



**HAL**  
open science

## Brésil : franges pionnières d'hier et d'aujourd'hui

Hervé Théry

► **To cite this version:**

Hervé Théry. Brésil : franges pionnières d'hier et d'aujourd'hui. Polymnia Zagefka. Amérique latine 2006, La Documentation française, pp.113-129, 2006. halshs-00150592

**HAL Id: halshs-00150592**

**<https://shs.hal.science/halshs-00150592>**

Submitted on 30 May 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Franges pionnières d'hier et d'aujourd'hui

Hervé Théry  
Directeur de recherche au CNRS-Credal  
Professeur invité à l'Université de São Paulo (USP)

## Résumé

Relire les travaux de Pierre Monbeig sur les franges pionnières est particulièrement utile au moment où les derniers espaces de basse densité d'Amérique latine sont en train d'être conquis sous la pression de la demande mondiale de viande et de grains, notamment en Amazonie.

## Mots-clés

Franges pionnières - Pierre Monbeig - Soja - Amazonie - Mato Grosso

## Introduction

La population mondiale est actuellement de six milliards d'habitants, elle devrait atteindre neuf milliards avant 2050. Pour nourrir ces trois milliards de bouches supplémentaires, la planète ne dispose de réserves significatives de réserves de terres arables que dans une seule région, l'Amérique latine. On peut donc s'attendre à ce que le mouvement de conquête de terres agricoles, engagé depuis l'arrivée des Espagnols et des Portugais il y a cinq siècles, s'y poursuive et s'y accélère, au détriment des derniers espaces naturels, et que des pionniers y avancent à un rythme soutenu jusqu'au cœur du continent.

Cette perspective rend plus actuels encore les travaux menés par des géographes qui ont étudié l'avancée des pionniers, et ont été des pionniers eux-mêmes, comme Pierre Monbeig. Fondateur de l'Institut des Hautes Études de l'Amérique latine (dont la bibliothèque porte son nom), il a écrit sur les « pionniers et planteurs de São Paulo » des livres et articles très en avance sur son époque, qui méritent d'être relus aujourd'hui tant ils sont utiles pour comprendre les franges d'aujourd'hui.

Celles-ci se développent dans les derniers espaces de basse densité du continent, poussés en avant par la volonté des États, mais plus encore la demande mondiale et les progrès des techniques de production. Un cas exemplaire de ces franges pionnières est évidemment l'Amazonie, disputée entre les partisans de la protection de l'environnement et les ceux de la production de viande et de grains, notamment celle de soja, qui se développe sur le flanc méridional de l'Amazonie brésilienne, dans le Mato Grosso.

## Les franges pionnières selon Pierre Monbeig

La principale contribution de Pierre Monbeig à la géographie, en dehors de son œuvre « brésilianiste », a sans nul doute été d'avoir fait progresser l'analyse des phénomènes pionniers. Il les a principalement, mais non exclusivement, étudiés dans l'État de São Paulo et dans le

Paraná, et les a ensuite accompagnés de plus loin, grâce aux travaux d'autres géographes, français et brésiliens, qui ont suivi ses traces, souvent à son incitation. Vers la fin de sa carrière, ses amis n'ont pas pu imaginer meilleur hommage que d'organiser autour de lui un colloque sur « Les phénomènes de "frontière" dans les pays tropicaux », colloque auquel il a participé en donnant une des communications [13]<sup>1</sup> parmi les plus synthétiques de celles qu'il a consacré au sujet. De la lecture des écrits qu'il leur a consacré, fondés sur une familiarité de quarante cinq ans, ressort une idée nuancée, complexe de ce qu'étaient pour lui les régions pionnières.

Il convient d'abord de rappeler que Pierre Monbeig ne parlait pas de « fronts pionniers ». Moins parce qu'il voulait éviter la métaphore militaire, dont il notait par ailleurs qu'elle revenait fréquemment à l'esprit<sup>2</sup> que par souci d'exactitude, à la fois pour que le lecteur n'imagine pas une ligne continue, et pour éviter de « suggérer de la part des pionniers une action concertée, ce qui n'a pas été le cas dans le passé et demeure encore l'exception » [12, p. 974]. C'est pourquoi il précisait : « Plutôt que de "front", il vaut mieux parler de « frange pionnière », car c'est rarement par une coupure brutale, mais plutôt par une progression plus ou moins rapide que l'on passe des espaces organisés à ceux qui le deviennent » [*ibidem*].

Pas de ligne fixe donc, mais une frange, plus ou moins profonde, et mouvante : « Toute région pionnière est essentiellement marginale, incertaine et fugitive. Cela rend sans doute difficile sa cartographie exacte, mais la valeur de son étude réside précisément dans la connaissance d'une société en mouvement » [12, p. 975]. En fait, plus que par la ligne même du front, il était intéressé par les processus qui s'y déroulaient, et qui faisaient passer ces espaces d'un système à un autre.

Sans doute est-ce là le point central, l'apport majeur de Pierre Monbeig : pour lui, la frange pionnière est certes un lieu, mais elle est avant tout une occasion d'observer une société confrontée à un espace nouveau, qu'elle transforme et où elle se transforme : « Dans cette frange pionnière se poursuit un immense travail : naissance et formation du paysage rural, fondation et croissance de villes, construction d'un réseau de communications, brassage des races, élaboration d'une mentalité régionale » [9, p. 32]. De ce fait « l'observation géographique du phénomène pionnier est... singulièrement fructueuse. Elle aide à déceler la richesse, la complexité et la délicatesse des combinaisons entre les milieux naturels et les groupes humains. Elle les appréhende dès leur naissance; elle les suit jusqu'à leur enracinement, au moment où la nature s'estompe derrière le paysage créé par les hommes » [12, p. 1005]. La géographie moderne dirait que ce qui intéressait Pierre Monbeig dans les franges pionnières était la systémogénèse qui s'y produit, et sans risquer cet anachronisme et ce néologisme qui l'aurait fait tiquer, on peut

---

<sup>1</sup> Les chiffres entre [ ] dans le texte renvoient à la bibliographie des citations de Pierre Monbeig, ci-dessous

<sup>2</sup> « Es por esto que las comparaciones militares acuden tan fácilmente al espíritu » [11, p. 1].

avancer que sa vieille amitié avec Claude Lévi-Strauss lui a probablement appris à «joindre à l'analyse des faits élémentaires une compréhension générale du phénomène» [12, p.1005].

De ces prémisses découle une méthode, celle de sa thèse, telle qu'il la résume dans la présentation qu'il en a donnée dans un article de l'*Information géographique*: « Pour retracer les étapes de la marche pionnière, il n'est pas possible de s'appuyer sur les éléments physiques: ni les accidents topographiques, ni les nuances climatiques ne fournissent des points de repère sérieux. Il convient donc de faire le point de la frange pionnière aux périodes de crise économique. Le géographe pourra alors marquer les phases de la progression et chercher dans quelle mesure elles sont explicables par le jeu des éléments naturels ou, au contraire, jusqu'à quel point elles relèvent des mécanismes économiques » [9, p. 33].

Renoncer d'emblée à commencer par les « éléments physiques » était alors une hardiesse, que l'on mesure mal aujourd'hui. Mettre en avant, et prendre pour articulations majeures, les crises économiques en était une autre. Et tenter de construire toute l'analyse des franges pionnières autour de trois coupures historiques (1900,1929, l'époque présente) en était une troisième : l'analyse géographique, la mise en rapport des éléments naturels, n'apparaît qu'ensuite, mais cette mise en relation est le cœur du propos. Sans grandes déclarations, sans pétition de principes, mais en se dotant des outils dont il avait besoin, en rassemblant l'information historique et économique nécessaire, Pierre Monbeig a donc mis une recherche de fait pluridisciplinaire au service d'une certaine idée de la géographie.

Son choix était donc de prendre en compte la durée, de considérer les processus dans leur dynamique. Confronté à des régions en train de se faire, Pierre Monbeig rappelait : « On ne peut oublier que ce pays jeune est exploré et, en partie, exploité depuis plus de quatre siècles » [7, p. 175]. Constamment, il fait appel à l'histoire, même si celle-ci est courte dans ces « terres neuves, et il sait utiliser des analogies inspirées par de solides études d'histoire, qui étaient à l'époque celles de tous les géographes. Il note par exemple : « Le paysage de la *fazenda* de café est le reflet d'une société féodale par plus d'un trait. Ce paysage rural n'est pas encore complètement aboli, mais il ne subsiste plus que comme témoin d'un passé qui s'estompe rapidement » [7, p. 178]. Le primat donné à l'histoire ne lui fait pas oublier les données naturelles, et la thèse leur consacre une large part quand il s'agit d'établir que «ce mouvement se déroule dans un cadre auquel on peut reconnaître un certaine unité géographique [9, p. 32], et d'y distinguer les quelques nuances. nécessaires.

Le milieu naturel est donc pris en compte, mais plus comme « cadre », doté de certaines particularités, que comme déterminant majeur, car « les initiatives humaines, inspirées par des des intérêts matériels, parfois aussi affectifs, ont une action bien plus décisive que des “avantages géographiques” difficiles à évaluer dans des contrées immenses et uniformes ». [12, p. 984]. Cela

ne signifie pas que le milieu naturel soit oublié, et une partie entière de l'article de synthèse sur les franges pionnières en traite, sous le titre « Profits et pertes » [12, p. 985].

Car l'économie est elle aussi très présente, elle est un des moteurs de la poussée pionnière: « L'extrême mobilité des pionniers s'explique, pour beaucoup, par l'excessive rapidité avec laquelle s'épuisent les sols. Elle est également imputable aux oscillations implacables des économies commercialisées, à l'incertitude des marchés des matières premières et à l'inorganisation du crédit agricole » [12, p. 981]. Toute l'analyse du front du café est rythmée par les époques de prospérité et les crises de mévente, dont il est montré qu'elles conditionnent la vitesse de la progression pionnière, l'afflux des immigrants qui l'alimentent, la politique migratoire qui la conditionnent et même l'opinion des dirigeants sur la façon de la mener: « Il serait facile de tracer un graphique qui montre le parallélisme entre les cours du café et celui de l'opinion sur l'immigration et la colonisation<sup>3</sup> » [3, p. 271).

Poussant très loin ces analyses économiques et en tirant les conséquences géographiques, Pierre Monbeig montre bien, par exemple, la relation entre les secousses financières et la morphologie agraire. La crise de mévente de 1929 entraîne, entre autres choses, une certaine spécialisation agricole, fait apparaître l'élevage à côté du café, dans les basses terres humides de certaines *fazendas*, ou leur fractionnement en *sítios*, ou encore amène le lotissement de grandes propriétés par de grandes compagnies qui renoncent à les planter en café.

Il n'y a toutefois pas d'automatisme dans les réponses apportées aux crises, et l'analyse sait faire place au libre arbitre des hommes : « Si le tracé des *sítios* répond aux possibilités des petits pionniers, leurs besoins économiques et leurs désirs d'ordre psychologiques influent aussi sur l'organisation du lotissement » [8, p. 14]. La dimension psychologique est donc présente, elle est issue de l'observation des hommes, mais ici encore de la culture historique. Pierre Monbeig relie ces pionniers brésiliens à d'autres pionniers, en d'autres pays neufs, notamment ceux du XIXe siècle et du premier quart du XXe. Il souligne entre eux « une certaine communauté de mode de penser », montre qu'il ont en commun le « goût du risque », la « passion du jeu et de la spéculation », une « extrême mobilité » ([12, p. 981]. Un des éléments du dynamisme pionnier est donc selon lui la mentalité pionnière, rapprochée d'autres exemples, mais aussi replacée dans une continuité historique, qui lui donne sa force et sa spécificité: « une mentalité originale, qui puise ses sources dans la tradition de *Bandeirantes*, anime trop fortement les Paulistes pour qu'ils renoncent à étendre leurs plantations » [9, p. 33].

Les franges pionnières sont donc une société complexe, et non exempte de conflits. Pierre Monbeig met à part les « précurseurs », au premier rang desquels il place les Indiens, et derrière eux les éleveurs du Minas Gerais. Il consacre bien des pages aux « grands *fazendeiros*, une classe

---

<sup>3</sup> "It would be easy to draw a graph showing the parallelism between the course of coffee and that of the opinion on immigration and colonization".

sociale aux traits originaux qui contrôlait aussi bien l'économie que la politique de São Paulo » [9, p. 33], parce qu'ils ont été les principaux acteurs de la première poussée pionnière. Et il trace des portraits sans complaisance des accapareurs de terres, les *grileiros*, des tyrans locaux qui se font donner le titre de *coronel*, réservant manifestement sa sympathie aux troupes de base, à la foule des immigrants qui sont les fantassins de cette bataille, et qui repoussent chaque jour le front pionnier. Car, autant que de la nouvelle physionomie des Terres Neuves, Pierre Monbeig se souciait de la société qui s'y forgeait, une préoccupation significative de la façon qu'avait Pierre Monbeig de prendre en compte des phénomènes sociaux et politiques, que la frileuse géographie régionale de l'époque oubliait souvent.

Cette attention portée aux stratégies des principaux acteurs, et aux conséquences de ces choix, se retrouve bien plus tard, quand, en 1979, Pierre Monbeig analysa les changements intervenus dans les franges pionnières. Le plus important de ces changements est certainement le rôle croissant de l'État : « Son intervention dans le peuplement et la mise en valeur des Terres Neuves est devenu le facteur décisif. Une frange pionnière est une affaire d'État ». Il l'expliquait par le fait que les militaires, alors au pouvoir dans la plupart des pays d'Amérique latine, voulaient peupler les frontières et se souciaient de la « Sécurité Nationale » et les dirigeants économiques voulaient « mettre les terres vierges au service de la croissance économique » [13, pp 51-52]. D'où l'importance des routes transamazoniennes, au Brésil et en Amérique hispanophone, un des thèmes d'étude que Pierre Monbeig proposa aux chercheurs de son laboratoire, au début des années 1970.

Son intérêt pour les grandes voies de transport datait toutefois de plus loin, il était déjà présent dans ses travaux sur les franges pionnières de São Paulo et du Paraná. Car ce réseau de transport était le principal outil d'organisation du territoire dont disposaient les promoteurs de la poussée pionnière : « Les organisateurs de la frange pionnière ont donc à mettre en place avant l'arrivée du défricheur un système de routes et de chemins... On assiste à la création d'un terroir dont les lignes maîtresses sont celles de la circulation. À celles-ci sont évidemment associés les foyers urbains » [12, p. 983].

Villes et transport sont donc associés, celles-ci sont les nœuds des réseaux que tissent ceux-là, réseaux qui encadrent et innervent toutes les franges pionnières. La thèse complémentaire sur la croissance de la ville de São Paulo a démontré l'intérêt que Pierre Monbeig portait aux villes, mais il ne s'agit pas là d'une autre ligne de recherche, mais bien du prolongement de la même recherche: São Paulo est le centre organisateur de tous ces réseaux, le point où ils convergent, et les villes des franges pionnières sont les relais de son influence. Reste à voir comment ceux-ci se développent et se déploient. Ici encore bien des facteurs doivent être pris en compte, mais avant tout les initiatives des hommes : « Le problème essentiel est de rechercher pourquoi, entre toutes les semences urbaines lancées dans des conditions géographiques semblables, certaines ne

donnent aucun fruit tandis que d'autres finissent par jouer le rôle de capitales régionales. Succès dont les facteurs sont multiples, mais parmi lesquels l'action des individus, des fondateurs des villes, est décisive. Les succès urbains sont le triomphe des individus et, en ce sens, la géographie urbaine de la frange pionnière est le fruit de sa structure économique et sociale » [9, p. 34].

Le rôle reconnu aux transports dans la structuration de l'espace des franges pionnières explique que Pierre Monbeig leur reconnaisse la primauté dans la fondation de régions, ou d'ébauches de régions : « Terre sans passé, la frange pionnière n'a pas encore vu éclore de pays, mais elle est divisée en réseaux de chemins de fer, et cette division ferroviaire qui prend appui sur les grandes lignes du relief peut être le germe des pays à venir » [9, p. 34]. C'est ce qui explique une des particularités de la toponymie des franges pionnières, et confirme l'hypothèse de Pierre Monbeig sur les vrais facteurs de structuration de l'espace : « Les pionniers ont donné des noms à chacun des plateaux sur lesquels ils avancent leurs défrichements, mais ces noms sont simplement empruntés aux raisons sociales des compagnies de chemins de fer qui y circulent... On parle donc d'une "Alta Araraquense" là où la Compagnie de Chemin de Fer d'Araraquara a poussé récemment ses routes, comme on dit "a Noroeste" pour désigner la région neuve traversée par les rails de la Compagnie de Chemin de Fer du Nord-Ouest du Brésil et, plus simplement, encore, "a Variante" à propos de quelques municipes plus jeunes créés en bordure d'une variante de cette voie ferrée » [8, pp 4-5].

Dans ce pays étrange où l'on donne aux régions des noms de lignes de chemin de fer, Pierre Monbeig avait toutes les raisons de se méfier des habitudes anciennes, et l'on aimerait pouvoir le suivre encore dans les nouvelles franges pionnières du Brésil d'aujourd'hui. Celles-ci se sont déplacées, on y met en œuvre des moyens nouveaux, le contexte économique et politique a changé, mais sur le fond la conclusion de Pierre Monbeig reste toujours vraie : « On peut alors mesurer à quel point cette élaboration n'est pas uniquement un changement de décor, ses étapes sont celles de l'élaboration d'un complexe géographique » [*ibidem.*].

### **Les franges pionnières aujourd'hui**

Un des traits majeurs de l'Amérique latine jusqu'à ce jour est qu'entre les foyers de peuplement s'étendent d'immenses espaces de très faibles densités, et il n'y a guère que sur ce continent que l'on trouve encore ces « vides » de plusieurs centaines ou milliers de kilomètres carrés. Nombre de ces espaces de faibles densités sont aujourd'hui progressivement occupés. C'est là précisément que se développent les franges pionnières actuelles, qui les occupent pour y implanter de nouvelles régions agricoles, tout comme les planteurs de café le faisaient sous les yeux de Pierre Monbeig.

Ces zones de faibles densités correspondent à des milieux naturels très différents mais qui tous étaient considérés il y a quelques années encore comme « hostiles » ou « répulsifs », tant que l'état

des techniques disponibles ne permettait pas de les occuper en permanence. Dans certains cas les difficultés du terrain sont réellement insolubles dans l'état actuel des techniques, et a empêché d'établir des routes, comme dans les forêts denses de l'isthme de Panamá (Darién panaméen et Chocó colombien), si bien qu'il n'y a pas de passage terrestre entre Turbo (Colombie) et Yaviza (Panama) : c'est la seule lacune qui interrompe la route Panaméricaine entre l'Alaska et la Terre de Feu. D'autres sont plus des angles morts des conquêtes nationales que des zones réellement répulsives ou inutilisables, mais les conquêtes nationales se complètent et les choses peuvent changer sensiblement, et rapidement, pour ces régions marginales, à mesure qu'elles suscitent un nouvel intérêt des gouvernements et des sociétés locales.

On notera toutefois que l'idée même de « vides » à conquérir doit être nuancée, ils sont toujours relatifs, et même si leurs densités sont très basses ces régions ont depuis longtemps des occupants, dont les ancêtres étaient déjà là quand les sociétés majoritaires dans ces pays ne pouvaient pas les occuper et les mettre en valeur. Indiens nomades des plaines, des savanes et des forêts, petites paysanneries des oasis, *caboclos* des clairières et des bords des fleuves d'Amazonie, populations biologiquement et culturellement métissées, tous ces anciens occupants avaient su, avec de faibles moyens et beaucoup de patience, tirer parti des ressources locales.

Cette cohabitation entre zones peuplées et zones presque vides a duré des siècles, mais l'apparition nouvelles techniques, ou du moins la possibilité concrète de les mettre en œuvre massivement, a permis que le mouvement de conquête reprenne avec une nouvelle vigueur. Ces techniques qui ont rendu possible de coloniser, ne serait-ce que ponctuellement, des espaces jusque là pratiquement déserts ont été pour la plupart développées ou perfectionnées au cours de la Seconde Guerre Mondiale, ou juste après. Celle-ci avait amené à construire des bases dans des lieux jusque là jugés inaccessible, et conduit à mettre au point une nouvelle logistique, ensuite disponible à des fins civiles ou militaro-civiles.

Avec des tronçonneuses à moteur au lieu de haches, aucune forêt ne pouvait plus résister aux défricheurs. Avec des bulldozers, des scrapers et de rouleaux compresseurs, on pouvait désormais construire des routes supportant des jeeps et des camions testés sur les champs de bataille. Avec des avions robustes et capables de se poser sur des pistes de terre de quelques centaines de mètres (comme le DC3), on pouvait acheminer à pied d'œuvre ouvriers et matériels. Des radios fiables permettaient enfin à ces chantiers de rester à tout moment reliés au reste du pays.

Du fait de cet élan nouveau, des pressions nouvelles pèsent désormais sur des régions jusqu'alors préservées, en fonction de plusieurs logiques convergentes. Une première est la volonté d'occuper la totalité du territoire national, liée aux préoccupations géopolitiques nées sous les régimes militaires des années 1960 et 1970 : installer des nationaux dans ces zones où la souveraineté nationale était mal établie était, pour les militaires, le meilleur moyen de l'affermir



face à d'hypothétiques menaces d'intervention étrangère (en Amazonie par exemple) ou de plus réelles revendications des voisins et rivaux, comme dans les confins patagoniens de l'Argentine et du Chili, ou encore dans les parties amazoniennes des pays hispanophones, que leurs dirigeants jugeaient menacées par l'« impérialisme brésilien ».

D'autres opérations furent menées pour extraire et mettre sur le marché des minerais dont l'existence était parfois connue, mais dont l'exploitation n'était pas possible, faute de moyens de les extraire ou de les transporter jusqu'aux ports d'embarquement. C'est le cas du pétrole découvert dans les piémonts préandins de l'Équateur et du Pérou, auquel il a fallu faire franchir les Andes pour qu'il arrive sur les marchés des villes côtières, ou pour être exporté. Il a fallu pour y parvenir construire une série d'oléoducs et de gazoducs transandins, et donc poser des centaines de kilomètres de tubes sur des pentes parfois vertigineuses, installer de puissantes stations de pompage, assurer la maintenance de l'ensemble pour éviter des accidents aux conséquences évidemment graves, étant donnée la nature de la charge transportée.

Un autre cas exemplaire de nouvelle zone ouverte à l'exploitation par les nouvelles techniques de génie civil et de transport est celui des gisements de la Serra dos Carajás, dans le Pará brésilien. Cette province minérale est centrée sur le plus grand gisement de minerai de fer mondial (plus de 18 milliards de tonnes de fer contenu). Pour l'exporter, il a fallu entreprendre la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, en terrain très accidenté et à travers des forêts denses, jusqu'au port d'Itaqui près de São Luis, dans le Maranhão: commencée en 1982, la ligne a vu passer, le 28 février 1985, le premier convoi quittant Carajás en direction à São Luís, à 892 kilomètres de là. Aujourd'hui, tout au long de cette voie, se sont établies des fonderies qui produisent des gueuses de fonte à partir du minerai de fer de Carajás et du charbon de bois tiré des forêts voisines.

La production de nouvelles denrées agricoles est un autre motif de conquête des espaces vides, et qui les transforme sur de plus vastes superficies que l'exploitation minière, plus ponctuelle. C'est notamment le cas du soja, qui depuis un foyer situé en Argentine et au Sud du Brésil, s'étend de plus en plus à la fois vers le Sud, en Argentine, et vers le nord, au Brésil (cf. ci-dessous). D'autres pays sont concernés, notamment le Paraguay. Sylvain Souchaud a bien analysé la conquête et la transformation de l'*Oriente* paraguayen par des colons brésiliens, qui en ont fait une région à la fois brésilienne et paraguayenne, ou « brésiguayenne », pour reprendre le terme usuel dans la région. Outre cette colonisation brésilienne (que l'on estime à environ 500 000 personnes, soit près de 10% de la population du pays), un flux non négligeable de Paraguayens (200 000 personnes) est venu peupler la région en migrant d'ouest en est.

Outre ces effets géopolitiques, l'ouverture de nouvelles régions de production agricole et minière a bien souvent des effets négatifs sur l'environnement et la santé publique. L'extraction du pétrole dans l'Oriente de l'Équateur, par exemple, a certes produit nette augmentation des

recettes nationales pendant les deux dernières décennies, mais elle a aussi abouti une « urgence sanitaire » par ses effets nuisibles sur l'environnement local et la santé des habitants des zones productrices, comme l'explique un article publié en mars 2004 dans la *Revista Panamericana de Salud Pública / Pan American Journal of Public Health*. Depuis les années 1970, plus de deux milliards de barrils de pétrole brut ont été extraits du sol dans l'Orient équatorien. Le pétrole a été le « combustible » de l'économie de l'Équateur, il a fait augmenter le revenu par habitant de 290 Dollars US en 1972 à 1 200 en 2000, il représente autour de 40% des recettes d'exportation que reçoit le pays, et aussi 40% du budget du gouvernement national. Mais dans le même temps, entre 1972 et 1993, plus de 30 millions de barrils de déchets toxiques et de pétrole brut ont été déversés sur les terres et dans les fleuves de l'Amazonie équatorienne. Selon des analyses effectuées en 1999 dans des rivières utilisées par les communautés proches des domaines pétroliers, les eaux avaient des concentrations importantes d'hydrocarbures plus de 100 fois supérieures à la limite permise par les règlements de la Communauté européenne.

Ces dégâts observés dans les exploitations pétrolières équatoriennes (on trouverait des cas équivalents en Colombie et en Bolivie) n'est pourtant pas la plus grave atteinte à l'environnement en Amazonie, le plus vaste et le plus menacé des grands « vides » du continent, celui dont la conquête a le plus attiré l'attention de l'opinion publique mondiale, si bien que le débat entre protection de la nature et développement, si possible « durable », y est le plus vif.

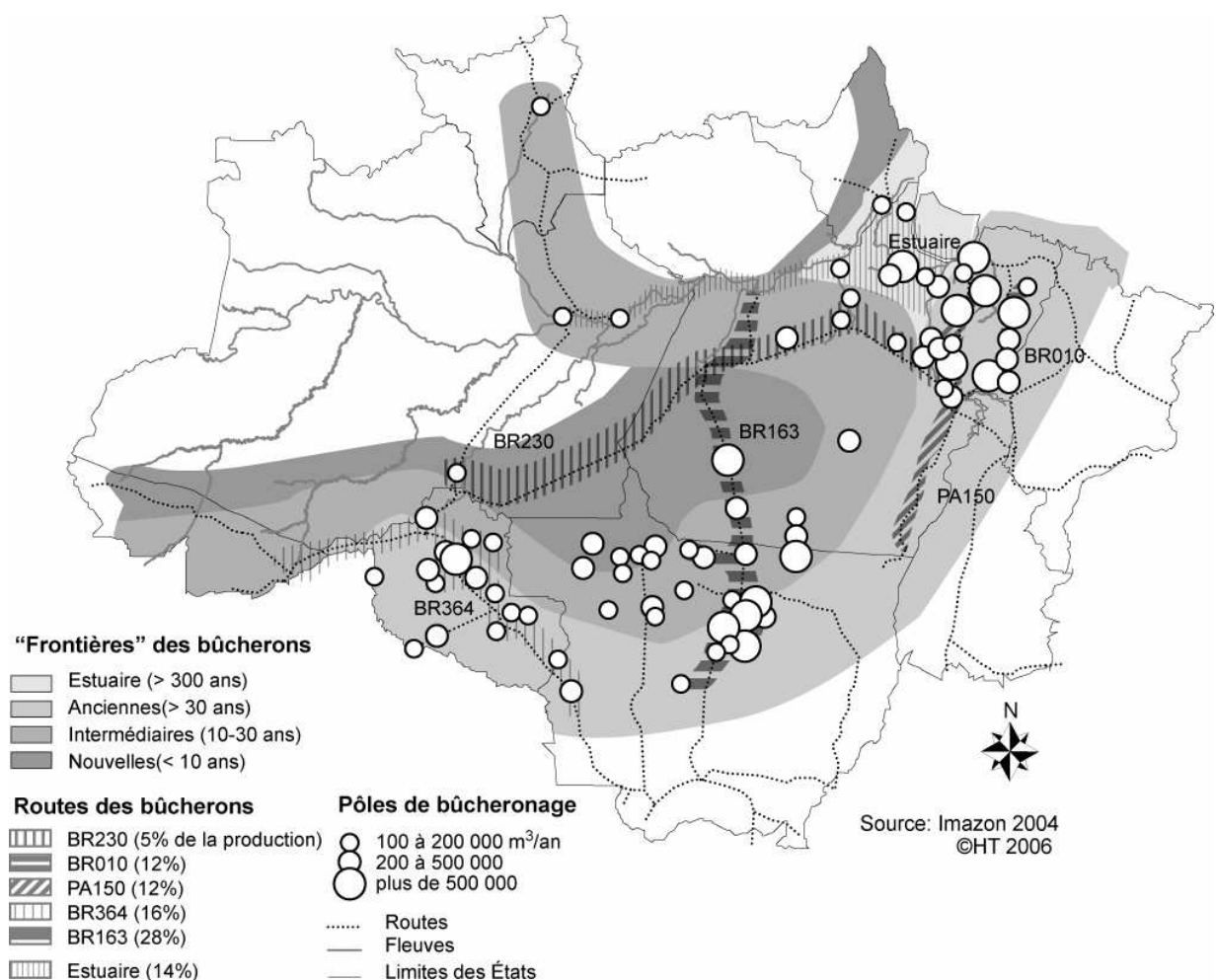
L'Amazonie est soumise à de multiples pressions, à la fois parce qu'elle est devenue, après la Conférence de Rio de 1992, l'un des principaux terrains d'expérimentation du « développement durable » et parce que de grands programmes d'investissement y sont actuellement menés par les États, tout particulièrement l'État brésilien. Elle est donc traversée de tensions entre ceux qui y voient un des lieux clés du « changement global » et ceux qui y voient une des dernière frontières d'expansion économique et territoriale du continent. Tant au Brésil que sur ses frontières du Nord (ensemble guyanais) que de l'ouest (piémonts amazoniens des pays andins) on doit donc revoir dans de nouveaux termes les questions de la place et de la fonction de ces territoires amazoniens.

Sous la pression de l'opinion publique internationale, principalement de sa composante « verte » a été lancé au Brésil un vaste programme du G7, le Programme-pilote pour la préservation des forêts tropicales du Brésil. Dans le même temps, de vastes projets d'investissements ont été lancés, concentrés sur de nouveaux axes de transport et de développement, qui peuvent changer sensiblement l'organisation globale de la région en ouvrant à la conquête pionnière des espaces jusque-là préservés.

Dans l'Amazonie andine, des politiques de migration organisées se superposent aux courants anciens de paysans en quête de terres neuves. Ils contribuent localement à la création d'un tissu de colonisation, reposant parfois sur la culture de la coca, donnant lieu à un narcotraffic de

grandes proportions. Au Brésil, l'État mène en fait, de front, au moins trois sortes d'actions différentes : les unes visent à protéger des milieux naturels, auxquels l'opinion publique nationale et internationale a manifesté son attachement ; d'autres tendent à assurer le développement économique d'une région de plus en plus nettement intégrée à l'espace national ; d'autres enfin implantent des infrastructures qui permettront, demain, de nouvelles conquêtes pionnières, et peut-être l'intégration à l'espace brésilien de régions voisines, comme les Guyanes. Soumise à ces tensions contradictoires l'Amazonie se transforme, de nouveaux axes de peuplement et de circulation apparaissent, notamment vers le Nord, tandis qu'ailleurs de vastes régions restent à l'écart du mouvement, ou demeurent pratiquement vides.

### Carte n° 1 La poussée des bûcherons en Amazonie brésilienne



L'Amazonie est donc entrée en partie dans le Brésil « utile », dans l'orbite de São Paulo, la capitale économique du pays. Sur ses marges orientales et méridionales, aux confins des savanes

arborées et de la forêt dense, s'est développée la principale région d'élevage bovin du pays et toute une frange de grandes exploitations de production de soja. En avant progresse la frontière des bûcherons (*madeireiros*) et des scieries, qui débitent les bois précieux que leur vendent les colons, et les acheminent vers le Sud-Sudeste et les ports d'exportation en utilisant les axes routiers et fluviaux. L'État n'appuie pas directement ces exploitations privées, mais elles n'existeraient pas si les routes d'accès n'avaient pas été tracées, si le prix du gazole n'était pas subventionné, si le *Banco do Brasil* ne finançait pas, année après année, les fonds de roulement. Le front pionnier, qui avançait au long de « l'arc du déboisement » est désormais situé plus au nord, dans la Terra do Meio (la « terre du milieu », là où se rejoignent les colons venus du Pará et ceux du Mato Grosso), ou sur la Transamazonienne dont certains tronçons, qui avaient été pratiquement abandonnés, sont remis en service, par exemple autour d'Humaitá et Apuí

Bien sûr le discours sur l'Amazonie a changé, incorporant la rhétorique du développement durable issue de la conférence de Rio de 1992. Quelques politiques publiques et la façon de faire de certains entrepreneurs ont également changé, par rapport à l'exploitation sans état d'âme des années 1970. Mais quelle que soit la rhétorique nouvelle, ce qui pèsera sur l'avenir de la région est que de grands investissements sont en cours, qui vont changer les circulations de la région. La vraie nouveauté est que se développe un mouvement orthogonal à l'arc pionnier, une nouvelle pénétration au long des axes Cuiabá-Santarém et Porto Velho-Manaus-Venezuela, ainsi que de l'Amapá vers la Guyane française et du Roraima vers le Guyana. Si ces mouvements, déjà bien amorcés mais qui ne déplacent pour le moment que de faibles effectifs, se confirmaient, ce serait un nouvel épisode de poussée vers le Nord comparable à celui des années 1960 et 1970, entamant sérieusement la conquête de la rive gauche de l'Amazone, jusque là restée à peu près intacte.

Cette poussée continue change la progressivement la situation de l'Amazonie dans le Brésil et dans le continent. Elle était partout la périphérie des pays qui se la partagent, elle tend à redevenir ce qu'elle paraît être sur les cartes à petite échelle, le centre du continent. Pour le Brésil, qui occupe les deux tiers en aval du bassin, comme pour les autres pays, qui se partagent le reste, en amont, elle est une frontière pionnière d'où tirer du bois, de la viande de bœuf, mais aussi et de plus en plus de l'énergie, sous forme de pétrole ou d'hydroélectricité. Et une nouvelle denrée, le soja, dont l'irruption a changé complètement la donne pour les franges méridionales, notamment dans le Mato Grosso.

### **Une frange pionnière actuelle, le soja du Mato Grosso**

Le Brésil est aujourd'hui l'un des trois principaux producteurs mondiaux de soja, en compétition serrée avec l'Argentine et juste derrière les États-Unis, que les deux pays sud-américains ont même dépassé pour l'exportation de grains, d'huile et de tourteaux. Le soja est

aujourd'hui la principale culture brésilienne avec 49,5 millions de tonnes récoltées sur 21,5 millions d'hectares en 2004.

Cette production massive est récente, puisque jusqu'en 1960 le pays ne produisait pratiquement pas de soja, et la localisation actuelle est très différente de celle des débuts, comme le montre la carte n° 2<sup>4</sup>. Les premières plantations ont été tentées dans le Sud du pays (moins de 250 000 hectares au début des années 60), puis le soja a essaimé, dans les années 1970 et 1980, vers le Centre-Ouest, dans les zones de *cerrados*, des savanes arborées jusque là réputées stériles, mais dont la recherche agronomique brésilienne avait montré qu'elles étaient utilisables moyennant une correction de l'acidité des sols. Dans les années 1990 le front de progression a atteint les limites de cette formation végétale et commencé à mordre sur les forêts tropicales amazoniennes.

Le Mato Grosso a été une des régions principales d'expansion de la culture du soja. Il a été colonisé pour l'essentiel par des migrants originaires du sud du Brésil, pour qui le bas prix de la terre et la possibilité d'agrandir sa propriété ont été les facteurs-clés de la migration : la majorité des colons a pu vendre un lot dans le Sud et acheter, pour le même prix, des parcelles quatre ou cinq fois plus grandes, et des producteurs qui cultivaient des lots de 150-200 ha se retrouvent aujourd'hui à la tête d'exploitations de 800 à 1 000 ha.

On a donc assisté à un déplacement massif du centre de gravité de la zone du soja, puisque près de 2 500 kilomètres séparent Santo Ângelo (Rio Grande do Sul), la commune qui occupait en 1977 le premier rang national pour la production de soja, de Sorriso (Mato Grosso), qui occupait le même rang en 2002. L'analyse de l'évolution récente de la production de soja montre que le mouvement se prolonge dans les années récentes : diminution des productions dans le Sud, progression vers le Nord. Dans le Mato Grosso, les progressions se font toujours dans l'axe de la route fédérale BR 163 ou à proximité, et les taux les plus forts se situent dans la partie orientale de l'État. Des taux de croissance élevés, mais pour de très petites quantités apparaissent dans le Nord, dans le Rondônia et dans le Pará (Santarém, Belterra). Le bloc le plus dynamique paraît toutefois être celui du Goiás et du Tocantins, dont la progression vers le nord est plus active, et une foule de petites zones de productions nouvelles surgissent dans les États de São Paulo et de Minas Gerais.

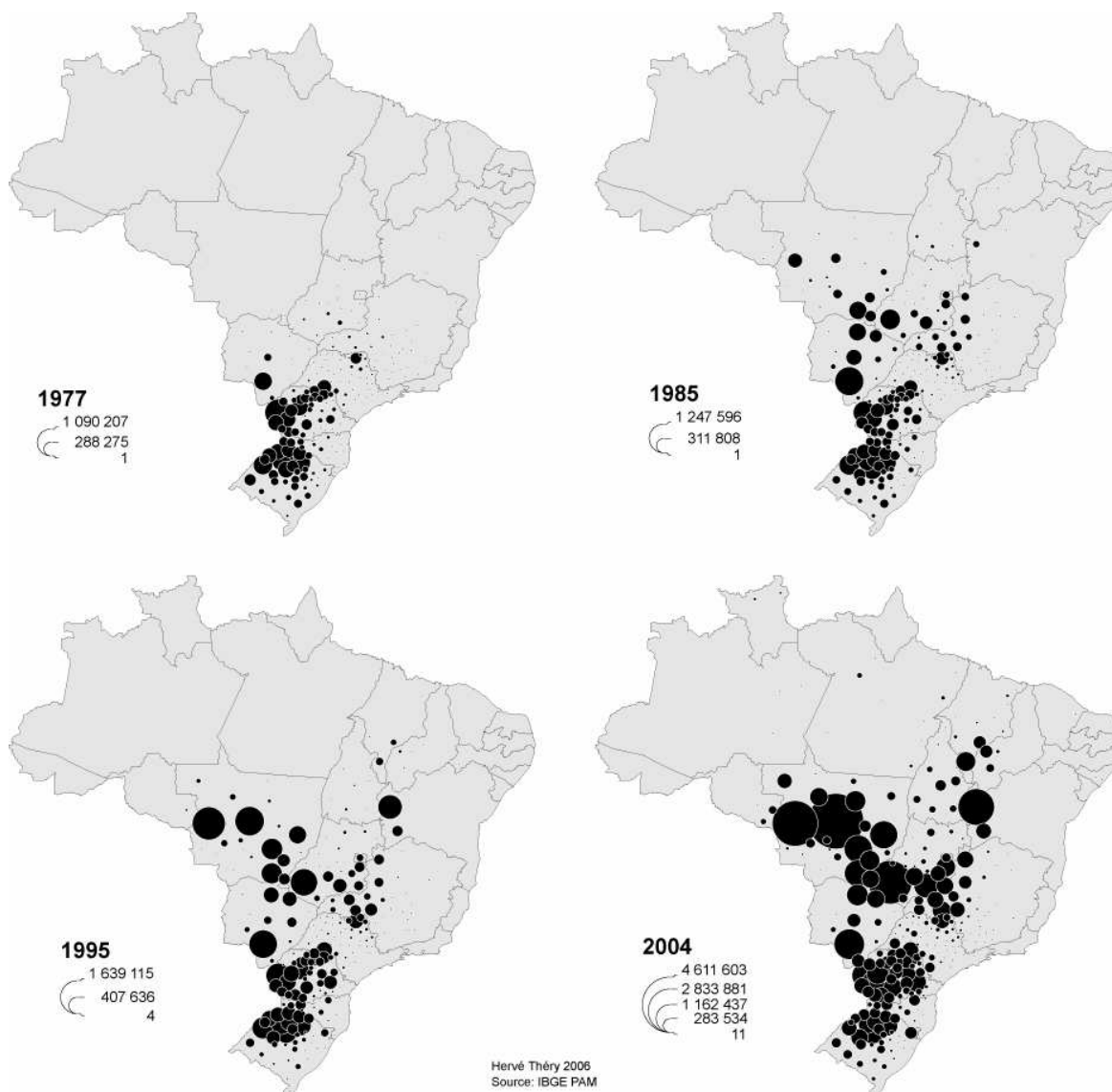
Un des principaux problèmes qu'ont désormais à affronter les producteurs de soja, comme les producteurs de café observés par Pierre Monbeig, est l'écoulement de leur récolte, en raison de la distance qui sépare les zones de production actuelles du principal port exportateur, Paranaguá, dans le Paraná. Ce port avait été choisi et équipé pour exporter le soja du temps où l'essentiel de

---

<sup>4</sup> La première étape du traitement de cette carte a été réalisée en utilisant le logiciel *Philcarto*, disponible sur le site <http://perso.club-internet.fr/philgeo>

la production se faisait dans le Sud, une décision alors logique mais qui est devenue de plus en plus absurde à mesure que les zones productrices se déplaçaient vers le nord.

### Carte n° 2 L'expansion du soja au Brésil

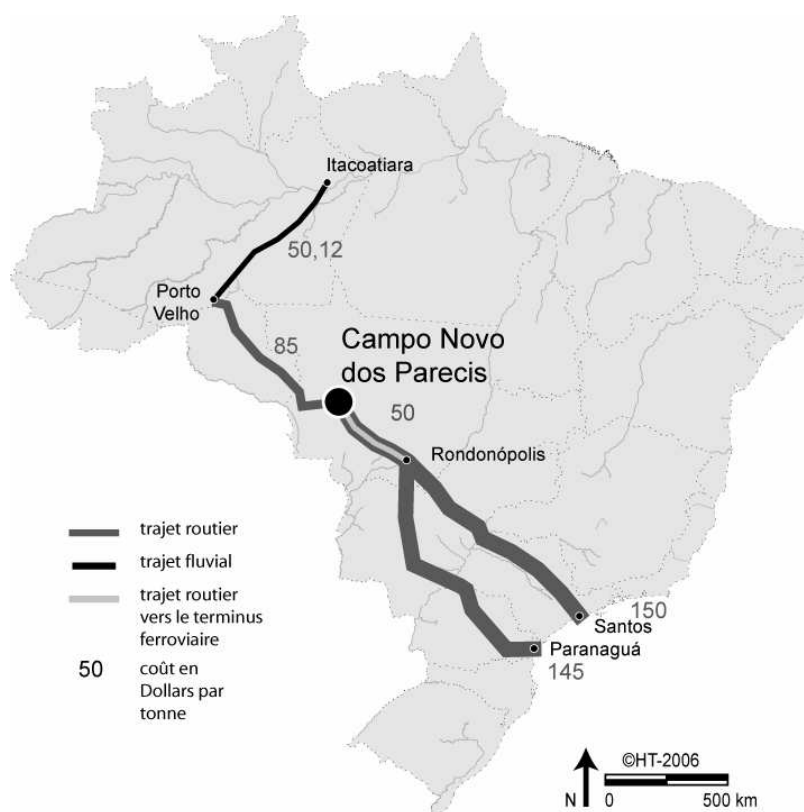


Les distances à parcourir sont aujourd'hui démesurées, principalement si on les juge à l'aune européenne. Pour mieux apprécier les kilométrages que les camions de soja doivent parcourir, pour atteindre le port de Paranaguá depuis quelques-unes des villes de la région du soja, on les a rapprochées de distances similaires calculées depuis Paris. Campos Novos dos Parecis est à 2 170 kilomètres du port d'embarquement, soit la distance Paris – Tirana (Albanie) ou Paris –

Minsk (Biélorussie). Sinop est à 2 290 kilomètres, soit Paris – Palerme ou Paris – Bergen (Norvège).

C'est pourquoi des solutions alternatives commencent à se mettre en place. Des lignes de chemin de fer ont été construites ou réformées pour atteindre les zones de production, ou du moins s'en rapprocher : elles arrivent actuellement à Rondonópolis, dans le sud du Mato Grosso. Et un port céréalier a été construit par le groupe Maggi à Itacoatiara, sur l'Amazone (en aval de Manaus), desservi par des barges fluviales descendant le rio Madeira au départ de Porto Velho (Rondônia). Cette voie permet d'écouler la production vers les marchés européens et japonais, par navires de haute mer, de capacité volontairement limitée à 55 000 tonnes (navires dits Panamax) : quand ils descendent l'Amazone, puis font cap vers le nord, ils ne savent pas encore quelle sera leur destination finale, Europe ou Asie, et il faut donc qu'ils puissent passer par le canal de Panama.

### Carte n° 3 Coûts d'acheminement du soja vers les ports d'embarquement

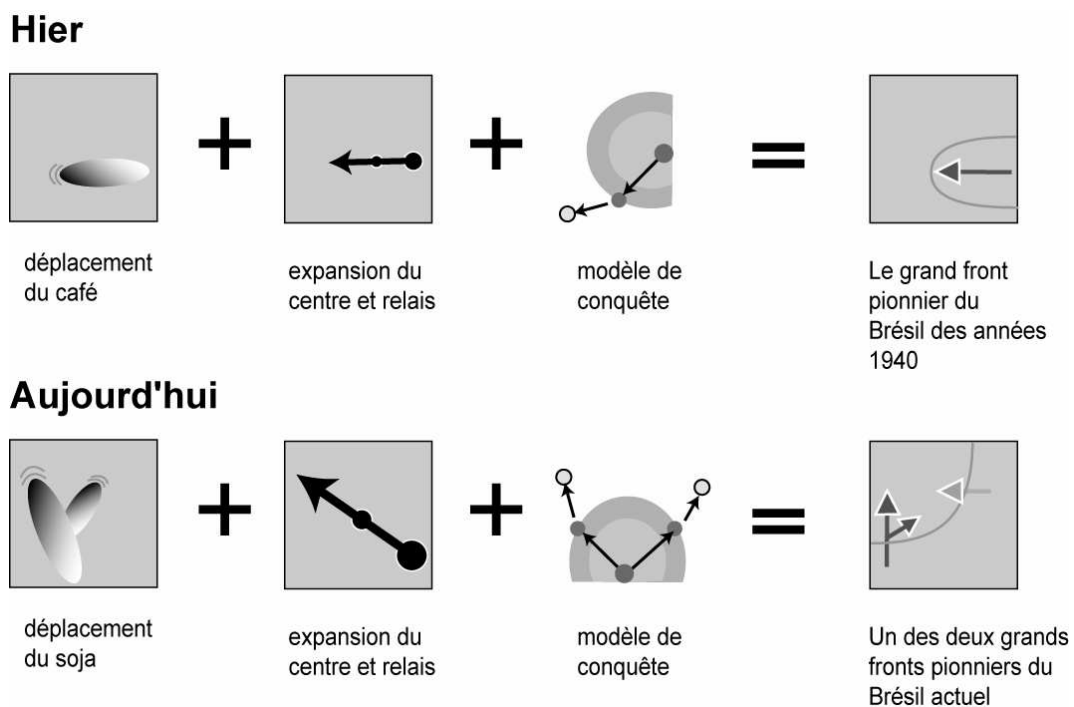


Ces voies nouvelles offrent donc des alternatives, mais même pour atteindre le terminal de Porto Velho les distances restent grandes : Campos Novos dos Parecis en est à 1 150 kilomètres, soit l'équivalent de Paris – Copenhague ou de Paris – Vienne, et Sinop en est à 1 935 kilomètres,

soit Paris – Cadix ou Paris – Vilnius (Lituanie). On peut donc s’attendre à des changements spectaculaires des flux dans les années à venir, d’autant plus que le Mato Grosso ne produit, pour le moment, que du soja non transgénique, très demandé par les marchés européens, contrairement à ses concurrents étrangers et au Sud du pays.

Ce front pionnier massif est donc à tous égards l’héritier de ceux que Pierre Monbeig analysait dans les années 1940, quand la vague du café parcourait l’Ouest de São Paulo et le Nord du Paraná : à cette époque déjà l’expansion d’une grande culture commerciale était le moyen de la mise en valeur (ou en coupe réglée ?) de régions jusque là presque inhabitées, et le vecteur de l’influence du centre sur la périphérie, via des centres locaux (hier Maringá ou Londrina, aujourd’hui Lucas do rio Verde, Sorriso ou Sinop). Les techniques ont changé, les échelles aussi, mais l’essentiel reste, le développement d’un modèle de conquête. Il s’agit là pour le recherche d’une situation privilégiée, de l’occasion unique de voir naître de nouvelles formes d’organisation spatiale, sans les héritages et les superpositions qui rendent difficile la lecture des paysages de la vieille Europe, palimpsestes trop souvent regrattés. Et les enjeux pour l’avenir et l’intégration de l’Amérique latine sont évidemment considérables. Deux raisons majeures de relire Pierre Monbeig.

**Figure n° 4 Modèles de fronts pionniers**





### **Bibliographie des citations de Pierre Monbeig**

1. «A nova zona pioneira do Norte Paraná», *Geografia* n° 3, AGB, São Paulo 1935, pp.221- 238.
2. «Les zones pionnières de l'État de São Paulo», *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1937, pp.343-365.
3. «The colonial nucleus of Barão de Antonina», *Geographical Review*, XXX, 1940, pp.260-271.
4. «Algumas observações sobre Marília, cidade pioneira», *Revista do arquivo Municipal*, n° LXXVIII, ano VII, São Paulo, 1941, pp.221- 230 et *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, Rio de Janeiro 1941.
5. «Un centre de colonisation officielle dans l'État de São Paulo», *Annales de Géographie*, 1941, pp.208-211.
6. «A zona pioneira do Norte Paraná», *Boletim geográfico*, n° 25, abril de 1945, pp.11-17.
7. «Notes relatives à l'évolution des paysages ruraux de l'Etat de São Paulo», Collaboration au 8e congrès scientifique panaméricain, *Annales du Congrès*, 1945.
8. «Les structures agraires dans la frange pionnière de São Paulo», *Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, 1951, pp.1-22.
9. «São Paulo», *L'information géographique*, XVI, 1952, pp.32-34.
10. *Pionniers et planteurs de l'Etat de São Paulo*, Armand Colin, Paris, 1952, 376 p., traduit sous le titre *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, Editoras Hucitec / Polis, São Paulo, 1984, 398 p.
11. «Estado actual de las franjas pioneras», *Boletín de estudios geográficos*, vol VIII, n° 30, Mendoza, janv-mars 1961, pp.1-11.
12. «Les franges pionnières», in *Géographie générale*, Encyclopédie de la Pléiade, Gallimard, Paris, 1966, pp.974- 1006.
13. «Les mouvements pionniers en Amérique latine», in *Les phénomènes de « frontière » dans les pays tropicaux*, Travaux et Mémoires de l'IHEAL n° 34, 1979, pp.49-58.

### **Bibliographie**

- Bertrand J.P. (Coord.), Pasquis R., Cirad (Coord.), de Mello N., Mendez P., Théry, H., Wehrmann M., Cadier C., *L'analyse des déterminants de l'avancée du front du soja dans le Mato Grosso*, rapport final d'une recherche financée par le Fonds commun INRA-Cirad et réalisée avec l'appui du Centre de recherche sur le développement durable (CDS) de l'Université de Brasilia. Paris, INRA/Cirad, 2004, 150 pages.
- Bertrand J.P., Laurent C., Leclerc V., *Le monde du soja*. La Découverte / Maspero, Paris, 1983
- Bertrand J.P., Théry H., Waniez Ph., « Les Japonais et la mise en valeur des Cerrados au Brésil : pour quelle maîtrise de l'espace et de l'approvisionnement alimentaire ? » *Économie rurale* n° 202-203, 1991, pp. 58-64,
- Droulers M. et Théry, H. (dir.), *Pierre Monbeig, un géographe pionnier*, Credal, collection Travaux et Mémoires de l'IHEAL n° 55, Série Essais n° 11, IHEAL, Paris 1991, 242 pages.
- Théry H., (1989), «La vague déferlante du soja», p. 33, n° 89/1, *Mappemonde*
- Théry H., «La vague déferlante du soja brésilien», *M@ppemonde*, n° 74 (2-2004), <http://mappemonde.mgm.fr/num2/articles>.
- Velut S. (dir.), *Amérique latine*, CNED-SEDES, Paris 2005, 368 pages.