



HAL
open science

Le voyage au Brésil de Jean-Pierre Raison

Hervé Théry

► **To cite this version:**

Hervé Théry. Le voyage au Brésil de Jean-Pierre Raison. Frédéric Landy. Les raisons de la géographie. Itinéraires au Sud avec Jean-Pierre Raison, Karthala, pp.109-126, 2007. halshs-00257251

HAL Id: halshs-00257251

<https://shs.hal.science/halshs-00257251>

Submitted on 22 Feb 2008

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.

Le voyage au Brésil de Jean-Pierre Raison

Publié sous une forme légèrement différente (en fonction des remarques du directeur de l'ouvrage) in Les raisons de la géographie. Itinéraires au Sud avec Jean-Pierre Raison, Frédéric Landy (dir.), Karthala, Collection Hommes et Sociétés, 2007, pp. p.109-126

Résumé

Le voyage brésilien de Jean-Pierre Raison a été l'occasion de voir à l'œuvre un grand géographe : confronté à des échelles et à des phénomènes qu'il n'avait jamais eu l'occasion de voir de près, il a rapidement su les jauger grâce à son expérience et à sa culture, et surpris plus d'une fois ses hôtes brésiliens et brésilianistes par la pertinence de ses observations.

Abstract

Jean-Pierre Raison's trip to Brazil was a golden occasion to see a great geographer at work: confronted with scales and phenomena he had never had the occasion to see closely, he quickly managed to understand them, thanks to his experience and his culture, and surprised more than once its Brazilian and Brazilianist hosts by the relevance of its observations

Resumo

A viagem brasileira de Jean-Pierre Raison foi a ocasião de ver à obra um grande geógrafo: confrontado com escalas e fenômenos que ele nunca tinha tido a ocasião de ver de perto, ele soube rapidamente analisá-los graças à sua experiência e a sua cultura, e surpreendeu mais de uma vez os seus hóspedes brasileiros e brasilianistas pela pertinência das suas observações.

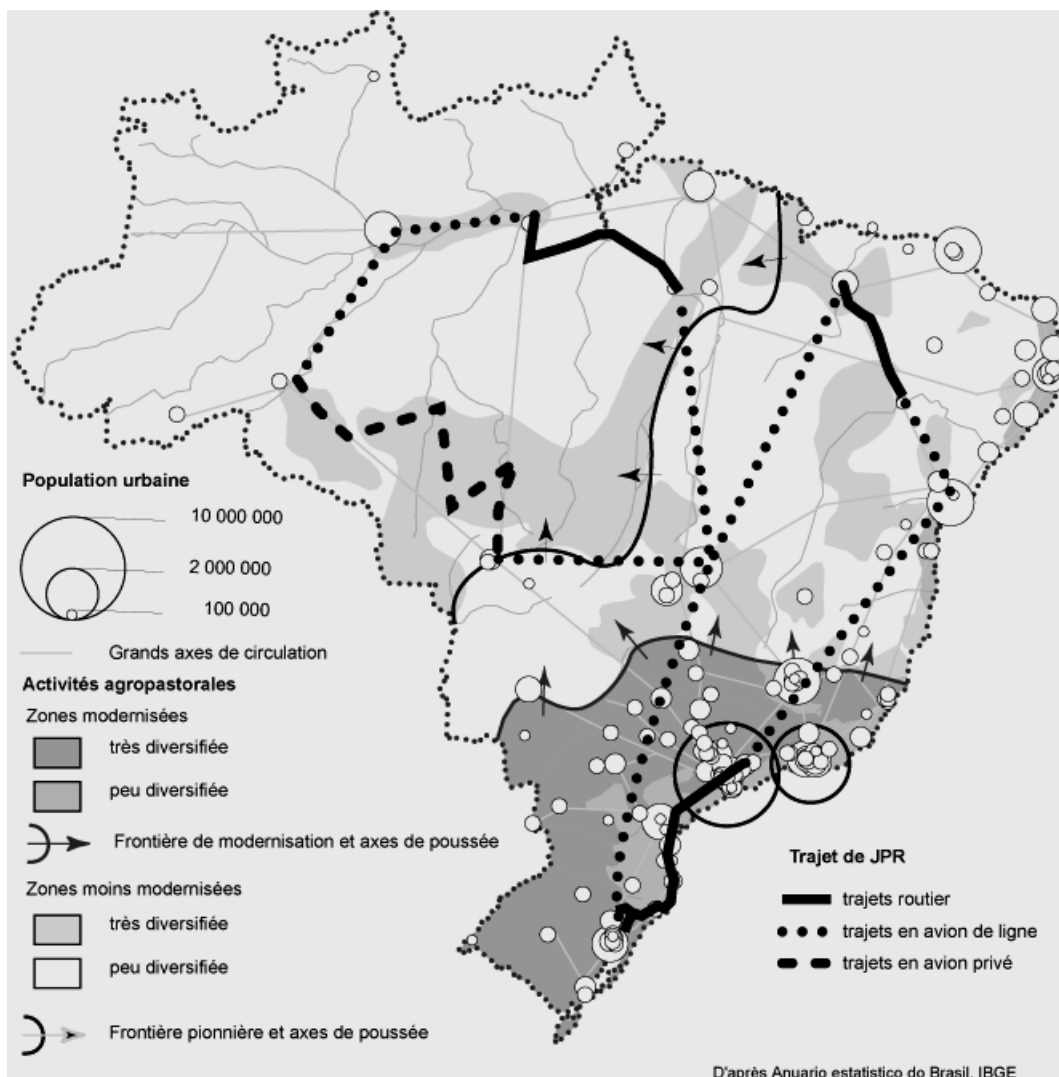
Après des conférences à l'USP (Université de São Paulo) dans le cadre de la chaire Pierre Monbeig, le premier jour, un dîner protocolaire au Consulat Général de France, et une conférence au Lycée Pasteur, l'essentiel du séjour de Jean-Pierre Raison¹ au Brésil a été consacré à un circuit à travers les principales régions d'agriculture familiale du pays². On trouvera en annexe l'itinéraire et le déroulement du voyage, que la carte ci-dessous situe par rapport aux grands systèmes agraires brésiliens. Par une curieuse coïncidence, son tracé dessine un anneau de Möbius, mais heureusement pour les voyageurs les deux passages par le *hub* de Brasília ont permis de croiser effectivement les deux boucles et ne les a pas lancés dans un circuit infini sur les deux faces du ruban.

Bien que passant par quelques-unes des grandes villes du pays, ce voyage a été très peu urbain. São Paulo n'a été qu'aperçue au petit matin, à l'atterrissage du vol Air France (malgré la curiosité de JPR pour cette ville de 18 millions d'habitants), et il n'a eu que quelques heures pour visiter la capitale fédérale, Brasília. Rio de Janeiro, un des passages obligés de tout voyage au Brésil, n'était même pas au programme, et Salvador s'y est réduit à son aéroport, loin de tous les charmes que JPR avait imaginés en lisant Jorge Amado. Décidément, ce parcours de recherche n'était pas du tourisme et avait même un côté austère, voire janséniste, qui ne surprendra pas les amis de JPR...

Commencé dans la zone semi-aride du *sertão*, supposée ménager une transition avec des paysages africains familiers à JPR, le voyage a ensuite rejoint les aires de colonisation amazonienne, puis le front pionnier du soja, pour se terminer dans le Rio Grande do Sul, où se sont concentrés les immigrants européens du XIX^e siècle. Il a donc parcouru les trois principales concentrations d'agriculture familiale du pays, mais aussi, en prime, le plus récent de ses fronts pionniers.

¹ Qui sera appelé JPR dans la suite de ce texte, pour faire court et parce qu'on ne saurait faire autrement dans un pays qui ne se réfère à deux de ses plus grands Présidents de la République que comme JK (Juscelino Kubitschek) et FHC (Fernando Henrique Cardoso).

² La mise en place financière et logistique de ce voyage a été rendue possible grâce à divers appuis que nous tenons à remercier ici. Le billet circulaire intérieur *Air Pass* et les locations de véhicules (4x4 en Amazonie, Marabá – Santarém, et voiture Porto Alegre – São Paulo) ont été financés sur des crédits exceptionnels du laboratoire Gecko - Paris X. Le groupe Peugeot-PSA a pris en charge le vol Manaus - Porto Velho et l'affrètement de l'avion dans le Mato Grosso, et l'Embrapa (Entreprise brésilienne de Recherche Agronomique) a prêté une de ses voitures pour le trajet Petrolina – Teresina.



Le parcours de Jean-Pierre Raison à travers les principaux systèmes agraires brésiliens

Le Sahel nordestin

Supposant qu'une bonne façon de ménager une transition était de commencer par un paysage familier, ou du moins pas trop dépaysant, nous avons décidé de commencer par le *sertão* nordestin, la région semi-aride censée ressembler au Sahel. Grâce à l'appui de l'Embrapa (l'équivalent brésilien de l'INRA) nous avons organisé des visites dans la vallée du São Francisco et dans le Piauí, l'État le plus sec et le plus pauvre du pays, que nous traverserions de part en part, du sud au nord.

Arrivant à 16h30 à Petrolina, via Salvador, il ne nous restait que peu de temps pour voir, avant le coucher du soleil, la ville et les périmètres irrigués qui, en utilisant l'eau du fleuve, ont transformé ce coin du « périmètre des sécheresses » en oasis exportatrice de fruits. Croyant faire plaisir à des Français nos collègues avaient centré la visite sur les vignobles irrigués. Mais si JPR fut impressionné par des vignes donnant deux récoltes de raisin par an (et même deux et demie, cinq en deux ans), il le fut moins par les vins. Il fit certes les compliments d'usage, mais il était clair qu'il n'était pas enthousiasmé, refusant même que l'on ouvre pour lui une autre bouteille de la dernière cuvée de *Miolo especial*, que cette entreprise viticole du Rio Grande do Sul tire de ses nouvelles vignes irriguées. Il se tira diplomatiquement de ce mauvais pas en faisant de grands éloges du raisin de table, réellement excellent, charnu et sucré, et en expliquant à ses hôtes que pour faire un grand vin la vigne doit souffrir. Or elle avait visiblement trouvé dans cette région un optimum de soleil (constant), d'eau (fournie sur mesure par

l'irrigation goutte-à-goutte) et de sols (vierges), ce qui était bon pour le raisin de table, mais moins pour le vin.



À l'Embrapa de Petrolina, démonstration sur la germination de l'*umbuzeiro*. JPR écoute avec attention : on le reconnaît à l'arrière-plan, au-dessus de l'épaule gauche de l'agronome

Le lendemain, 6 septembre, était consacré au travail des agronomes de l'Embrapa, à la fois en remerciement du prêt de la voiture qui nous permettrait de traverser le Piauí et parce que nous avons jugé qu'il intéresserait JPR. Ce fut effectivement le cas : il apprécia à sa juste valeur l'innovation des « barrages souterrains » destinés à stocker l'eau des rares périodes pluvieuses, astucieuse et peu coûteuse puisque les paysans peuvent la réaliser en barrant les rivières intermittentes d'une digue de terre recouverte d'une feuille de plastique normalement destinée aux serres. L'eau des crues passe sans peine la diguette, mais une partie de l'eau reste dans les alluvions meubles, piégée par la feuille de plastique à l'abri de l'évaporation. Et il suivit avec une grande attention la démonstration de l'agronome qui a découvert un moyen d'accroître le taux de germination de l'*umbuzeiro*, un des rares arbres fruitiers qui prospère malgré la sécheresse. Celui-ci avait observé les jeunes pousses qui pointaient dans les parcs à chèvres, à partir de noyaux rejetés par les animaux, et conclu qu'il fallait utiliser leurs déjections dans la pépinière pour déclencher la germination. « Un agronome observateur et qui n'hésite pas à mettre les mains dans la merde pour améliorer le sort des paysans, ça me va », résuma JPR le soir devant une bière fraîche, bien méritée après une journée en plein soleil.



À Acauã (Piauí), une famille de petits agriculteurs dans un ancien *quilombo*, village-refuge d'esclaves « marrons »

Le lendemain, 7 septembre et fête nationale fériée, fut le premier de trois jours de visites de villages à travers le Piauí, en commençant par Acauã. Cette commune, la plus pauvre de l'État le plus pauvre du pays, a été choisie comme banc d'essai du programme *Fome Zero* de lutte contre la faim, le programme-phare du gouvernement Lula, avant son naufrage sans gloire dans la *Bolsa Famili*, fusionné avec les bourses scolaires et d'autres formes d'aide aux familles pauvres. Le paysage de *caatinga*, la brousse épineuse, le type physique de certains paysans, notamment dans les *quilombos*, peuplés de descendants d'esclaves fugitifs, devaient selon nous rappeler l'Afrique à JPR.

Illusion, ou naïveté d'« américanistes » ! En traduisant les innombrables questions de JPR aux agriculteurs, sur les noms des plantes, les outils, les façons culturales, en le suivant à la recherche de « terroirs » et de « transitions » dans les paysages monotones du *sertão*, observant sa stupeur devant les immenses domaines d'élevage, délimités par d'interminables clôtures de branchages tressés, mais si peu occupés par de rares bêtes étiques, nous mesurions notre erreur. Après tout, résumait JPR, ces régions ne sont guère occupées que depuis deux ou trois siècles, par des populations venues d'Europe (les maîtres) ou d'Afrique (les esclaves), ce qui est bien peu pour créer une vraie connaissance de ces milieux difficiles et développer des systèmes fins d'utilisation de leurs potentiels. Pendant les longues heures du parcours (652 kilomètres de route entre Petrolina et Teresina), la voiture devenait un séminaire ambulante, où l'observation des paysages et la discussion entre nous et avec l'agronome de l'Embrapa qui nous accompagnait suggéraient à JPR des comparaisons décapantes, instructives pour nous et – espérons nous – pour lui. Chacun percevait alors mieux les spécificités de « son » terrain en mesurant à quel point les choses étaient différentes sous d'autres cieux et d'autres systèmes sociaux.

Les étapes à Valença do Piauí (19 000 habitants), dans un hôtel très rustique et à Teresina (la capitale de l'État), dans un établissement bien plus confortable, ne méritent guère de commentaire. Le passage-éclair à Brasília fut très frustrant pour JPR, tant la ville fut visitée au pas de charge, et au crépuscule de surcroît : le vol venu de Teresina atterrit peu avant 18h, alors que le soleil se couche avant 19h en cette saison. Comme beaucoup de Français, JPR s'était fait une idée de la ville à partir des images de l'inauguration, en 1961, et n'avait pas pris conscience qu'elle avait déjà près de deux millions d'habitants. Il avait déjà vu des photos de l'urbanisme de Lucio Costa et des monuments d'Oscar Niemeyer, l'esplanade des ministères, la cathédrale, la place des Trois Pouvoirs, les palais du Planalto et de l'Alvorada. Ce qu'il voulait voir, car il avait évidemment travaillé son sujet avant de voyager, c'était la vie dans les *superquadras*, (les unités de vie, 12 blocs de six étages sur un terrain arboré de 500 m sur 500 m, dotées de commerces et équipement de proximité), et surtout les villes-satellites, poussées sans planification à la périphérie du District fédéral. Mais nous eûmes tous des sueurs froides chaque fois qu'il insistait pour voir le lotissement suivant, dans le noir, sur les chemins défoncés de Recanto dos Emas, où vivent les derniers arrivés des migrants nordestins. Le taxi refusait d'aller plus loin, dans ces quartiers que les habitants du Plan-Pilote considèrent comme des coupe-gorges, l'heure de la correspondance pour Marabá approchait, et JPR posait encore et toujours des questions sur ces quartiers dont les diplomates en poste à Brasília ignorent en général jusqu'à l'existence. Décidément les curiosités de ce ruraliste africaniste dépassaient de loin le cadre de sa spécialité...

Chez les pionniers amazoniens

Marabá est une autre ville dont JPR n'aura pas vu grand-chose : arrivés peu avant minuit le 10, nous en sommes partis le 11 à l'aube avec la voiture de location qui nous attendait à l'aéroport. C'est qu'une longue route nous attendait, près de 1 200 kilomètres

au long de la Transamazonienne pour rejoindre Santarém via Altamira et Uruará, où nous ferions une étape d'une journée pour visiter des exploitations agricoles. Des étapes de 400 kilomètres, cela peut paraître peu, mais sur cette piste de terre, elles supposent en moyenne plus de dix heures en saison sèche, et bien plus à la saison des pluies. Traversant de bout en bout le périmètre de colonisation défini en 1970 par le régime militaire pour donner « des terres aux hommes sans terres, et des hommes aux terres sans hommes », nous donnerions à JPR l'occasion non seulement de se rendre compte *de visu* de l'état de cette colonisation, mais aussi de nous aider à répondre à une question récurrente. A-t-elle réussi à enraciner sur place une agriculture familiale, une paysannerie ?

Cette fois le dépaysement était complet pour les paysages, les plantes cultivées, l'échelle des phénomènes, et JPR regardait de tous ses yeux et nous bombardait de questions, parfois faciles et parfois beaucoup moins, tirées de parallèles avec ses références malgaches et africaines. Ce fut notamment le cas quand il nous demanda ce que les colons faisaient de leurs morts, une question que nous nous étions jamais posée, mais qui était centrale pour les colons malgaches qui entreprenaient de longs voyages afin de ramener les dépouilles sur la terre de leurs ancêtres. La stupeur des colons nordestins à qui nous avons alors demandé s'ils envisageraient de faire de même nous confirma que nous avions mis à jour, grâce à JPR, une différence majeure dans les comportements et les visions du monde d'un continent à l'autre, les uns gardant le contact avec le passé et la terre natale alors que les autres tournaient résolument la page. Mais ce fut son tour d'être surpris, voire choqué, quand ils laissèrent paraître que le riz n'était pas pour eux une plante très intéressante, tout juste bonne à nettoyer le terrain la première année après le défrichage.



Casa de farinha à Uruará (Pará), où l'on prépare la farine de manioc

Pour lui, devenu connaisseur en riz au contact de « ses » paysans malgaches, c'était la plante-reine, celle qui assurait l'alimentation quotidienne. Sa déception fut toutefois de courte durée, le temps de prendre conscience, à Uruará, de tout ce qu'on pouvait faire avec du manioc. Voir comment on pouvait tirer de ses racines divers types de farines (plus ou moins fines, plus ou moins blanches), mais aussi le *tapioca*, le *polvilho* et bien d'autres sous-produits, sans parler du condiment tiré de ses feuilles, le *tacacá*, et la boisson alcoolisée des Indiens (le cahouin déjà décrit par Jean de Léry), cela ravit JPR, et plus encore de savoir comment il fallait d'abord faire rouir, laver et presser ces racines pour leur enlever leur toxicité. L'entendre interroger Ludivine Éloy, agronome et doctorante du Credal, qui connaît sur le bout des doigts les techniques de bouturage et

de traitement du manioc, puis méditer à voix haute sur toutes les expérimentations que les agriculteurs amazoniens avaient dû réaliser avant d'arriver à cette maîtrise de la plante et de ses usages fut un régal. Et suivre avec lui les échanges de plantes introduits par les Grandes Découvertes (maïs, pomme de terre, tomate et manioc du Nouveau Monde contre café, canne à sucre et blé du Vieux Monde) nous aida grandement à supporter les cahots de la Transamazonienne, puis de la BR163, jusqu'à Santarém.



Le port de Santarém (Pará), au fond le port céréalier de la Cargill. JPR préfère les bateaux traditionnels, il est ici accroupi à la proue de l'un d'entre eux

À Santarém, où nous ne disposions que d'une fin de journée et d'une matinée, il fallut se contenter d'une brève excursion en bateau sur l'Amazone, organisée par Rúben Valbuena, boursier espagnol du programme Alfa. La rencontre des eaux bleues du Tapajós et des eaux brunes de l'Amazone l'amusa un moment, mais elle retint moins l'attention de JPR que le mode de vie amphibie des *caboclos*, descendants métissés des Indiens et des colons portugais, qui tirent du fleuve tous les moyens de leur subsistance. Et il était clair, à le voir photographier les bateaux de bois, hauts perchés sur leur courte quille, et même demander à être photographié devant eux, sur le port de Santarém, qu'ils lui plaisaient plus que les barges métalliques et les cargos de haute mer du port ultramoderne que la Cargill a construits pour écouler la production de soja au débouché de la Cuiabá- Santarém.

Cela augurait mal de la prochaine étape, dont l'expansion du soja était précisément un des points forts, même si la raison pour laquelle nous faisons un détour par le Mato Grosso était exactement l'inverse, la reconstitution d'une forêt par reboisement de terres défrichées. Sans prétendre reconstituer l'extrême biodiversité de l'Amazonie, le « puits de carbone » Peugeot – ONF est du moins un moyen élégant de montrer comment on peut fixer le carbone et réduire, de ce fait, l'effet de serre responsable du réchauffement mondial.

Où l'on survole le front du soja

Ayant su que JPR venait au Brésil, les dirigeants de la firme Peugeot avaient insisté pour qu'il visite la *fazenda* São Nicolau, siège de l'expérience de « puits de carbone » et de reboisement en essences amazoniennes qu'elle a mis en place avec l'ONF, à l'occasion de son installation au Brésil. Certes l'itinéraire prévu passait à proximité (à l'échelle brésilienne), puisque pour rejoindre le Rio Grande do Sul, via Manaus, nous devons survoler le Mato Grosso, mais aucun vol commercial ne permettait de rejoindre

la fazenda. Marc Bocqué, qui suit l'opération pour Peugeot PSA, mit un terme à nos dernières hésitations en proposant d'affréter un avion privé : interrompant à Manaus notre circuit Air Pass, nous avons donc rejoint Porto Velho, où nous attendait un bimoteur capable de rejoindre la fazenda, puis de nous déposer à Cuiabá, où nous reprendrions notre parcours.



L'avion qui emmène JPR survoler la région de production de soja du Mato Grosso se pose à la fazenda São Nicolau, près de Cotriguaçu

Ce changement de parcours fut providentiel pour nous. Grâce au sens aigu des relations publiques de Peugeot, et à la complicité d'un pilote toujours disposé à faire quelques détours, ces deux jours de vol nous permirent non seulement de montrer à JPR cette expérience exemplaire, mais aussi d'autres aperçus de la colonisation amazonienne, ainsi que le front pionnier du soja.

En survolant le Rondônia, il était presque en terrain connu puisqu'il m'avait entendu en parler, il y a près de trente ans, alors que terminant ma thèse, je fréquentais son séminaire de l'EHESS, rue de Tournon. Le nez collé au hublot nous observions l'un et l'autre ce qu'est devenu ce front de colonisation : les bords de la route BR364 Cuiabá-Porto Velho, que j'avais connus grouillant de pionniers commençant les défrichements, sont aujourd'hui occupés par un élevage médiocre, et le front pionnier a progressé d'une centaine de kilomètres de part et d'autre, comme nous le montrèrent les premiers détours que nous offrit José da Silva, notre pilote, vers Cujubim et Machadinho d'Oeste. Il est heureux que notre avion n'ait pas eu de défaillances ce jour-là, car nous étions rarement sur la route prévue, où des secours nous auraient cherchés en vain...

La fazenda São Nicolau fut pour JPR une suite de surprises, depuis l'approche à basse altitude sur la forêt intacte de la périphérie et les reboisements en cours jusqu'à la visite des expériences scientifiques menées par l'Université du Mato Grosso. Il est vrai que l'on ne voit pas très souvent planter deux millions d'arbres au milieu de l'Amazonie pour vérifier en vraie grandeur si l'on peut à la fois « séquestrer » du carbone, reconstituer une forêt diversifiée, et promouvoir tout à la fois le développement durable et l'image de Peugeot.

Le lendemain aurait dû être un simple vol de liaison vers Cuiabá, mais la complaisance de José et une utilisation audacieuse de la marge de sécurité en combustible inclurent dans le plan de vol un survol des deux principales nouvelles régions de production de soja, la chapada dos Parecis et les abords de la BR163 Cuiabá-

Santarém - et même une escale à Sinop³, une des villes du front pionnier. La vue aérienne donnait toute l'ampleur de ces exploitations mécanisées, où le module considéré comme idéal pour l'utilisation optimale des machines est de 5 000 hectares.



Quand on lui propose de s'essayer à conduire la moissonneuse-batteuse qui récolte le soja près de Sinop, JPR ne résiste pas à la tentation et prend le volant, malgré la chaleur intense

Se poser et voir au sol (sous un soleil de plomb) l'immensité des exploitations, puis parler à un producteur (qui ne se souvenait plus très bien du nombre de modules qu'il possédait à ce moment précis), fut une sorte de choc culturel pour JPR, qui touchait alors du doigt la puissance et la brutalité du système. Un grand moment du voyage fut celui où, après un instant d'hésitation, il accepta l'offre qui lui était faite de prendre les commandes de l'énorme moissonneuse-batteuse que nous venions de voir évoluer. Alors qu'il s'éloignait de nous, lentement d'abord puis avec de plus en plus d'aisance, je demandais au propriétaire s'il n'était pas un peu inquiet de confier à un profane cette machine d'un demi-million de Reais⁴, alors qu'il venait de nous dire qu'il payait ses conducteurs huit fois le salaire minimum, justement pour préserver son investissement principal. Il répondit avec un large sourire : « Ce n'est pas tous les jours qu'on reçoit ici un Professeur à la Sorbonne. Et puis il n'y a pas grand risque, il n'y a plus un arbre à vingt kilomètres à la ronde »⁵.

Le réconfort du Sud

Après cette escapade au royaume de l'*agro-business*, retrouver la petite agriculture familiale du Sud fut pour JPR un vrai réconfort. Le terme est de lui, et il baptisa cette étape du voyage *Southern comfort*, du nom d'une liqueur de bourbon, parfumée à la pêche, produite dans la région de Saint Louis, dans le Missouri. Décidément l'étendue et la variété de ses connaissances ne cesseraient jamais de nous surprendre.

La référence aux États-Unis était intéressante, car elle renvoyait à un cas similaire à celui que nous avons sous les yeux, une société rurale d'origine européenne essayant de transposer ses techniques de production dans l'espace américain. Les colons du Rio Grande do Sul étaient principalement allemands et italiens, et ils ont créé des régions assez différentes les unes des autres, et plus encore de celles qu'ils avaient laissées

³ Son nom à consonance peu brésilienne vient du sigle de la société de colonisation qui la fonda dans les années 1970 : la Société Immobilière du Nord du Paraná.

⁴ Près de 150 000 Euros.

⁵ « Não é todo dia que se recebe um Professor da Sorbona nessas bandas. Além do mais, não se corre muito risco, não tem mais uma arvore num raio de vinte quilômetros ».

derrière eux en émigrant, et de celles de leurs voisins d'origine portugaise. Propriétés moyennes (à l'échelle brésilienne du moins), polyculture incluant par endroits la viticulture, l'élevage (de porcs notamment) associé à l'agriculture, tous ces traits importés d'Europe tranchent nettement sur le couple classique *latifundio-minifundio* du reste du pays. Plus que les paysages naturels de cette frange déjà subtropicale, ce furent donc les paysages agraires qui retinrent l'attention de JPR, et bien entendu la référence à Pierre Gourou et aux techniques d'encadrement revint souvent dans nos conversations.



Les paysages de la *Serra gaúcha* rappellent l'Auvergne à JPR, mais les pins *araucarias* témoignent que le climat est subtropical

Les deux jours et demi consacrés à parcourir la *serra gaúcha*, avec Gramado pour base et plusieurs circuits dans la région, furent pour JPR un ravissement. Il observait avec attention combien les situations étaient contrastées, selon qu'on se trouvait dans une colonisation d'origine allemande (comme Canela ou Gramado) ou italienne (comme Bento Gonçalves ou Garibaldi, du nom du chef des Chemises Rouges, qui fonda ici une colonie avant de rentrer participer aux luttes de l'unité italienne). Mais aussi comment tout cela s'était fondu dans l'unité brésilienne, et pas seulement parce que Getulio Vargas y avait imposé l'usage du portugais, au début de la Seconde Guerre Mondiale. Il voulait ainsi éviter que ne se créent des « kystes » où l'on ne parlerait que les langues des pays de l'Axe, alors que le Brésil était entré en guerre du côté des Alliés.

Son ravissement avait en outre des raisons gastronomiques, car parmi les productions de ces colonies italiennes et allemandes figurent évidemment le vin et les charcuteries, si rares au Brésil. Après trois semaines de riz et haricots rouges, et alors que la perspective du retour avivait la nostalgie de la France, la découverte du « café colonial » où l'on couvre la table de charcutailles, de fromages et de pâtisseries, arrosés d'un vin local « un peu âpre mais robuste et gouleyant » (*dixit* JPR) fut un autre grand moment du voyage. La valorisation des produits de la petite agriculture ne fut toutefois pas perdue de vue et les perspectives de création d'un mécanisme comparable aux AOC françaises analysées à satiété.



Un « café colonial » à Gramado (Rio Grande do Sul) : charcutailles et vin buvable, JPR revit (le sac à dos sur la chaise est le sien)

Après cela, le retour à São Paulo par la BR101, qui accompagne la côte, fut une simple promenade (qui prit tout de même deux jours, en descendant par le canyon de l'Itambezinho), entrecoupée de discussions sur la nature exacte des escarpements de la serra do Mar et par une étape à Itapema, dans le magnifique appartement de plage de mon ami Eduardo de Oliveira Leite, éminent juriste, francophone et francophile.

Conclusion provisoire

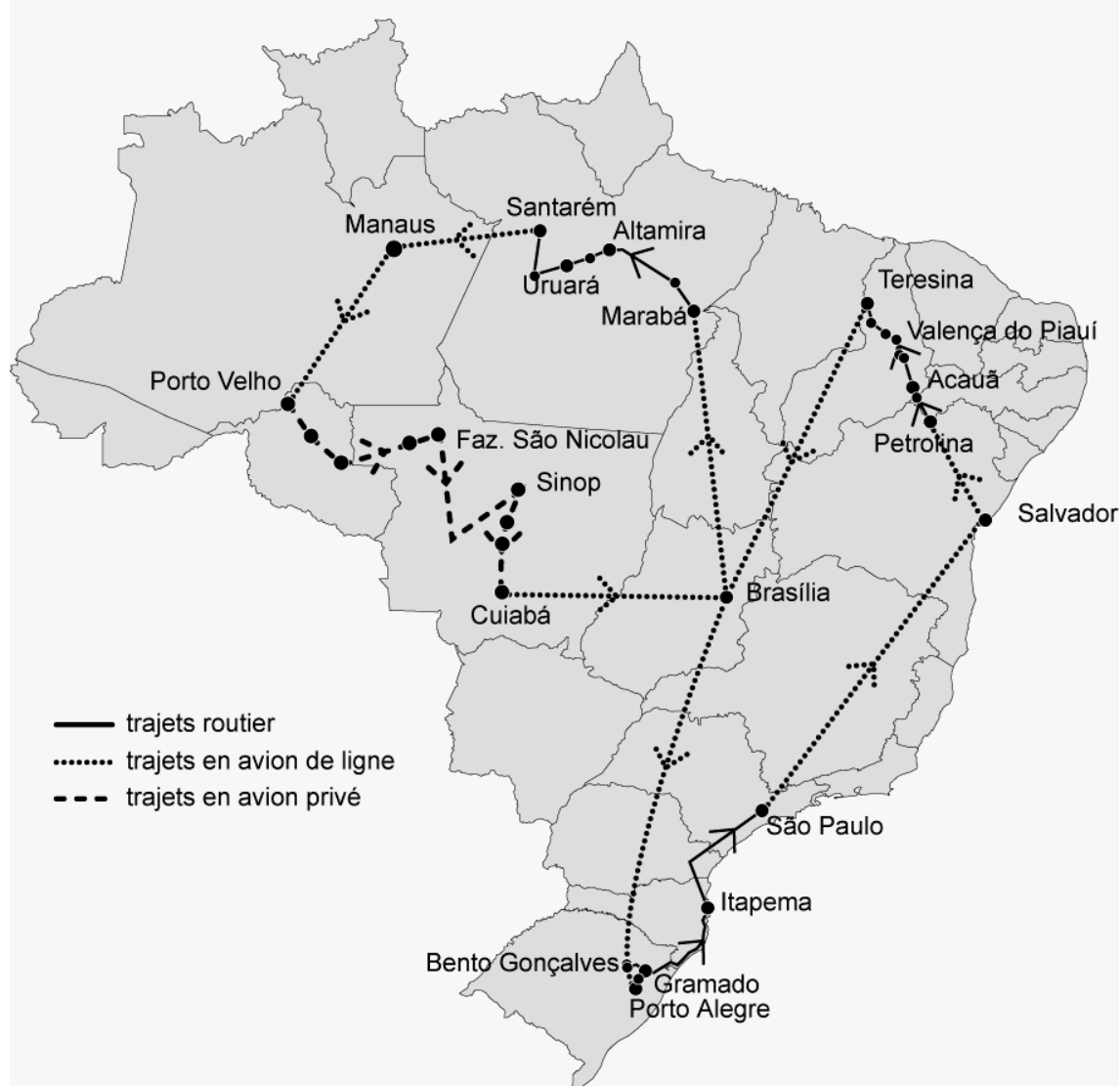
Arrivé à la fin du parcours, je me vois obligé, par souci d'honnêteté, de dire qu'en réalité ce voyage n'a jamais eu lieu et – si je peux me permettre un commentaire personnel – que c'est bien dommage. Comme les organisateurs de ce volume avaient suggéré qu'une des façons d'y contribuer était de raconter un « *itinéraire avec Jean-Pierre Raison* », j'ai imaginé ce voyage, que j'aurais aimé faire avec lui. L'itinéraire et ses horaires sont plausibles (je les ai préparés comme si nous devions réellement voyager), nous aurions pu avoir les appuis mentionnés (sauf peut être du Gecko, dont les budgets ne permettent guère ce genre d'expédition). Les photographies sont authentiques (sauf quelques retouches pour y inclure JPR), elles ont été prises au cours de mes travaux de terrain, dans les régions en question. J'ai eu plaisir à imaginer ce circuit, en fonction de ce que je crois être ses intérêts, et j'espère avoir donné envie à JPR de le réaliser : qui sait alors si, cette fois, la fiction n'aura pas précédé la réalité. *Um dia, quem sabe, se Deus quiser*⁶ ...

⁶ « Un jour qui sait, si Dieu le veut... »

Annexe : déroulement du voyage

Jean-Pierre Raison au Brésil

L'itinéraire du voyage



3 septembre 2006

Départ de Paris 23h15

Air France 454 Boeing 777

4 septembre

Arrivée à São Paulo Guarulhos 5h55. Cours à l'USP, dîner au Consulat Général de France

5 septembre

Conférence au Lycée Pasteur

São Paulo Congonhas 10h59

Salvador 14h30

TAM JJ340 Fokker 100

Salvador 15h15

Petrolina 16h30

TAM JJ6384 Embraer 120

6 septembre

Petrolina

Embrapa

voiture Embrapa

7 septembre

Petrolina 7h

Acauã

voiture Embrapa

8 septembre

Acauã 7h

Valença do Piauí

voiture Embrapa

9 septembre

Valença do Piauí 6h

Teresina

voiture Embrapa

10 septembre

| | | |
|--|--------------------|---------------------------|
| Teresina 15h50 | Brasília 17h55 | TAM JJ3517 Fokker 100 |
| Brasília 21h48 | Marabá 23h41 | TAM JJ3714 Airbus 320 |
| 11 septembre | | |
| Marabá | Altamira | voiture de location |
| 12 septembre | | |
| Altamira 7h00 | Uruará | voiture de location |
| 13 septembre | | |
| Uruará | | voiture de location |
| 14 septembre | | |
| Uruará 7h30 | Santarém | voiture de location |
| 15 septembre | | |
| Santarém 12h15 | Manaus 13h25 | TAM JJ3890 Airbus320 |
| 16 septembre | | |
| Manaus 14h00 | Porto Velho 15h00 | Rico 486 Boeing 727 |
| 17 septembre | | |
| Porto Velho 6h00 | Faz. São Nicolau | Avion loué |
| 18 septembre | | |
| Fazenda São Nicolau 6h00 | Sinop , Cuiabá | Avion loué |
| 19 septembre | | |
| Cuiabá 6h00 | Brasília 8h29 | TAM JJ3599 Airbus320 |
| Brasília 11h30 | Porto Alegre 13h45 | TAM JJ8020 Airbus320 |
| 20 septembre | | |
| Porto Alegre 7h00 | Gramado | voiture de location |
| 21 septembre | | |
| Gramado, Canela, Garibaldi, Bento Gonçalves, Gramado 18h30 | | voiture de location |
| 22 septembre | | |
| Gramado 7h00 | Itapema | voiture de location |
| 23 septembre | | |
| Itapema 8h00 | São Paulo | voiture de location |
| 24 septembre | | |
| São Paulo 16h40 | | Air France 455 Boeing 777 |
| 25 septembre | | |
| Arrivée á Paris CDG 8h50 | | |