



**HAL**  
open science

## Des frontières pionnières

Hervé Théry

► **To cite this version:**

| Hervé Théry. Des frontières pionnières. *L'Archicube*, 2012, 13, pp.194-204. halshs-01066497

**HAL Id: halshs-01066497**

**<https://shs.hal.science/halshs-01066497v1>**

Submitted on 21 Sep 2014

**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.

## Des frontières pionnières

Hervé Théry  
Directeur de recherche au Creda,  
UMR7227 CNRS-Université Sorbonne Nouvelle,  
Professeur invité à l'Universidade de São Paulo  
[hthery@aol.com](mailto:hthery@aol.com)

Depuis 1875 la *Colt's Patent Firearms Manufacturing Company* fabrique un revolver à six coups référencé *Colt Frontier Six-Shooter*, originellement développé pour la cavalerie et surnommé – ironiquement ? – *Peacemaker*, que tout un chacun vu mille fois dans les *westerns* aussi bien entre les mains des *cowboys* que dans celles des indiens ou des *outlaws*. La référence renvoie ici à l'un des deux mots qui désignent la frontière en anglais, *frontier* plutôt que *boundary*, la région pionnière du *Far West* plutôt que la limite politique.

Il s'agit alors des régions où des fronts pionniers avancent sur des espaces de basse densité, poussés en avant par la volonté des États, mais plus encore par la volonté conquérante de sociétés très particulières, appuyées dans leur marche en avant par la demande de marchés locaux ou globaux, et par les progrès des techniques de production et de transport, chemins de fer naguère, routes aujourd'hui. La plupart de ces fronts ou frontières pionnières ont aujourd'hui achevé leur cycle de vie en incorporant les régions où il se sont développés à leurs espaces nationaux respectifs, mais quelques-uns sont encore actifs, notamment en Amérique du Sud, une des rares espaces au monde où subsistent encore des terres libres, capables de les accueillir.

Le géographe Pierre Monbeig, qui toute sa vie a été très proche de l'ENS, qui a vécu au Brésil de 1935 à 1946 et contribué à la fondation de l'Université de São Paulo, a écrit sur les « pionniers et planteurs de São Paulo » (qui défrichaient alors les forêts de l'ouest de cet État brésilien pour y planter du café), des textes très en avance sur son époque. Ils méritent d'être relus aujourd'hui tant ils sont utiles pour comprendre les frontières d'aujourd'hui. Celles-ci se situent de nos jours bien plus au nord, et un cas exemplaire est évidemment l'Amazonie, disputée entre les partisans de la protection de l'environnement et ceux de la production de viande et de grains, notamment de soja, qui se développe sur le flanc méridional de l'Amazonie brésilienne, dans le Mato Grosso.

### Les frontières pionnières selon Pierre Monbeig

La principale contribution de Pierre Monbeig à la géographie 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. 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 parmi les plus synthétiques qu'il ait consacrées au sujet. De la lecture de ces écrits, fondés sur une familiarité de quarante-cinq ans, ressort une idée nuancée, complexe de ce qu'étaient pour lui les frontières 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 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 ». Pas de ligne fixe donc, mais une frange, plus ou moins profonde, et mouvante. 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 ». La géographie moderne dirait que ce qui intéressait Pierre Monbeig dans les franges pionnières était la systémogenèse qui s'y produit, et l'on peut avancer que sa vieille amitié avec Claude Lévi-Strauss (son collègue à l'USP alors naissante) lui a probablement appris à « joindre à l'analyse des faits élémentaires une compréhension générale du phénomène ».

Renoncer d'emblée, comme il l'a fait, à mettre en avant les « éléments physiques » était alors une hardiesse. 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. 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 ». 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 une certaine unité géographique » et d'y distinguer les quelques nuances nécessaires.



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 n'y a toutefois pas d'automatisme dans les réponses apportées aux crises, et l'analyse sait faire place au libre arbitre des hommes et la dimension psychologique est bien présente. Pierre Monbeig relie ces pionniers brésiliens à d'autres pionniers, en d'autres pays neufs, notamment ceux du XIX<sup>e</sup> siècle et du premier quart du XX<sup>e</sup>. Un des éléments du dynamisme pionnier est selon lui la mentalité pionnière, rapprochée d'autres exemples, mais aussi replacée dans une continuité historique, qui lui donne sa force et sa spécificité.

Les franges pionnières sont donc une société complexe, et non exempte de conflits. Pierre Monbeig trace des portraits sans complaisance des accapareurs de terres, des tyrans locaux qui se font donner le titre de *coronel*, réservant manifestement sa sympathie à la foule des immigrants qui sont les fantassins de cette bataille, et qui repoussent chaque jour le front pionnier. 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 devenue 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 ». 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 ».

Villes et transports sont donc associés, celles-là sont les nœuds des réseaux que tissent ceux-ci, réseaux qui encadrent et innervent toutes les franges pionnières : 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. 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 ».

On aimerait pouvoir suivre Pierre Monbeig sur 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 sa conclusion de 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 ».



**Photo 1 Route entre Vera et Feliz Natal, Mato Grosso**



### **Les franges pionnières sud-américaines 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, et c'est là que se développent les frontières 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 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 ont empêché d'établir des routes, comme dans les forêts denses de l'isthme de Panamá (Darién panaméen et Chocó colombien) : c'est la seule lacune qui interrompe la route Panaméricaine entre l'Alaska et la Terre de Feu.

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. Cette cohabitation entre zones peuplées et zones presque vides a duré des siècles, mais l'apparition nouvelles techniques a permis que le mouvement de conquête reprenne avec une nouvelle vigueur. Ces techniques qui ont rendu possible de coloniser 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 inaccessibles 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 des 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 ».

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. Le cas emblématique est l'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. Elle 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 dernières frontières d'expansion économique et territoriale du continent.

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 narcotrafic 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

Figure n° 3 La poussée des bûcherons en Amazonie brésilienne

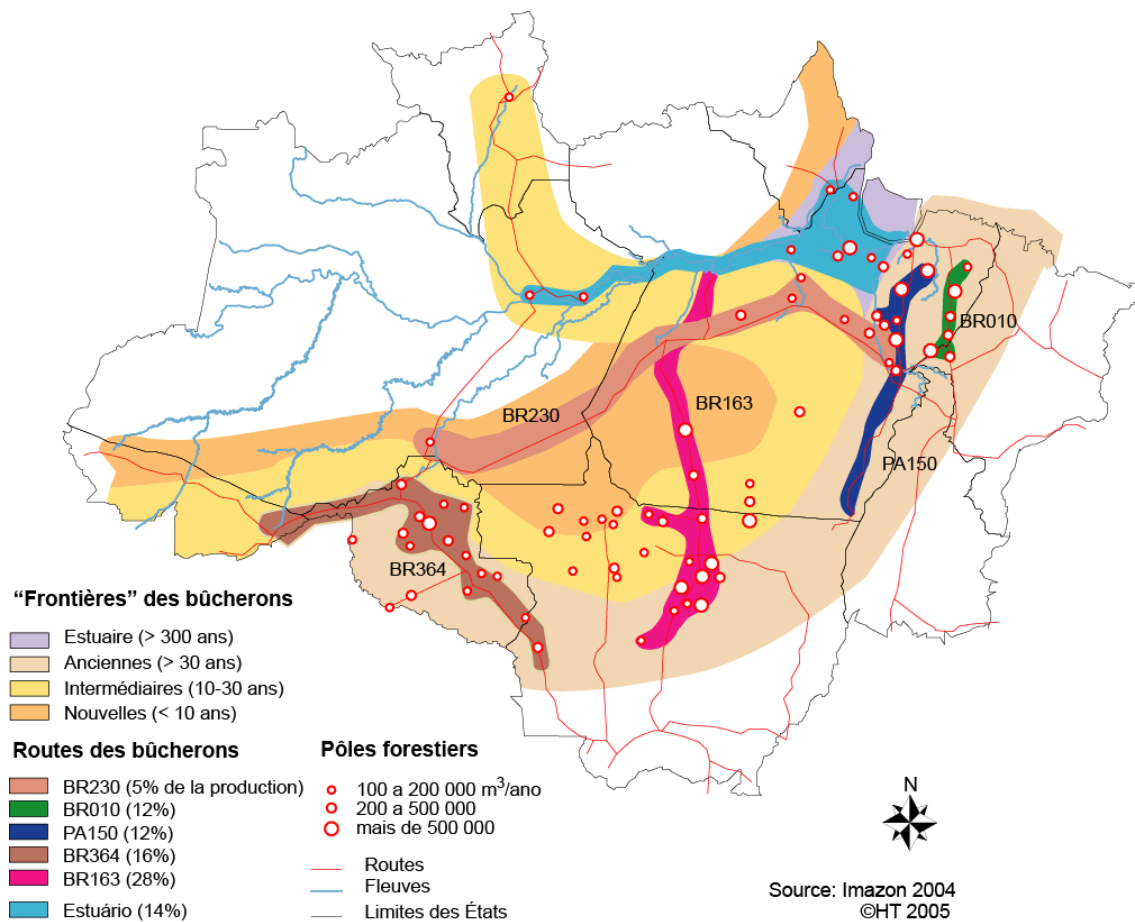


Figure n° 4 Bûcherons en Amazonie brésilienne



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.

**Photo 2 Colons et technicienne agricole sur une plantation de café en Amazonie brésilienne**



Cette poussée continue change 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

**Photo 3 Élevage sur les chaumes de soja**

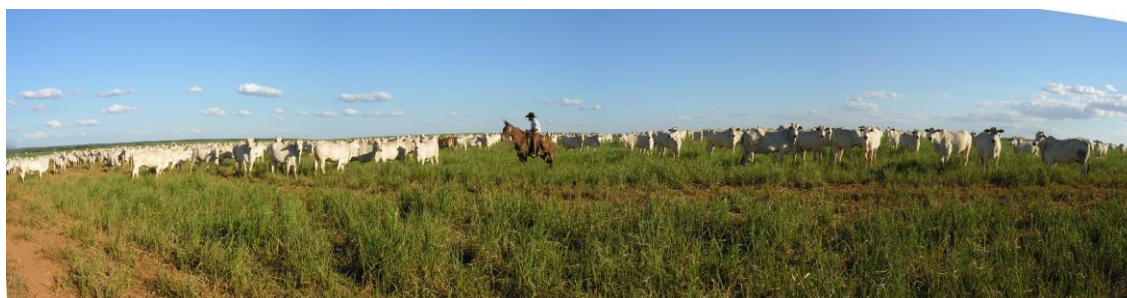
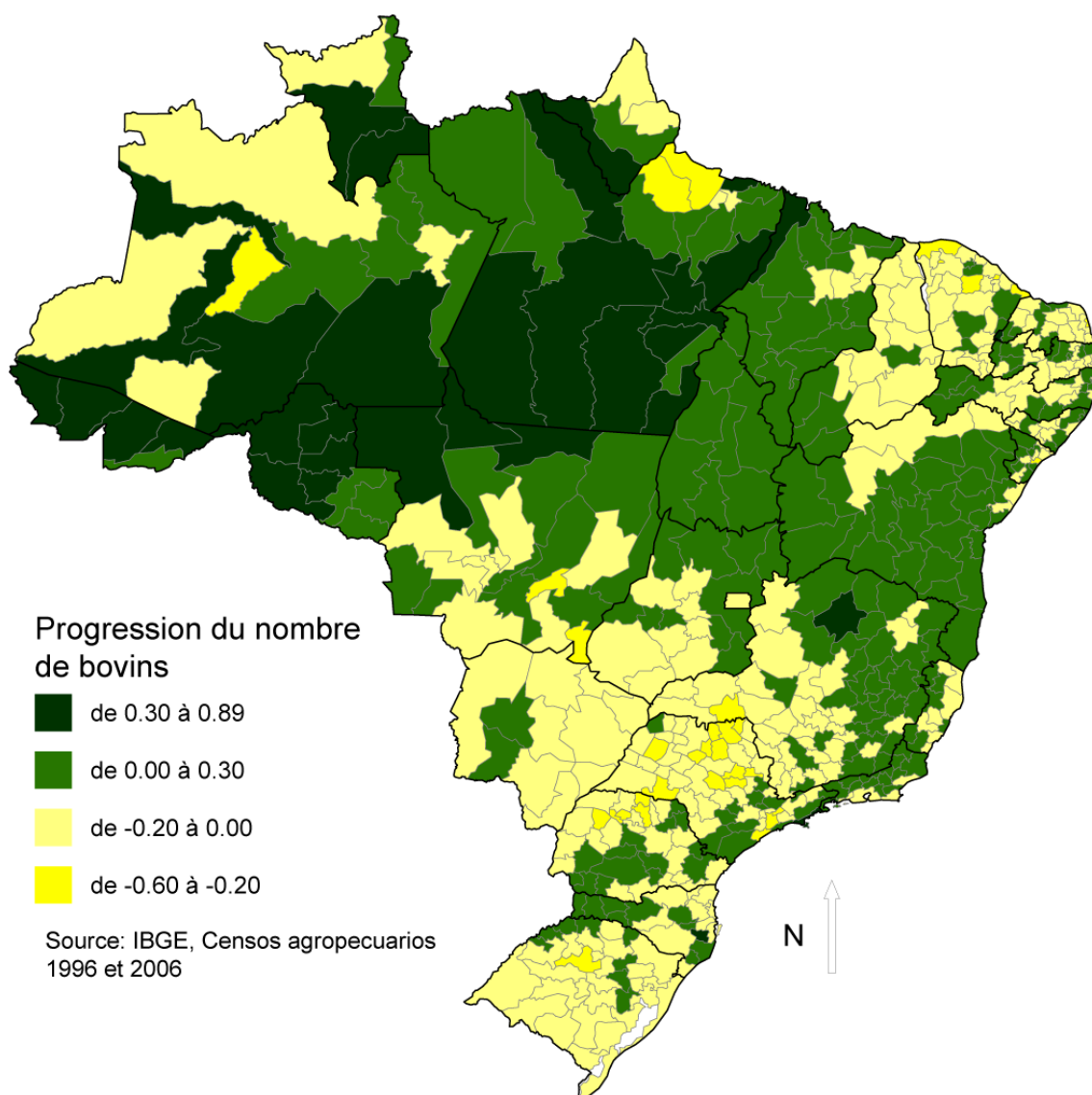


Figure n° 5 Progression du heptel bovin en 1996 et 2006



## Une frontière 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.

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° 4<sup>1</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

<sup>1</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>

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.

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. Un des principaux problèmes qu'ont désormais à affronter les producteurs de soja, comme les producteurs de café observés par Pierre Monbeig, est donc 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 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.

Les distances à parcourir sont aujourd'hui démesurées, principalement si on les juge à l'aune européenne. 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-Palermo ou Paris-Bergen (Norvège). C'est pourquoi des solutions alternatives commencent à être mises 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).

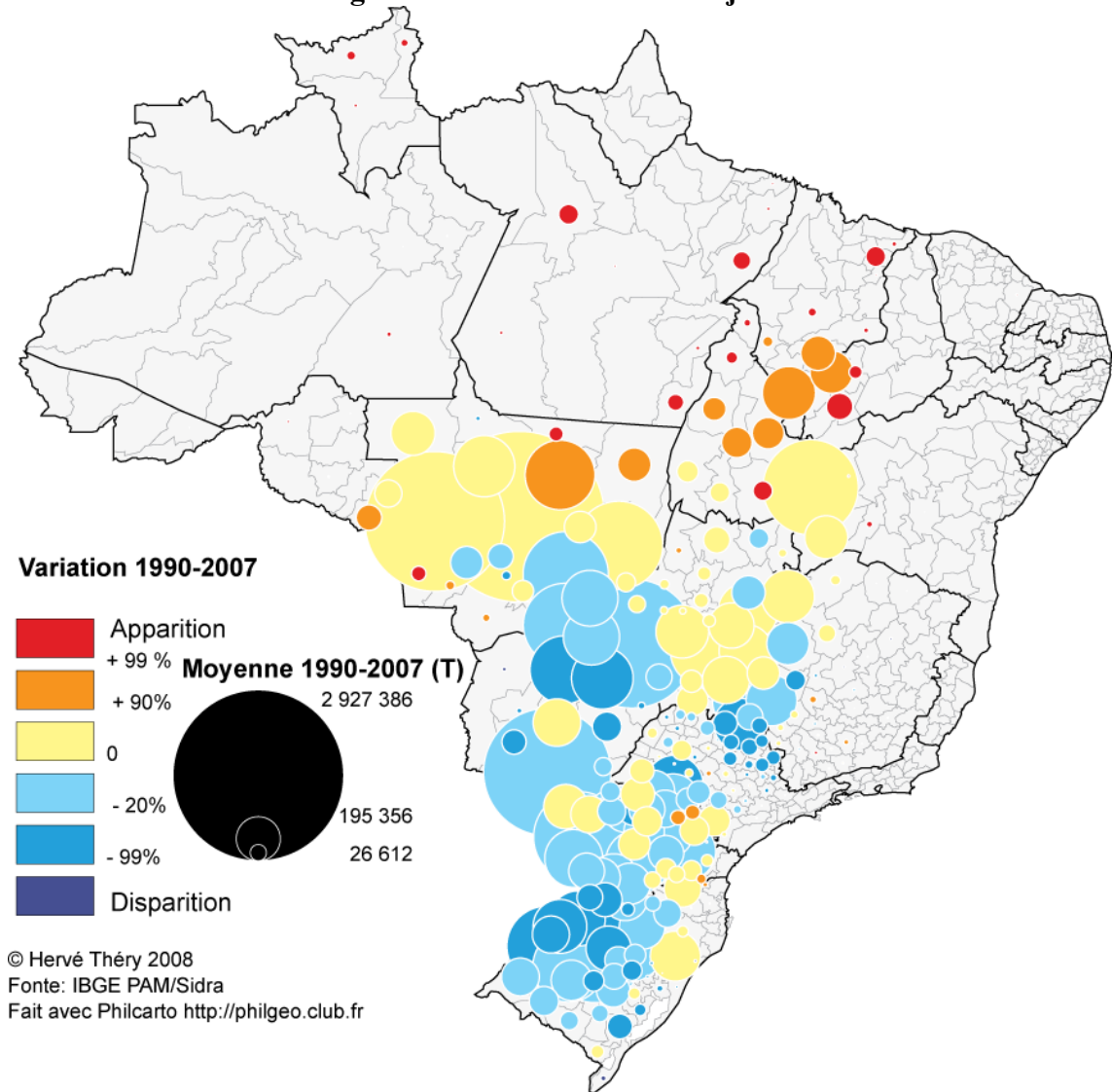
Cette voie permet d'écouler la production vers les marchés européens et japonais, par navires de haute mer, de capacité volontairement limitée à 55 000 tonnes (navires dits Panamax). Quand ils descendent l'Amazone, puis font cap vers le nord, ils ne savent pas encore quelle sera leur destination finale, Europe ou Asie, et il faut donc qu'ils puissent passer par le canal de Panama. 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).

**Photo 4 Récolte du maïs, en assolement avec le soja**





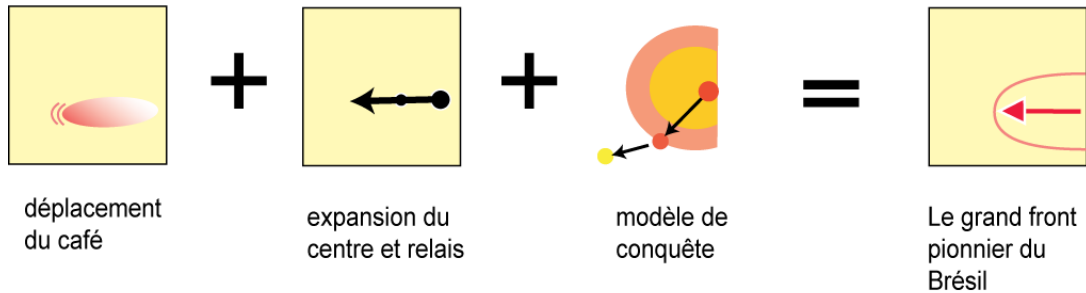
Figure n° 6 La frontière du soja



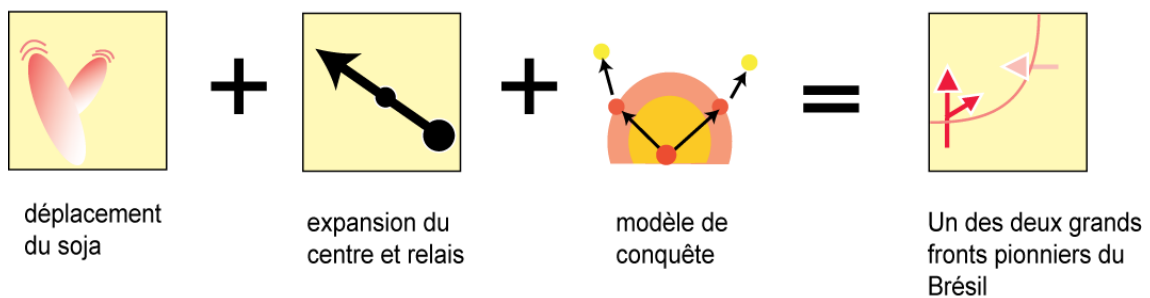
Ce front pionnier massif est donc à tous égards l'héritier de ceux que Pierre Monbeig analysait dans les années 1940, quand la vague du café parcourait l'Ouest de São Paulo et le Nord du Paraná. À cette époque déjà l'expansion d'une grande culture commerciale était le moyen de la mise en valeur (ou en 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 la 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° 7 Modèles de fronts pionniers

## Hier



## Aujourd'hui



## Bibliographie

- Burgel, G. « Un "frontalier" à la rue d'Ulm », in Droulers M. et Théry H. (dir.), *Pierre Monbeig, un géographe pionnier*, ci-dessous, pp. 43-45
- 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, Édition de l'IHEAL, Paris 1991, 242 pages.
- LA111, *Les phénomènes de « frontière » dans les pays tropicaux*, Travaux et Mémoires de l'IHEAL n° 34, Édition de l'IHEAL, Paris, 1979
- Monbeig P., « Les zones pionnières de l'État de São Paulo », *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1937, pp.343-365.
- Monbeig P., *Pionniers et planteurs de l'État de São Paulo*, Armand Colin, Paris, 1952, 376 p
- Monbeig P. « Les franges pionnières », *Géographie générale*, Encyclopédie de la Pléiade, Gallimard, Paris, 1966.
- Monbeig P., « São Paulo », *L'information géographique*, XVI, 1952, p.32.
- Théry H., « La vague déferlante du soja », *Mappemonde*, n° 89/1, (1989), p.33.
- Théry H., « La vague déferlante du soja brésilien », *M@ppemonde*, n°74 (2-2004), <http://mappemonde.mgm.fr/num2/articles>.
- Théry H., « L'agriculture brésilienne en mouvement : performances et défis » et « Les dynamiques de l'agriculture brésilienne », dossier « Le Brésil, ferme du monde ? », *Géococonfluences*, <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/etpays/Bresil/Bresil.htm>, mai 2009