étroite, le climat chaud et humide, comme l'éloignement du centre régional, n'ont cependant pas fait de ce delta une grande oasis d'haciendas coloniales ou de production agricole.

L'irrégularité des pluies sur les bassins réceptifs entraîne une extrême inégalité, d'année en année, des débits de ces trois cours d'eau, qui pour le Chira par exemple, va de 1 à 6⁶⁰.

⁶⁰ Collin Delavaud, *Las regiones costañas del Perú septentrional*. p.43.

Tableau 1 : les débits des principaux cours d'eau du Corregimiento de Piura.

Rio	Jan	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Année
Piura	4	60	108	90	30	17	6	3	2	1	1	0,5	27
Chira	84	220	309	323	144	86	60	42	35	33	30	37	109
Quiroz	28	43	63	65	35	26	19	14	12	12	12	17	29
Macará	31	90	95	99	42	36	25	19	12	10	11	14	42
Tumbes	140	217	314	318	171	86	45	29	42	41	44	43	120

Module mensuel en m³/s. La décharge du Quiroz est mesurée à la hauteur de Paimas, celle du Macará à la hauteur de la Tina. (Source : Collin Delavaud, 1984:43. ONERM, 1978:327-328)

LES SURFACES CULTIVABLES.

Les civilisations agraires comprennent évidemment leur espace en fonction des terres cultivables, et en milieu désertique, particulièrement en fonction des surfaces irrigables, donc des cours d'eau. Il n'était donc pas étonnant de voir le propriétaire foncier colonial décrire son domaine avec des expressions telles que "*de la otra banda del rio que viene a esta ciudad*", ou encore "*en el valle de Piura donde dice Yapatera*". Cette manière d'envisager la géographie par rapport au cours d'eau et la vallée dans lequel il coule nous oblige à examiner très attentivement l'évolution des domaines cultivables car ce n'est que très récemment avec les pompes à moteur, les barrages de Poechos ou San Lorenzo, que de larges bandes de terres irriguées, propres à l'agriculture, se sont élargies ou unifiées. Il faut donc préciser que toute une terminologie actuelle de la géographie régionale - Haut-Piura, Moyen-Piura etc.- n'avait guère de sens il y a encore un siècle.

Autour de Tambogrande par exemple, le monde colonial ne connaissait qu'une très étroite vallée du Piura, tout au plus verte au fond du lit du fleuve. La notion actuelle de "Medio Piura" - le grand espace irrigué entre le Chipillico et le Piura par le barrage de San Lorenzo - ne correspondait donc à aucune réalité d'alors. D'ailleurs d'une manière générale, l'usage était de situer ses terres par rapport à l'agglomération principale et selon qu'il fallait remonter ou descendre le cours d'eau : "*rio arriba a dose leguas de esta ciudad*". L'arrière pays n'était pas constitué de larges zones irriguées ou densément occupées mais de filets cultivés et peu peuplés qui la plupart du temps ne s'écartaient guère des berges des principaux cours d'eau.

Nous utiliserons donc par exemple le concept de "Haut-Piura" parce qu'il est une bonne notion actuelle pour un ensemble - discernable déjà à l'époque coloniale - de terres plus riches car adossées au massif andin et traversées par des torrents, affluents du Piura, toujours pourvus d'eau. Un homme du 18^{ème} siècle ne connaissait cependant pas ce mot.

Actuellement, au cours de chaque campagne, les agriculteurs sèment en moyenne environ 125.000 hectares sur la côte et 40.000 hectares dans la *sierra*. Ces chiffres cependant, et particulièrement ceux de la côte, ne peuvent servir de base à une estimation

des surfaces cultivées il y a 200 ans, car les techniques d'irrigation ont évolué et, depuis le début du 20ème siècle, plusieurs gros ouvrages ont multiplié les terres ayant un accès à l'eau⁶¹.

Ce n'est pas seulement à partir du milieu du 19ème siècle comme l'indiquait Archimbaud⁶², mais dès l'époque coloniale que les propriétaires fonciers avaient étudié les possibilités de l'irrigation et présenté des projets de grande envergure pour augmenter les terres cultivables de Piura. Cependant, lorsque Archimbaud présentait son "*Informe sobre el departamento de Piura*" en 1905, seul le canal construit par Miguel Checa pour irriguer des terres de la rive gauche du Chira avait réellement augmenté de manière significative la surface agricole des vallées de Piura depuis l'époque coloniale. En tenant compte de cette construction et de l'apport des quelques pompes à moteur, les chiffres qu'offre Archimbaud des terrains cultivés vers 1905 sont probablement assez proches de ce que les *haciendas* et communautés devaient exploiter avec les mêmes techniques mais une population moitié moindre à la fin du 18ème siècle.

Pour la vallée du Piura par exemple, Archimbaud considérait que l'on irriguait par pompes, canaux et avec les affluents du Piura, 35.470 hectares dont seulement 22.390 hectares étaient effectivement cultivés. Il estimait de plus que 1.390 hectares étaient cultivés en mettant à profit les pluies et les inondations - ce qu'il qualifiait d'irrigation spontanée. Au total donc, si l'on retire les surfaces arrosées par les pompes à moteur (1.020 hectares), l'ensemble de la vallée du Piura pouvait compter près de 23.000 hectares de terres exploitées.

Sur le Chira, Archimbaud évaluait d'abord les terrains cultivés à quelques 5,800 hectares, mais dans son tableau énumérant les surfaces par type de cultures, le résultat s'élevait à plus de 7.750 hectares. Toujours est-il que pour ces deux vallées et donc la côte si l'on excepte le lointain Tumbes, la surface cultivable ne devait donc guère excéder 30.000 hectares au 18ème siècle. Archimbaud notait cependant que nombre des infrastructures précolombiennes avaient été abandonnées au cours de l'époque coloniale. L'exemple le plus saisissant est peut-être le canal de Tacala qui irriguait encore en 1727 la marge gauche du Piura, terres de la communauté de Catacaos en aval de la ville de Piura et qui fut complètement détruit par les inondations de 1728⁶³.

⁶¹ Particulièrement le barrage de San Lorenzo qui irrigue tout l'espace entre le rio Chipillico et le Piura, et l'imposante retenue de Poechos qui irrigue les marges du Chira.

⁶² Max Archimbaud, "Estadística agropecuaria: informe relativo al departamento de Piura", dans **Boletín del Ministerio de Fomento**, 1905, III, 12 : 1-35

⁶³ BN. Ms. Cronológico C2330, 1752, f. 179: "*Tacalar o canal arruinado por donde conducian los Catacaos la agua para regar estas tierras altas hasta el año [17]28 que se asolo toda la obra con la avenida*".

Dans la montagne, les surfaces cultivées ou utilisées en pâturages n'ont par contre probablement guère évolué depuis le 18ème siècle. L'agriculture s'y pratique de la même manière qu'il y a deux cent ans, avec les boeufs, la bêche, le pic et la machette. Aucune infrastructure d'importance n'a été construite pour irriguer le flanc des vallées. Cependant, la pression démographique a eut pour effet d'étendre la frontière agricole sur des terres marginales guère productives ou sur des hivernages et pâturages jusqu'alors utilisés pour l'élevage extensif⁶⁴. Aucun chiffre n'est disponible pour évaluer les surfaces cultivées dans la sierra au 19ème siècle : Archimbaud, préoccupé par l'agriculture d'exportation, ne s'intéresse qu'à la côte.

En résumé, il faut admettre que le Piura colonial n'était pas une région géographique naturelle. Relief, climat, végétation sont d'une telle diversité qu'il faut bien s'étonner sur l'opportunité de réunir cet espace dans une unité administrative. L'unité physique faisant défaut, faut-il conclure à l'unité humaine ?

b. Piura dans le contexte colonial.

Pour Lockhart et Schwartz, l'espace de l'Amérique Ibérique à l'époque coloniale se divisait en zones centrales et en zones marginales ou frontières. Selon leur schéma, vers le milieu du 16ème siècle, le Pérou, de Quito au Charcas, et le Mexique étaient les seules zones centrales intégrées, très vite contrôlées par un lourd appareil d'Etat, où les Espagnols avaient rapidement créé un réseau stable de villes, développé l'exploitation des mines, le commerce, et démarré les premières entreprises foncières dans un milieu relativement densément peuplé par les populations indiennes. Sur les marges de ces centres et dans une bonne partie de l'Amérique du Sud, se maintenait encore une société de pionniers instable, au très lent développement, en lutte avec des populations autochtones ou l'adversité de la nature en général⁶⁵.

La ville de Piura fondée dès 1532, malgré son éloignement de Lima, se situait sans conteste dans l'une de ces zones centrales dès le milieu du 16ème siècle. Grâce au port de Paita - porte du Pérou -, elle fut immédiatement intégrée dans l'espace pacifié, bien relié à la métropole et soumis aux visites régulières des fonctionnaires de la couronne. Dès sa première fondation, elle n'eut pas à être garnison et à se défendre d'incursions guerrières de populations indigènes. Le versant oriental des Andes, abrupt, séparait son territoire de la *terrae incognitae* qu'étaient les provinces amazoniennes. Son espace n'allait donc se définir

⁶⁴ Voir G. Etesse, La sierra de Piura : ¿Al margen de la evolución agraria andina?, dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1991, 20 (2) : 599-620.

⁶⁵ Lockhart, Schwartz, **Early Latin America. A history of colonial Spanish America and Brazil**, p.253.

qu'en fonction de son rayonnement et de sa capacité à s'affirmer envers les autres centres régionaux qui l'entourèrent progressivement.

L'EVOLUTION DE L'ESPACE ADMINISTRATIF.

Le Piura colonial fut d'abord une création administrative - le *Corregimiento* - qui, au 16^{ème} siècle, englobait des populations indigènes établies entre Tumbes et Jayanca⁶⁶. Si l'on en croit Juan Salinas de Loyola en 1571, les indigènes qui étaient du ressort de la ville de Piura étaient cependant loin de former une unité ethnique. Loyola dénombrait ainsi trois "nations" d'indigènes qui parlaient des langues différentes. A chacune de ces "nations" correspondait un territoire aux frontières définies⁶⁷. Sur la côte, l'on distinguait deux communautés de *yunga*, l'une parlant le Catacaos, l'autre le Sechura. Dans les montagnes, le Quechua des colons inca s'était imposé à des groupes de filiation Jivaro et aux indiens Huancabamba⁶⁸. Malgré un siècle d'occupation Inca, l'espace délimité par les Espagnols en 1532, était traversé par des frontières culturelles fortes datant de la période intermédiaire tardive comme l'ont montré de récentes fouilles archéologiques⁶⁹.

A première vue, le *corregimiento* de Piura ne correspondait pas non plus à une ancienne province inca. Au moment de la conquête cependant, la région était traversée de nord en sud, par une route qui reliait Tumbes au centre du pouvoir Inca. Régulièrement flanquée de *tambos*, traversant les trois principales vallées de la côte, longeant la sierra et la province de Caxas, cette route était alors l'épine dorsale d'un espace qui paraît aujourd'hui éclectique. Selon A.M. Hocquenghem, cette voie de pénétration servait essentiellement aux

⁶⁶ L'acte de la dernière fondation de la ville en 1588 exprimait sa juridiction dans les termes suivants : "*la cual dicha posesión tomó en todos sus terrenos y jurisdicción que son desde el pueblo y Valle de Pacora, Jayanca, por la parte y términos de los Valles que dicen de Trujillo, y de allí subiendo á la sierra de Penachi, Salas y Huarmaca y Huancabamba, Provincia de Cajas y Ayabaca, que continuan con términos de Jaen y Loja, y á Poechos Maricavelica y Motupe [Amotape], Máncora y Pariña, Tumbes y Solana, hasta dar á la costa de esta mar del Sur prosiguiendo por ella hasta la punta de la Guja, y prosiguiendo hasta los confines costa de los dichos pueblos de Jayanca y Pacora, que confinan en la dicha costa y Valles de Trujillo...*", **Actas y Provisiones sobre "Fundación de la Ciudad de Piura"**, Piura, 1919, p. 15.

⁶⁷ Jimenez de Espada, **RGI Tome II**, "Relación de la ciudad de Sant Miguel", p. 41 : "*En términos de la dicha ciudad hay tres naciones de naturales diferentes en habla y nombres. Y a cada una de las dichas naciones tenía sus provincias por sí y territorios y límites conocidos y señalados...*"

⁶⁸ A.M. Hocquenghem, **Los Guayacundos de Caxas y la sierra piurana, siglos XV y XVI**. pp. 156-157.

⁶⁹ A.M. Hocquenghem, Frontera entre "áreas culturales" nor y centroandinas en los valles y la costa del extremo norte peruano, dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1991, 20(2) : 309-348. A.M. Hocquenghem, J. Idrovo, P. Kaulicke, D. Gomis : Bases del intercambio entre las sociedades norperuanas y surecuatorianas : una zona de transición entre 1500 A.C. et 600 D.C., dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1993, 22(2) : 443-466.

Incas à contrôler la commercialisation des spondyles, objets de cultes et monnaies d'échanges précolombiennes, que certaines communautés indigènes récoltaient sur la côte équatorienne.

Les péripéties de la fondation de San Miguel de Piura déplacée quatre fois au cours du 16ème siècle, exprimèrent alors le malaise à concevoir cet espace, et donc à placer judicieusement son centre de contrôle. Après deux années passées dans la vallée du Chira, la ville fut reconstruite dans la celle du Piura, adossée aux premiers contreforts andins, au beau milieu de ce qui était un système d'irrigation élaboré. Moins d'une quarantaine d'années plus tard, la catastrophe démographique parmi les indigènes ne permettant plus d'entretenir les canaux précolombiens, la vallée était sinistrée.

Mais, l'essor des mines aux alentours de Loja et Zaruma avait alors stimulé les échanges et fait du port de Paita un lieu de passage obligé : les *vecinos* de Piura se reportèrent donc sur le port et en firent la capitale régionale. Ce rôle d'intermédiaire entre le trafic maritime et terrestre fut derechef remis en question, lorsque le port fut rasé par des pirates anglais en 1588. On en revint alors à une situation de compromis, à mi-chemin entre la haute vallée du Piura et le port de Paita : le centre régional fut reconstruit sur les berges du cours d'eau Piura mais à deux lieues seulement de la réduction de Catacaos, au lieu dit Chilcal. Ce choix exprimait la volonté de contrôler la main d'oeuvre indigène en vue d'exploiter la terre, comme celle de se maintenir sur la route des marchandises qui transitaient entre le port de Paita et les provinces de l'Audience de Quito. En somme, la ville s'orientait à la fois vers l'agriculture et le commerce.

Après avoir redéfini ses frontières avec les *corregimientos* de Loja et Saña, déplacé 3 fois sa capitale au cours du 16ème siècle, à partir de 1588 et pour deux siècles, le *corregimiento* de Piura ne se modifia guère, dépendant de l'Audience et du vice roi siégeant dans la «ville des rois», Lima⁷⁰. Il se composa d'abord d'une dizaine de «réductions» indigènes et du centre espagnol - la ville de Piura - représenté par une junte municipale, le *Cabildo*. La population non indienne augmenta lentement au cours de la période coloniale, d'une centaine de personnes au début du 17ème siècle à près de 20.000 âmes à la fin du 18ème siècle. Cette reconquête de l'espace intérieur se concrétisa à la fin du 18ème siècle par la fondation de nouvelles paroisses, sous l'égide de l'évêque Martinez de Compañón.

Entre 1780 et 1821, avec la réorganisation du royaume péruvien, la région de Piura fut reléguée au rang de province de l'Intendance de Trujillo. Après la proclamation de l'Indépendance en août 1821, Piura dépendait toujours administrativement de la ville de Trujillo et faisait partie du département de la Libertad dont cette dernière était la capitale.

⁷⁰ Au 18ème siècle, le vice-royaume du Pérou se divisait en plus de 70 *corregimiento*.

Parmi les quinze députés que Trujillo envoya à l'assemblée constituante en 1822, trois seulement représentaient la province de Piura⁷¹.

Ce n'est qu'en 1837, que Piura fut élevée au rang de Province Littorale, indépendante du département de la Libertad. Puis en 1861, la région acquit elle aussi le statut de département et fut divisée en trois provinces : la province d'Ayabaca qui s'étendait sur l'ensemble de la Sierra, son chef-lieu étant Huancabamba ; la province de Piura, qui se composait en l'essence de toute la vallée du Piura avec comme chef-lieu la capitale même, et la province de Paita, qui englobait toute la vallée du Chira et celle de Tumbes, son chef-lieu étant le port de Paita.

LES REGIONS AVOISINANTES.

Dans le nord du Pérou colonial, Piura était le plus grand des *corregimientos* au plan de la surface (si l'on excepte les provinces amazoniennes), et le deuxième en population avec environ 44.500 habitants à la fin du 18ème siècle, derrière Cajamarca qui comptait approximativement 51.000 habitants. Le poids de sa population et sa taille furent-ils pourtant un avantage dans la course à la domination régionale ?

Au sud, Piura côtoyait le *corregimiento* de Saña, dont la juridiction s'étendait à partir du 17ème siècle de la vallée de Jayanca à la vallée du Jequetepeque, sur quelques deltas côtiers encore densément peuplés d'Indiens. La ville de Saña ne fut fondée qu'en 1564, et ce n'est que vers la fin du 16ème siècle qu'elle détacha ses territoires de l'emprise de Trujillo pour créer son propre *corregimiento*. Le climat et une végétation très semblable aux vallées de Piura mirent en concurrence les deux villes qui développèrent à des rythmes différents les mêmes activités, mais surtout une économie basée sur la fabrication du savon. Dès la fin du 16ème siècle, l'on comptait parmi les *vecinos* de Saña quelques fortunes bien plus imposantes que celles dont se prévalaient les notables de Piura. Les mariages entre les élites locales n'étaient pas rares.

A la fin du 18ème siècle, le *corregimiento* de Saña comptait plus de 32.000 habitants dont moins de 2.700 étaient d'origine espagnole sur une superficie qui atteignait à peine le quart de celle du *corregimiento* de Piura. En 1793, Lequanda énumérait quelques 31 haciendas, 22 *poblaciones* et admirait le dynamisme économique de la région. Saña, la capitale administrative, n'était cependant plus que l'ombre d'elle même après qu'elle ait été ruinée par les pirates en 1686 et dévastée par les inondations de 1720. La véritable concurrente de San Miguel de Piura était devenue la capitale économique, Lambayeque, dont Lequanda estimait la population à plus de 12.000 habitants vers 1793.

Au sud-est, les montagnes de Piura s'adossaient sur quelques lieues au *corregimiento* de Cajamarca. Ces deux régions n'eurent cependant guère de relations

⁷¹ M. A. Seminario. **Historia de Sullana**, p. 127.

directes: l'ancienne route inca abandonnée, il était d'abord nécessaire de rejoindre la côte et Lambayeque pour relier Piura. Quelques activités complémentaires entretenaient un faible trafic, mais d'une manière générale, Piura se satisfaisait de sa propre Sierra, ou alors se tournait plutôt vers Loja et Cuenca.

A l'est de Piura, à partir du versant oriental des Andes s'étalait la province de Jaen. Mais son poids dans le nord de l'Audience du Pérou était faible puisque sa population dispersée sur un vaste territoire ne dépassait guère 6000 habitants vers 1786, dont une majorité d'indiens.

Au nord-est, Piura bordait le *corregimiento* de Loja, dont la ville n'avait été fondée qu'en 1547 et peuplée d'une centaine de soldats pour assurer la sécurité de la route Cuenca-Piura, alors encore menacée par des attaques d'indiens. Dans la seconde moitié du 16ème siècle la région profita du développement des mines de Zaruma et Zamora, puis se spécialisa dans l'élevage de mules et du gros bétail⁷². Prolongement de la *sierra* d'Ayabaca, Loja en créant son propre *corregimiento*, priva précisément la région de Piura d'un centre intérieur conséquent et complémentaire.

Guayaquil au nord était le dernier grand pôle vers lequel était tourné Piura. Longtemps occupé à pacifier son arrière pays, le port de Guayaquil ne vint concurrencer la domination du port de Paita qu'à partir de la seconde moitié du 17ème siècle. A la fin du 16ème siècle, la population indigène tributaire que contrôlaient les *vecinos* de Guayaquil n'atteignait pas 1.500 hommes. En 1790, la bureaucratie coloniale recensait près de 40.000 habitants dans sa province.

Tableau 2 : la population de Piura, Loja, Zaña et Guayaquil à la fin du 18ème siècle.

	Espagnols-Blancs	%	Indiens	% Métis, Mulâtres, Noirs	%	Total
Piura (1783)	2.959	6,6	24.797	55,7	16.741	44.497
Loja (1776)	5.611	23,6	12.818	53,8	5.381	23.810
Zaña (1783)	2.682	8,3	19.751	61,3	9.785	32.218
Guayaquil (1790)	7.425	19,2	11.727	30,4	19.440	38.592

Source : Martinez de Compañon, **Trujillo del Perú**, [1786]; M.Minchom, The making of a white province, in **Bull. Inst. Fr. Et. And.**, 1983, XII, n. 3-4, pp. 23-39; M.L. Laviana Cuetos.

Guayaquil en el siglo XVIII. Séville, 1987

⁷² Chantal Caillavet, Les rouages économiques d'une société minière : échanges et crédit. Loja : 1550-1630, in **Bulletin de l'IFEA**, 1984, XIII, n° 3-4, pp. 31-63.

Malgré l'avantage d'avoir été la première ville fondée sur la côte péruvienne, Piura ne parvint pas à délimiter clairement son espace face aux nouveaux centres régionaux qui vinrent l'entourer peu à peu au cours du 16^{ème} siècle. D'abord amputé de certaines vallées au sud et au nord-est, le *corregimiento* de Piura souffrit ensuite au cours de l'époque coloniale des avantages de situation dont bénéficiaient ses trois principaux concurrents.

Avec Lambayeque qui bénéficiait d'une forte concentration de population, les vallées côtières de Piura partagèrent l'économie d'élevage de petit bétail, la production du savon, de cuirs et de sucre. Avec Loja qui avait été aidée par le boom minier, la *sierra* de Piura concourait dans l'élevage de mules et l'extraction d'écorce de quinine. Avec Guayaquil, avantagé par le bois de la forêt équatorienne, le port de Paita et dans une moindre mesure celui de Tumbes, partageait l'activité portuaire de la côte nord du Pérou. En somme, le *corregimiento* de Piura était déchiré par la tentative de mener de front les activités dans lesquels ses trois voisins s'étaient spécialisés. Malgré sa taille, et sa population qui dépassaient largement celles de ses concurrents, la région de Piura ne parvint donc pas à s'imposer comme centre sub-régional.

c. L'espace à l'époque coloniale: distances, routes et chemins vers et à l'intérieur du Corregimiento de Piura.

Dans un chapitre sur les voies de communication dans la Méditerranée à l'époque de Philippe II, qu'il intitulait "l'unité humaine", F. Braudel indiquait que "l'important est de voir ce qu'un tel réseau implique de rapprochement, d'histoire cohérente, à quel point le mouvement de bateaux, des bêtes de somme, des voitures, des gens eux-mêmes, rend la Méditerranée une et, d'un certain point de vue, uniforme malgré les résistances locales"⁷³.

La colonisation de l'Amérique par les Espagnols fut d'abord une redistribution des principales agglomérations. En fonction de ces centres naissants se dessina un nouveau tissu de routes, d'échanges, de canaux d'irrigation ou plus généralement, de voies de communication : ce bouleversement, dans un espace qui n'était pas intégré jusqu'alors rendit-il la région de Piura une ?

LES CHEMINS ET VOIES DE COMMUNICATION DE L'EPOQUE COLONIALE

La surexploitation du système des relais incas et des intérêts économiques divergents eurent très vite raison des chemins andins d'avant la conquête. L'occupation du territoire avec la création de nouvelles villes, dessina alors un tissu routier qui faisait souvent fi de l'ancien système des *tambos*.

Selon les ordonnances de la quatrième fondation de Piura, en 1588, les voies de communication de la région furent évidemment modifiées afin de desservir le nouveau site

⁷³ Braudel, **La Méditerranée et le monde méditerranéen**, p. 254.

de la ville. Sous peine d'amende, les marchands et voyageurs devaient alors obligatoirement transiter par la capitale régionale, même si, débarquant à Paita, leurs destinations étaient les villes de Loja ou Cuenca au nord⁷⁴. De ce fait, la ville de Piura devenait le carrefour de plusieurs grands axes et l'une des principales liaisons entre le trafic maritime et terrestre du Pérou. D'abord, la région était traversé par la voie impériale en provenance de *Tierra Firme* et Quito et se poursuivant le long de la côte jusqu'à Lima ; ensuite par un axe Panama-Pérou central, où les marchandises et voyageurs débarquaient à Paita pour continuer par la voie terrestre ; et enfin par un axe Callao-Paita-Andes Equatoriennes, où des marchandises surtout - en provenance du sud - étaient débarquées à Paita et acheminées vers Loja, Cuenca et Quito.

Malgré l'importance de la voie terrestre, la véritable porte d'entrée au Pérou restait le port de Paita. Au cours de la période coloniale, la majorité des voyageurs - qu'ils fussent en provenance de Panama ou Guayaquil, de Quito ou Lima - abordaient ainsi la région de Piura par la voie relativement confortable de la mer. Mais, une fois à terre, quelles étaient les péripéties du voyage ?

Les pérégrinations de Jorge Juan et Antonio de Ulloa le long de la côte vers 1740 décrivent assez bien les aléas du voyage terrestre et les temps nécessaires aux déplacements à l'époque de la mule : partis de Quito le 21 Octobre par la route de la côte, ils embarquèrent à Guayaquil pour Machala. Là, Ulloa continua vers Tumbes par la terre, où il parvenait le 8 novembre 1740.

Retenu un temps pour trouver les mules nécessaires à la suite du voyage, il ne reprit la route que le 14 novembre. Cinquante quatre heures de marche sans compter les repos furent alors nécessaires selon Ulloa pour couvrir les 62 lieues qu'il calculait entre Tumbes et Piura. Après avoir traversé le Rio Tumbes en balsas, il fallait suivre un chemin entre des bosquets épais d'Algarrobos sur deux lieues pour rejoindre la plage. La fermeté du sol de la plage avait l'avantage de moins fatiguer les mules, mais demandait un chronométrage précis parce qu'il fallait éviter les marées hautes en certains endroits étroits. Les caravanes croisaient le premier point d'eau à Mancora, à 24 lieues du départ. En ce lieu, le chemin se séparait de la côte, contournait les monts d'Amotape pour se diriger vers le second point d'eau, la *quebrada* de Pariñas. Puis la route continuait sur dix lieues à travers le sable vers le village d'Amotape situé à quelques encablures du Chira. Là encore, aucun pont : le cours

⁷⁴ "*que de aqui adelante los dichos mercaderes con las dichas mercaderias vengán á esta dicha ciudad y desde aqui vayan su viaje y por ninguna via ni manera vayan por otro camino, no lo usen ni continuén mas que por el que viene á esta dicha ciudad y de los que de ella salen...*", "*Iten que desde luego con todo calor y cuidado porcuren enderezar los caminos de Paita, Tumbes y Olmos para que vengán á dar á esta dicha ciudad, pues es mas corto y derecho, el cual se use y vayan por ellos y no por otro camin, y los demas se cierren y tapen de manera que de aqui en adelante no anden ni vayan por ellos...*" **Actas y Provisiones sobre "Fundación de la ciudad de Piura"**, Piura, 1919, pp. 22-23.

d'eau se traversait soit à gué, soit avec des balsas. Les dernières lieues avant d'arriver à San Miguel de Piura s'effectuaient d'abord sous les *algarrobales* des terrasses alluviales, puis traversaient le désert sablonneux entre les cours d'eau du Chira et du Piura.

Après avoir séjourné dans la ville de Piura pendant 4 jours, le 21 novembre, les voyageurs reprirent leur marche vers le Sud en direction de Sechura où ils arrivèrent le lendemain mais durent faire halte deux journées pour reposer les mules avant la traversée du *Despoblado* de Sechura. Le 26 novembre, après 5 jours de marche, ils entraient dans Lambayeque. La traversée complète nord-sud du *Corregimiento* de Piura demandait donc au 18^{ème} siècle pour le moins une dizaine de jours.

Entre Tumbes et Piura, le trafic n'était pas très dense. Par contre, à partir de Paita, le commerce des marchandises débarquées au port entretenait une multitude de convois de mules que l'on menait vers Piura et Lima. Comme le note Ulloa, à partir de Piura il était même concevable de voyager en litière jusqu'à Lima. Mais c'était là le seul confort possible : la roue était bannie des périples terrestres. Ce n'est qu'en deux occasions que nous avons pu relever une voiture à roues parmi les biens d'un propriétaire foncier de Piura. Le première fut dans le testament de don Francisco de Herrera, le plus grand exploitant de petit bétail et savonnier de la fin du 17^{ème} siècle. Dans ce testament de 1695, il déclarait posséder une calèche de 1.000 pesos, une fortune qui représentait la valeur de deux esclaves à cette époque. La deuxième occurrence fut notée dans l'inventaire après décès de don Juan Gervacio Rodriguez de Taboada. Cet inventaire dénombrait même 2 calèches et une voiture. Mais ces attelages pouvaient tout au plus servir à parader d'un quartier à l'autre de la ville⁷⁵.

Le principal obstacle de la circulation terrestre étaient les longues traversées de désert. Celles-ci n'étaient pas sans danger. Il ne fallait en effet pas perdre le cap sur des chemins balayés par le sable. De plus, l'eau dont il était nécessaire de se munir à la fois pour les bêtes et pour les voyageurs multipliait les charges. Entre Sechura et Lambayeque par exemple - la route obligée des voyageurs pressés - il fallait compter une mule chargée d'eau pour 4 bêtes de sommes selon Ulloa. Joaquin de Helguero, prompt à accuser les indiens de rapacité ou d'indolence, se lamentait sur le prix de cette eau : il calculait une charge d'eau pour deux bêtes de sommes, et même le double pour les mules des litières. La charge se composait de 3 ou 4 petites calebasse, au total six à sept arrobes, pour un prix de 3 pesos⁷⁶. En moyenne, Ulloa estimait qu'au pas régulier des mules, il était possible de franchir une lieue de *Despoblado* par heure⁷⁷. Les fonctionnaires coloniaux considéraient une moyenne

⁷⁵ADP. Domingo Valencia, leg. 132, 1695, f.400 ; ADP. Cor. c. ord., legajo 38, exp. 777, 1778, f.33.

⁷⁶ Helguero, opus cité, 1984:47

⁷⁷Juan, Jorge ; Ulloa, Antonio de, **Relación histórica del Viaje a la América Meridional**, 1748 : 5-19.

de 6 lieues par jours comme base à l'indemnisation journalière de leur déplacement. Ainsi les 224 lieues entre Piura et Lima se parcouraient aisément en un peu plus de 30 jours⁷⁸.

En 1847, un rapport principalement destiné aux militaires, dressait un état des chemins qui reliaient les principales agglomérations de Piura entre elles⁷⁹. Force est de constater que depuis le 17^{ème} siècle, pratiquement aucun pont n'avait été construit, aucun chemin aménagé ou pavé⁸⁰. Pire même, comme nous l'avons déjà indiqué, le système des *Tambos* que Vaca de Castro avait tenté de réorganiser au milieu du 16^{ème} siècle, avait complètement disparu, et les routes pavées de l'empire inca étaient totalement abandonnées. Alors qu'en 1543, le chemin qui menait de Piura à Lambayeque était encore régulièrement flanqué de relais approvisionnés, trois siècles plus tard aucune infrastructure permanente ne soulageait plus les voyageurs. Les Espagnols abandonnèrent même totalement l'axe andin qui reliait Cuenca à Cajamarca par Loja⁸¹.

⁷⁸ S. Aldana, opus cité, 1989:54.

⁷⁹ Apuntes de itinerarios... BN. Ms. cronológico 1837, D 4705.

⁸⁰ Les archives ne relève qu'une seule réalisation des grands propriétaires fonciers : le chemin qui reliait Chalaco à Morropón. Dans un procès contre les Indiens de Pacaypampa, le curé de Chalaco affirmait en 1792 que l'hacendado José Noberto de la Cruz avait fait construire et entretenait le chemin qui menait à la côte. Celui-ci déclarait même avoir dépensé plus de 300 pesos dans la construction du chemin (sans compter l'alimentation des journaliers) et se lamentait des méfaits de ces "malicieux" Indiens qui le détruisait.

⁸¹ Ordenanzas de Vaca de Castro, 1543. Cf. au sujet de la surexploitation, de l'utilisation privée des *tambos* : Luis Miguel Glave, **Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial, siglos XVI, XVII**. 1989:45-50.

Tableau 3 : principaux chemins de Piura et distances, 1847.

Parcours du chemin (dist. intermédiaire en lieues)	dist. totale en lieues
Piura -Hda Vicús(10)-Olmos(29)-Motupe(33)- Lambayeque	42
Piura -Vicús-Salitral(18½)-Canchaque- Huancabamba	34½
Piura -Serran(21½)- Huarmaca	31½
Piura -Suipirá(16)-Suyo(23)- Rio Macará (La Tina)	26
Piura -Suipirá-Hda Quiros(21½)-Arraipite- Ayabaca	32½
Piura -Hda Yapatera(11)- Frias	16
Piura -Moscalá(14)- Chalaco	20
Piura -Catacaos(1½)- Sechura	6½
Piura -Paita(10)- Colan	12
Colan -Amotape(2½)-La Huaca(4½)- Sullana	9½
Huancabamba -Sondorillo(3½)- Huarmaca	15½
Piura -Sullana(7)- Querecotillo	8
Piura -Querecotillo-hda Mancora(34½)-Rica Playa- Tumbes	52

Source : BN. Ms. Cronológico 1837, D 4705.

Au milieu du 19^{ème} siècle, les déplacements s'organisaient toujours en fonction de la disponibilité des mules, des crues des rivières. Le rapport notait par exemple que sur le chemin qui menait de Piura à Suyo et Macará, un pont en troncs d'arbres avait existé, et il suggérait qu'"à très faible coût et même peut-être sans que cela excède 500 pesos, l'on pourrait construire sur le Rio Quiroz un pont ferme et stable en utilisant les dispositions qu'offre un étranglement devant le Portachuelo [de Suyo]"⁸².

De même, depuis toujours - c'est-à-dire depuis la conquête - on traversait le Rio Calvas en face de l'hacienda La Tina (ou Macará) au gué, alors que le rapport estimait que légèrement en aval du cours d'eau il aurait été facile de jeter une passerelle. Entre janvier et mars, le cours d'eau pouvait atteindre 150 *varas* de largeur et 4 de profondeur à l'endroit du gué, et le courant rapide rendait impossible l'usage des *balsas* : les communications vers Loja ou Cuenca étaient alors coupées.

Lorsqu'ils se rendaient de Piura à Frías ou à Chalaco, vers leurs *haciendas* de montagne, les grands propriétaires ou leurs hommes de main devaient d'abord traverser le Rio Piura, à gué ou en balsas à la hauteur des hameaux de La Encantada ou Cascarillo, puis souvent l'un de ses affluents. Ces torrents devenaient particulièrement difficiles en période de crue : les hommes traversaient à quatre pattes sur des troncs d'arbres couchés en travers du lit, et l'on halait les bêtes à partir de la berge opposée solidement arrimées à des cordes. Sur le chemin de Huancabamba ou Huarmaca, le chemin croisait pas moins de sept fois le cours d'eau. Les crues de l'été obligeaient parfois les voyageurs à attendre 2 à 3 jours une accalmie des eaux⁸³.

⁸² Apuntes de itinerarios..., f. 38.

⁸³ Apuntes de itinerarios..., f. 55.

Parmi les premières affaires enregistrées dans les archives de Piura, il n'est donc pas surprenant de découvrir un cas concernant une noyade lors de l'une de ces traversées. En 1629, doña Maria de la Torre, épouse de Juan de Vargas, et soeur de Alonso de la Torre, propriétaire de l'hda de Matalacas où elle résidait, s'était rendue à Ayabaca pour la Semaine Sainte. Selon l'enquête menée par le *Teniente de Corregidor* du pueblo de Frias, son époux Juan de Vargas ne l'avait escorté qu'une partie du chemin, affirmant qu'il avait alors manifesté le désir de retourner à Frias. Accompagnée de son esclave Maria Angola, et d'un mitayo, doña Maria de la Torre continua vers Ayabaca où elle passa la semaine en prières et festivités. A son retour, elle recruta deux mitayos censés l'aider dans ses déplacements, mais envoya l'un acheter des fromages dans l'*estancia* voisine de Juan de Suarez. Parvenu devant le cours d'eau, le rio Quiroz à la hauteur de Coloncolon, le mitayo qui lui restait refusa de passer estimant la crue trop importante. Sur son insistance cependant, il transborda d'abord une indienne en tenant fermement les rênes du cheval. Puis de la même manière, il tenta ensuite de faire passer sa maîtresse. Mais, alors qu'il conduisait adroitement la monture à travers le tumulte, les étriers se rompirent, et selle et cavalière tombèrent à l'eau. Rapidement emporté par les eaux, son corps ne fut plus retrouvé, malgré des recherches ultérieures. Cet incident banal devint probablement une affaire lorsqu'il fut constaté que Juan de Vargas, son époux, tentait de s'approprier les biens de la défunte et qu'un doute s'installa sur la réalité de l'accident, malgré les témoignages de l'esclave et des *mitayos*. Au delà des aspects sinistres de captation d'héritage, cette affaire illustre la manière dont se déplaçaient les premiers grands propriétaires fonciers et leur entourage à l'intérieur de la région et montre qu'en 1629, il n'existait pas encore de pont sur le Quiroz.

En 1847 d'ailleurs, au cours de ses tribulations à travers toute la région de Piura, Zavala ne compta finalement que deux ponts. L'un permettait de traverser le Quiroz sur le chemin d'Ayabaca, précisément peut-être à l'endroit où s'était noyée Maria de la Torre. A six lieues en amont de l'hacienda Quiroz, construit en bois, il enjambait le cours d'eau sur une distance de 20 varas et autorisait le passage de front de deux mules. Le second permettait de traverser le Huancabamba juste à l'entrée de la ville du même nom lorsque l'on venait de Piura. Par contre, le rio Chira à la sortie de Sullana, comme le Piura aux portes de la capitale régionale se traversaient en canots ou *balsas* organisés en service régulier⁸⁴.

Mais les cours d'eau n'étaient pas les seuls obstacles à une libre circulation : les propriétaires des immenses domaines qui prétendaient s'étendre jusqu'à la mer, tels des

⁸⁴ Voir au sujet du service de balsa : ADP. JPI. leg., exp. 3232: *Expediente seguido por el subastador del Ramo de Balsa, don Miguel Merino denunciando que don José Gutierrez arrendatario de la casa tina de Miraflores de propiedad de doña Rosa Checa viuda de Valdivieso tiene el servicio de Balsa entre su hacienda y la otra banda del rio mermando sus ingresos. 1840.*

seigneurs féodaux, ne résistaient parfois pas à la tentation de prélever un impôt de passage. En 1788, don Silvestre Antonio del Castillo engageait un procès contre don Juan Ignacio de Leon, maître de l'hacienda Guapalas, parce qu'il exigeait le paiement de 1 réal par mule de passage à Vicús tant à l'aller qu'au retour. Dans son témoignage Del Castillo déclarait :

"jamais dans cette province aucun *hacendado* n'avait fait payer un prix quelconque, tant aux muletiers qu'à leur convoi de mules, ni d'ailleurs aux autres passants pour [l'utilisation] des pâturages jouxtant les chemins royaux qui ne sont pas en enclos ou clôturés, sans qu'il y ait d'exemple contraire depuis la conquête jusqu'à cette date".

Il indiquait aussi qu'en raison de la dimension des haciendas, il était impossible de contraindre le passage des voyageurs à travers ces propriétés à un seul chemin. Il rappelait aussi que "Sa Magesté dans les compositions qu'elle a faite de cette province a laissé communs les bois, eaux, chemins et endroit de passage..."⁸⁵.

Alors que la frontière agricole avait largement avancé, que la montée humaine se faisait sentir, aucun effort n'avait été entrepris pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la région au cours de l'époque coloniale : aucune contraction de l'espace, aucun amenuisement des distances pendant trois siècles. Le grand axe vers le nord - Loja, Cuenca et Quito - était dépendant de la clémence du rio Calvas. Hormis le chemin menant à Ayabaca, les sentiers à destination des agglomérations de la sierra avaient pour principaux obstacles des cours d'eau irréguliers sans pont. En dehors de ces empêchements "naturels", il fallait aussi compter avec des bandits de grand chemin qui pouvaient attendre le voyageur au détour de l'une ou l'autre des dunes de sables du désert côtier.

LES TRANSPORTS.

En 1793, Lequanda remarquait que l'une des activités principale du Piura colonial était le transport, particulièrement celui des marchandises débarquées à Paita pour être acheminées vers Lima mais aussi le réaffrètement de celles en provenance de Santa Fé, Quito, Cuenca etc... Lequanda l'estimait comme la quatrième "industrie" de Piura derrière l'élevage de la mule et devant l'exploitation de la quinine⁸⁶. La mule avait déjà conquis l'Espagne et l'ensemble de l'espace méditerranéen au 16ème siècle⁸⁷. Il devint l'animal roi du transport en Amérique Espagnole dès le 17ème siècle.

⁸⁵ ADL Intendencia compulsas leg. 377, exp. 1976, 1788. "*Compulsa de los autos seguidos por el licenciado don Silvestre Antonio del Castillo vecino de la ciudad de San Miguel de Piura con don Juan Ignacio de Leon hacendado de Guapalas sobre exigesse a los transeuntes la pension de 1 real por cada mula a la ida y vuelta por los pastos de la pesada de Vicus*".

⁸⁶ J. Lequanda, **Mercurio Peruano**, p. 226.

⁸⁷ F. Braudel, **La Méditerranée et le monde méditerranéen**, p. 261.

En 1804, J. de Helguero soutenait dans son *Informe Economico de Piura* que les échanges à l'intérieur de la province de Piura étaient paralysés par l'indolence des Indiens ou métis en possession des trains de mules. Il se plaignait par exemple abondamment de ce que les Indiens du port de Paita et ceux de Colan aient une situation de monopole sur le transport entre Piura et Paita. Réputés pour leur connaissance des chemins et leur dextérité de muletier, seuls dans ce métier, ceux-ci semblaient pouvoir fixer départs et prix à leur guise⁸⁸. Dans la sierra, J. de Helguero affirmait que les récoltes des grandes propriétés foncières se gâtaient sur place, parce que les muletiers indigènes refusaient de les mener à Piura. Surévaluant probablement la situation réelle afin de mieux illustrer son propos, il jugeait par exemple à plus de 660 le nombre des *requas* - trains de mules - des Indiens et métis de Huarmaca. A raison de 2 sacs par mule et 6 voyages par année, il considérait que la capacité annuelle de fret entre Huarmaca et Piura s'élevait à quelques 7.200 sacs de blé ou de farine (le coût du transport d'un sac était estimé à 1 peso)⁸⁹.

Les témoignages de J. de Helguero suggéraient donc que le transport interrégional était assuré par des Indiens ou des métis propriétaires de leurs trains de mules. Certains *hacendados* possédaient cependant eux aussi une *requa* qu'ils affermaient pour le transport, particulièrement pour les grandes courses vers Cuenca ou Lima. Les comptes de l'exécution testamentaire de don Ysidro de Valdivieso, grand propriétaire foncier décédé en 1748, montrent par exemple qu'une partie des mules élevées sur son hacienda Locuto servait à convoier des marchandises vers Lima. Ils permettent aussi d'évaluer les coûts et les bénéfices du transport routier. En décembre 1748, l'exécuteur testamentaire loua un train de 32 mules pour Lima à raison de 18 pesos par mule, soit 576 pesos au total. Les charges et particulièrement le salaire de 6 muletiers réduisaient cependant de moitié le bénéfice de l'opération. Le contremaître de la *requa* et 4 peones furent rémunérés 30 pesos chacun, l'aide gagna 15 pesos pour le voyage⁹⁰. Pour entretenir les bêtes de somme, il fallait dépenser 128 pesos au total à raison de 4 pesos par mule. Enfin 12 pesos rémunérèrent les

⁸⁸ "Igualmente hay algunas mulas de requa corriente entre estos indios, y ya sea porque son afamados por su conocimiento de caminos, y destreza en el Arrieraje ; o ya porque en este, como en todo Puerto, hay necesidad de trasladar efectos de Embarque, o desembarque ; siempre son solicitados para darles carga y fletar sus requas ; y no obstante : que se les paga sin repugnancia el precio que ponen sin arancel, y a su advitrio en muchas veces que advierten la urgencia ; tienen gusto en perder lo útil por perjudicar al cargador, escondiéndose en el día señalado de la partida, o fomentando una falsedad y quimera a que son propensos generalmente todos los de aquellos pueblos Colán y Payta, y tanto que en lo más sencillo y natural faltan a la verdad sin poderles rechazar su término porque, se insolentan con la soberbia que les es también propia". J. de Helguero, *Informe Economico de Piura, 1802*[1804]. pp. 48-49.

⁸⁹ Ibid. p. 27.

⁹⁰ Selon les comptes d'autres affrètements, il fallait en général compter un *peon* pour 8 bêtes de somme, un *mayoral* - le contremaître - et un aide par train de mules.

journaliers qui avaient récupéré les mules sur l'*hacienda* et participé à leur garde pendant 6 à 7 jours avant le départ. Le périple rapporta 281 pesos de bénéfices au propriétaire du train.

Quelles incidences le coût de l'affrètement avait-il sur le prix des marchandises ? D'après le procès que Baltazar Ruiz Martinez menait contre le savonnier Vicente María Fernandez de Otero en 1796, 35 mules étaient nécessaires pour envoyer 112 quintaux de savon à Lima par voie terrestre. Le coût du transport s'élevait à 13 pesos 4 réaux par mule soit 472 pesos 4 réaux au total. Le prix du quintal de savon étant alors d'environ 12 pesos à Piura, la valeur de la cargaison s'élevait approximativement à 1.350 pesos au départ. Conclusion : le convoi de savon à Lima devait augmenter son prix de plus de 35 pour cent.

En décrivant la province d'Ayabaca, J. de Helguero estimait que les métis et Indiens avaient un avantage sur les Espagnols pour exporter les produits de leurs terres parce qu'ils étaient eux-mêmes les conducteurs - *arrieros* - des bêtes de somme. Cependant en calculant que les bénéfices augmentaient de 40 pour cent lorsque les récoltes des *haciendas* d'Ayabaca étaient directement vendues dans les villes de Piura ou Loja, il estimait quantité négligeable le coût de transport de 2 pesos par mule pour Piura et de 4 pesos par mule pour Loja.

Les comptabilités des haciendas confirmaient les prix du transport à l'intérieur de la région. En 1713, le transport d'un sac de farine de l'hacienda Chulucanas à Piura revenait à 1 peso, ce qui équivalait à payer 2 pesos par mule puisqu'une charge se composait de deux sacs. Selon les comptes de Yapatera en 1711, pour le transport d'une charge de cassonade, contenant 16 pains, de l'hacienda à la ville de Piura, les muletiers demandaient 10 réaux. Vers 1780, les dépenses de transport constituaient 14 pour cent des charges de l'hacienda Jambur : pour convoier la production annuelle de cassonades et de sucre vers Piura, 26 mules furent nécessaires. A 15 réaux par mule, le coût de ce transport s'élevait à près de 50 pesos⁹¹. Mais c'est là le cas d'une propriété exploitant uniquement la canne : les plus grands domaines élevaient leurs propres mules s'affranchissant ainsi du bon vouloir des muletiers. Au milieu du 18ème siècle, les comptes de l'hacienda Congoña (sierra de Huarmaca) ne mentionnaient pas de coûts de transport parce que les nombreux voyages destinés à mener le blé à Piura étaient accomplis par les journaliers et les mules du domaine.

⁹¹ ADP. Corregimiento, c. ord. leg. 25, exp. 494, 1724.

Tableau 4 : le coût de l'affrètement d'une mule à la fin du 18ème siècle.

Route-destination	pesos,,réaux
Piura-Lambayeque	de 2,,4 à 3
Piura-Trujillo	de 7 à 10
Piura-Lima	de 12 à 14
Piura-Cajamarca	de 5 à 6
Paita-Piura	3
Piura-Cuenca	6
Huarmaca-Piura	2
Ayabaca-Piura	2
Ayabaca-Loja	4

Source : J. de Helguero, **Informe economico de Piura, 1802**. [1804] pp. 94-97.

Les mules n'avaient cependant pas été le seul moyen de véhiculer les marchandises d'une partie à l'autre de la région. Au début du 17ème siècle par exemple, le tribut - les produits de pêche des réductions de Sechura et Colan - circulait en *balsa*⁹² le long de la côte selon les instructions de l'*encomendero* Diego de Silva Manrique. Les comptes de l'*encomienda* établis par son chargé d'affaire à Piura faisaient ainsi fréquemment référence au coût du cabotage entre Colan et Paita ou Sechura et Paita. Le 13 janvier 1636 par exemple, l'Indien Diego Nima avait reçu 15 pesos pour le transport de 1.850 *tollos* de Colan à Paita. Le 20 février 1637, le chargé d'affaire faisait remettre 4 pesos à don Diego Chunga de Sechura pour payer un transport de *tollos* à destination de Chiclayo où résidait l'*encomendero*. Puis, il paya 3 pesos 4 réaux à Pedro Fiesta pour les balsas qui menèrent 1.100 *tollos* de Sechura à Paita. En 1637 encore, on dépensa 3 pesos pour le transport de 900 *tollos* de Sechura à Paita. Lorsque le poisson était destiné à Lima, taxes de sortie et transbordement sur les navires venaient s'ajouter au prix du cabotage. En 1636, les droits d'*almojarifazgo* et le chargement à bord de deux navires à destination de Lima, de 3.000 *tollos* s'élevaient à 11 pesos 3 reales. Pour 1.550 *tollos*, ces droits s'élevaient à 9 pesos 1 real⁹³.

Le transport par balsa ne se limita d'ailleurs pas au 17ème siècle et se combinait parfois avec la navigation hauturière : entre 1703 et 1709, don Matheo de Urdapileta afferma la mine royale de bitume, située dans le *Cerro Prieto* d'Amotape. Le bitume était exporté vers Lima. D'abord transporté à dos de mule jusqu'à Colan, le bitume était ensuite embarqué sur des balsas qui se dirigeaient vers Paita. Pour cinq "*balsadas*" qui transportèrent 374 petites caisses de bitume à bord du patache Santa Cruz, don Matheo de Urdapileta dépensa 44 pesos (7 pesos pour l'une d'entre elle, 8 pesos pour deux autres et 13 pesos pour les deux dernières). Enfin, pour mener cette cargaison jusqu'au port du Callao, le Santa Cruz exigeait 2 pesos et 2 réaux par caisse, soit 841 pesos. Le transport des caisses

⁹² Radeau composé de troncs accolés de bois de balsa et équipé d'une voile.

⁹³ ADP. Pedro Muñoz de Coveñas, leg. 58, 1638, f. 242-262.

était ainsi la première dépense de la mine, devant le salaire des journaliers, l'achat d'outillage etc... En effet, 10 pour cent de ses dépenses étaient consacrées au convoyage du bitume par mule d'Amotape à Colan - *fletes de acarrear la brea* - et 30 pour cent à son transport de Colan au Callao par balsa et navires - *balsadas y fletes de mar*.⁹⁴

La balsa était aussi un moyen de transport privilégié vers le port de Guayaquil. Dans la seconde moitié du 18ème siècle, les douanes enregistraient régulièrement des cargaisons de sacs de farine, de légumes secs, de pain de sucre et de fardeaux de vanneries entassées sur ces radeaux à destination du port voisin. Maîtres et conducteurs de ces balsas étaient pour l'essentiel les Indiens des villages de Colan et Paita.

La voie royale des destinations lointaines restait cependant la navigation hauturière. La contrainte que représentait le courant de Humboldt pour la navigation à voile, favorisait Paita comme port recevant des marchandises destinées à des zones bien plus importantes que son arrière-pays direct. Si 15 jours suffisaient pour joindre le Panama, il fallait en effet compter un mois, parfois deux, pour que les navires atteignent le Callao. Au retour, ce voyage poussé par le courant et les vent du sud s'effectuait en moins d'une semaine⁹⁵.

La destination et la provenance des cargaisons annotées sur les registres de l'*almojarifazgo* au 18ème siècle montrent que Paita était relié à une dizaine de ports du Pacifique : les ports d'Acapulco, de Realejo et Sonsonate en Amérique centrale; le port de Perico sur l'Isthme de Panama; celui de Guayaquil à l'embouchure des forêts tropicales de l'Equateur ; le Callao et le port de Pisco sur la côte centrale du Pérou. Parfois, mais rarement, une cargaison était à destination de Huanchaco, port de Trujillo, de Puerto Viejo ou du port de San Buenaventura sur la côte Colombienne. Le fil était aussi très ténu avec l'Amérique Centrale, d'où l'on importait surtout des produits tinctoriaux, et du piment du Chiapas, produits à haute valeur ajoutée, mais dont les cargaisons ne dépassèrent pas la centaine sur l'ensemble de la période illustré par l'*almojarifazgo*.

⁹⁴ AEP. Epoca colonial, causas civiles, leg. 1, exp. 11, 1732, f. 5-25vta. La somme totale des dépenses de l'exploitation de la mine et de la commercialisation du bitume s'élevait à 5.939 pesos. Les frais engagés dans le transport par mule se montaient à 576 pesos, les dépenses consacrées au transport par balsa et navire à 1.756, alors que les salaires des journaliers, par exemple, ne se montaient qu'à 1.650 pesos 6 réaux.

⁹⁵ Humboldt, embarquant le 25 décembre 1802 au Callao pour Guayaquil où il arriva le 3 janvier, remarquait : "le courant des côtes favorise les voyages en direction sud-nord, de telle sorte que l'on navigue facilement en quatre ou cinq jours du Callao à Guayaquil, en huit ou neuf jours de Valparaiso au Callao [...]. Au retour, en revanche, comme si l'on naviguait en quelque sorte en remontant un fleuve, le voyage demande plusieurs semaines et même des mois dans certains cas". A. de Humboldt, **Voyages dans l'Amérique équinoxiale. I. Itinéraire**. Maspéro, Paris 1980, p.238.

Tableau 5 : répartition du nombre des cargaisons par destination et provenance.

Port	Nb. à dest.	Nb. en prov.	Total
Panama	405	457	862
Callao	410	358	768
Guayaquil	404	166	570
Realejo	-	28	28
Sonsonate	-	54	54
Acapulco	-	2	2
Huanchaco	6	3	9
Pisco	-	13	13
San Buenaventura	6	-	6
Autres	4	4	8
Inconnu	25	5	30

En fait, trois ports seulement se partageaient 95 pour cent du trafic avec Paita : le Panama d'abord, bien plus un pont vers l'Atlantique et la métropole, que zone avec laquelle se faisaient des échanges, le Callao ensuite, annexe maritime de la capitale du royaume, et enfin Guayaquil qui servait de débouché à l'ensemble des produits de la côte tropicale de l'Equateur. Jusqu'au milieu du 18ème siècle, la majorité en valeur des cargaisons chargées à Paita était à destination de Panama. Après 1760, le gros du trafic se dirigeait vers le Sud attiré par le développement de la route du cap Horn⁹⁶.

Les registres de l'*almojarifazgo* montrent aussi que le contrôle de la navigation au long cours échappait totalement aux intérêts locaux : aucun notable, grand propriétaire foncier ou commerçant de Piura n'apparaît alors comme propriétaire de l'un des navires embarquant des marchandises dans le port de Paita. L'armement semblait chasse gardée des marchands de Guayaquil, Lima ou Panama.

Du vaisseau capitaine de l'Armada au canot, toute une variété d'embarcations jetait l'ancre dans la baie de Paita. Parmi les 936 relâches de navires enregistrées par les cahiers de l'*almojarifazgo* entre 1731 et 1773, trois types reviennent incessamment : frégates, barques et *Chinchorros* constituaient en effet 85 pour cent des enregistrements⁹⁷.

⁹⁶ J. Schlüpmann, Commerce et navigation dans l'Amérique Espagnole coloniale : le port de Paita et le Pacifique au XVIIIème siècle, dans **Bull. Inst. fr. études andines**, 1993, 22(2) : 521-549.

⁹⁷ En 1767, 51 navires marchands circulaient dans le Pacifique espagnol dont 14 étaient des vaisseaux, 9 des frégates, 7 des paquebots, 15 des barques et 6 des *chinchorros* selon la *Razón de las Embarcaciones que hacen el comercio en esta Mar del Sur con expresión de sus dueños y calidad de ellas*, cité par M. Carmagnani, **Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale : le Chili (1680-1830)**, p.55. Selon Carmagnani, le tonnage moyen embarqué par les vaisseaux était de 281 tonnes, celui des frégates de 150 tonnes, et celui des barques de 26,5 tonnes seulement.

Tableau 6: types d'embarcations mouillant à Paita, 1731-1773.

Type d'embarcation	fréquence	%
Galion	6	1
Vaisseau (<i>Navío</i>)	50	5
Frégate	222	24
Barque(<i>Barco</i>)	324	35
<i>Chinchorro</i>	245	26
Chatte-allège (<i>Chata</i>)	40	4
Balsa	30	3
Autres	19	2
Total	936	100

Source : AGN. C17 Cajas Reales Piura, leg.1-20

Il est cependant nécessaire de nuancer ces chiffres dans la mesure où les officiers royaux n'étaient pas très précis quant à la désignation des embarcations et que *Navío* ou *Barco* sont des termes génériques qui s'emploient parfois à la place de qualificatifs plus rigoureux. Mais force est de constater que le commerce maritime sur la longue distance, que ce soit avec les ports d'Amérique Centrale - Realejo ou Sonsonate - ou avec Panama, ne se fait plus en convoi au 18^{ème} siècle. A Paita, les relâches de navires s'étalent sur toute l'année avec un petit creux pour les mois de juillet et août : la majorité sont des frégates lorsqu'il s'agit de la grande course vers ou depuis Panama, Realejo ou Sonsonate, de barques, frégates et *chinchorros* sur le parcours Paita-Callao, de *chinchorros* mais aussi de chattes et balsas entre Guayaquil et Paita.

Selon J. de Helguero, le prix habituel du transport d'un tercio double de Paita à Lima par mer s'élevait à 5 pesos et demi ou 6 pesos. Le bitume extrait des Monts Amotape voyait par exemple son prix augmenté de plus de quatre pesos par caisse entre Amotape et Lima. A Amotape, le bitume emballé dans sa caisse était évalué à 10 pesos 6 réaux $\frac{3}{4}$. Dans les magasins à Lima, son coût qui s'élevait à 14 pesos 7 réaux $\frac{1}{2}$, avait augmenté de 28 pour cent. Les frais de transport même - entre Amotape et Colan à dos de mûle, de Colan à Paita en Balsa, de Paita au Callao en bateau - ne dépassaient cependant guère deux pesos. Les taxes d'entrée, de sortie constituaient l'autre moitié des coûts⁹⁸.

⁹⁸ P. Macera, Las breas coloniales del siglo XVIII, dans **Trabajos de historia** 3, p. 257.

Tableau 7 : coût du transport d'une caisse de Bitume de Amotape à Lima, 1780.

Opérations	Coût pesos., réaux
Conduction de la caisse de Bitume de Amotape à Paita	0,, 3
"Arrumage" à Paita	0,, ¼
Almojarifazgo et Alcabala de sortie	0,, 2
Coût du fret	1,, 6
Almojarifazgo et Alcabala d'entrée	1,, 3½
"Consulado"	0,, 1
Conduction à Bellavista	0,, ½
Magasinage	0,, ½
Total	3,, ¾

Source : P. Macera, Las breas coloniales del siglo XVIII, dans **Trabajos de historia** 3, p. 257.

De même, une affaire mettant en jeu le transport de Lima à Piura par mer, d'une vingtaine de bouteilles d'eau de vie valant 300 pesos à Lima, révèle que le seul coût du transport et le paiement des taxes représentaient déjà près de 30 pour cent du prix de la marchandise à Piura. Elle montre aussi les nombreuses étapes qu'il fallait franchir avant que l'eau de vie ne se retrouve dans les commerces de Piura⁹⁹.

Tableau 8 : coût du transport de 20 bouteilles d'eau de vie de Lima à Piura en 1747.

Opérations	pesos	unité
Fret de Lima au Callao	7,,4	„3
Entrepôt	1,,2	„½
De l'entrepôt à la plage, puis sur barques	1,,2	„½
<i>Almojarifazgo</i> de sortie	6,,2	„2½
part du "consulado"	„6	-
fret du Callao à Paita, assurance comprise	50	1,,4
<i>Almojarifazgo</i> d'entrée	12	„5
Inscription au registre	„6½	-
Déchargement, transport de la plage à l'entrepôt de Paita	2,,2	-
Fret de Paita à Piura	30	2
Total	112,,4½	-

Source : ADP, Corregimiento causas civiles, leg. 29, exp. 606, 1747.

Avant la fin du 18ème siècle, aucun document fiscal ne permet de comparer le volume du trafic maritime et celui des marchandises empruntant la voie terrestre. Ce n'est qu'à partir de 1788, après l'établissement des circonscriptions douanières, que le système des acquits-à-caution rend possible cette comparaison. Au cours de cette année, sur un total de 259 acquits émis à Piura, 71 l'étaient à destination de Paita avec 41 qui mentionnaient comme but final Panama, 10 Guayaquil et 15 le Callao. Quito, Cuenca, Loja, Lambayeque, Trujillo et Lima étaient les destinations à dos de mule des autres 188 acquits-à-caution, dont

⁹⁹ ADP, Cor. c. civ., leg. 29, exp. 606, 1747.

92 pour Lima uniquement. A ce compte, six fois plus de marchandises auraient transité vers Lima par les chemins de la côte que par la voie maritime et le Callao. Bien entendu le volume des marchandises variant énormément d'un acquit à l'autre, ces chiffres ne peuvent être qu'une approximation des rapports réels : l'examen des charges décrites par les acquits montre par exemple pour 1788, que plus de 90 pour cent du coton filé était transporté à dos de mule vers la capitale du Pérou, que 15 pour cent seulement du savon de Piura à destination de Lima circulait par la voie de la mer, mais qu'à l'inverse toutes les caisses d'écorce de quinine voyageaient par bateau¹⁰⁰.

Voilà donc le cadre dans lequel se mouvait notre homme de l'époque coloniale : un monde très peu peuplé, relié sur les courtes et moyennes distances par la mule, sur le long cours par les navires. Un monde où la voiture était absente, où il fallait 10 jours pour traverser le *corregimiento* du nord au sud, un mois pour atteindre la capitale du vice-royaume par voie terrestre, dix à quinze jours pour joindre l'isthme du Panama par voie maritime. Un univers où les déserts, les cours d'eau irréguliers et le relief étaient de formidables obstacles aux déplacements, à l'intégration régionale.

Les limites spatiales de cette étude trouvent donc leur origine, non pas dans une région naturelle, mais dans un espace historique créé autour de la ville de San Miguel de Piura à partir de 1532. Un espace où le centre naquit avant le territoire délimité. Ce n'est en effet que lentement au cours de la période coloniale que la ville organisa son *hinterland* - constitué de "réductions" et de grandes propriétés - en fonction des besoins de la petite élite qui y résidait.

Il faut donc être conscient que le terme "région" ne passa jamais les lèvres d'un contemporain de l'époque coloniale. Les textes de cette période, certes d'inspiration juridique - préféreraient l'expression : "dans la juridiction de la ville de Piura".

¹⁰⁰ AGN C16, leg. 1414, cuaderno 160, 1788. *Libro de guías expedidas por la Administración de Piura*, 31 folios.