

Cinquante ans après, la Transamazonienne

*Thiago Oliveira Neto*¹

En 1970, il y a cinquante ans, le régime militaire lançait la construction de la Transamazônica, la route Transamazonienne, prévue pour relier les régions pauvres et réputées surpeuplées du Nordeste à l'Amazonie réputée sous-peuplée, avec le slogan « Des terres pour les hommes sans terres, des hommes pour les terres sans hommes ». Les images spectaculaires des balafres ouvertes par les bulldozers dans la forêt amazonienne, révélant les sols rouges ou ocre contrastant avec le vert profond de la canopée ont fait le tour du monde, avec des commentaires exaltant l'exploit technique et humain ou, au contraire, l'atteinte portée à l'environnement et aux populations amazoniennes. Car la volonté de mieux intégrer l'Amazonie au pays ne tenait pas compte de l'existence des peuples amérindiens, des populations traditionnelles comme les *caboclos* et les *seringueiros*² qui habitaient les terres coupées par les routes et dont une partie des terres serait occupée par des projets de colonisation, d'exploitation minière, hydroélectrique et portuaire.

Projet-phare du grand dessein d'intégration nationale porté par l'Armée brésilienne, au pouvoir depuis le coup d'État de 1964, la construction de la route représentait un parcours de plus de 4000 kilomètres de route non asphaltée, construite d'octobre 1970³ à janvier 1974. Outre la construction, le plan prévoyait, après 1971, la mise en œuvre de plusieurs projets de colonisation et d'agriculture, ce qui contribua à modifier radicalement la dynamique d'une partie de l'Amazonie brésilienne.

Cinquante ans plus tard, on doit constater que les objectifs n'ont pas été totalement atteints, les colonies et la route elle-même ont été pratiquement abandonnées,

1. Doctorant en géographie à l'Universidade de São Paulo. L'auteur remercie la Capes pour le financement de ses recherches.

2. Respectivement populations métisses d'Amérindiens et de descendants des colons portugais et de saigneurs d'arbres à caoutchouc (NdT).

3. Le déplacement des équipements et des travailleurs a commencé le 1^{er} septembre 1970.

laissant de nombreuses familles dans une situation difficile. Dès 1974, des tronçons étaient pratiquement inutilisables et ce n'est qu'à la fin des années 1990, avec les projets gouvernementaux appelés *Avança Brasil* (Brésil, en avant), que la route a commencé, avec d'autres, à faire partie des plans et programmes gouvernementaux d'amélioration de la circulation par l'asphaltage de tronçons stratégiques, pour attirer de nouveaux investissements privés et répondre aux demandes régionales, nationales et internationales de production et de circulation rapide et sûre.

Ce texte vise donc à analyser, cinquante ans après le début de sa construction, la situation de cette route en privilégiant les aspects géopolitiques : le processus de consolidation des infrastructures de circulation, l'utilisation de nouvelles infrastructures par l'État et les entreprises et, enfin, le mouvement d'expansion du front pionnier au long de la route. Reposant sur une vaste enquête bibliographique et un travail de terrain réalisé en février 2018, il utilise les données et informations disponibles à l'Institut brésilien de géographie et de statistique-IBGE pour élaborer les cartes thématiques indispensables à la visualisation des implantations et des flux au long de ces routes.

Géopolitique des routes amazoniennes

Pour comprendre les infrastructures de circulation en Amazonie, il faut d'abord rappeler qu'elles ont été conçues dans une perspective d'aménagement du territoire national, pour réaliser l'intégration physique du territoire et relier entre elles les « îles » de l'« archipel brésilien », séparées les unes des autres par d'immenses espaces presque vides, ce qui a failli à plusieurs reprises dans l'histoire du pays entraîner des sécessions. Seules les infrastructures de transport terrestres étaient jugées capables d'assurer la cohésion du pays, dans le cadre d'une géopolitique pragmatique qui mettait surtout l'accent sur la nécessité de bien relier les différentes régions [Costa et Théry, 2012]. Elles devaient avoir un rôle fondamental pour l'intégration territoriale et l'accès aux frontières, assurant un amarrage complet grâce à des lignes (routes et voies ferrées) et à des points d'ancrage (villes, ports et aéroports) permettant de faire circuler les personnes, les marchandises et les informations.

Leur utilisation économique était conçue à la fois à l'échelle interne et externe, elles devaient permettre le déplacement des produits et de la main-d'œuvre, l'accès aux ressources naturelles et aux espaces utilisables par l'agriculture, l'élevage et l'exploitation minière. Elles devaient aussi faciliter l'exercice des fonctions régaliennes de l'État, défense de la souveraineté territoriale, maintien de l'ordre et éventuellement répression d'actions qui pourraient le menacer, ce qui renvoie au rôle géopolitique que ces infrastructures peuvent jouer.

C'est dans ce contexte que, le 9 octobre 1970, le gouvernement fédéral lança officiellement à Altamira (Pará) la construction d'une grande route. Le projet consistait à interconnecter la ville côtière de Cabedelo (Pará) à Benjamin Constant (Amazonas), à proximité de la triple frontière entre le Brésil, le Pérou et la Colombie (carte 1). Les travaux ont été arrêtés au début de 1974, menés à bien jusqu'à Lábrea (Amazonas), totalisant 4260 km construits, mais sans réaliser les tronçons entre Lábrea et Benjamim Constant, à 640 km, et Lábrea et Boca do Acre à 333 km.

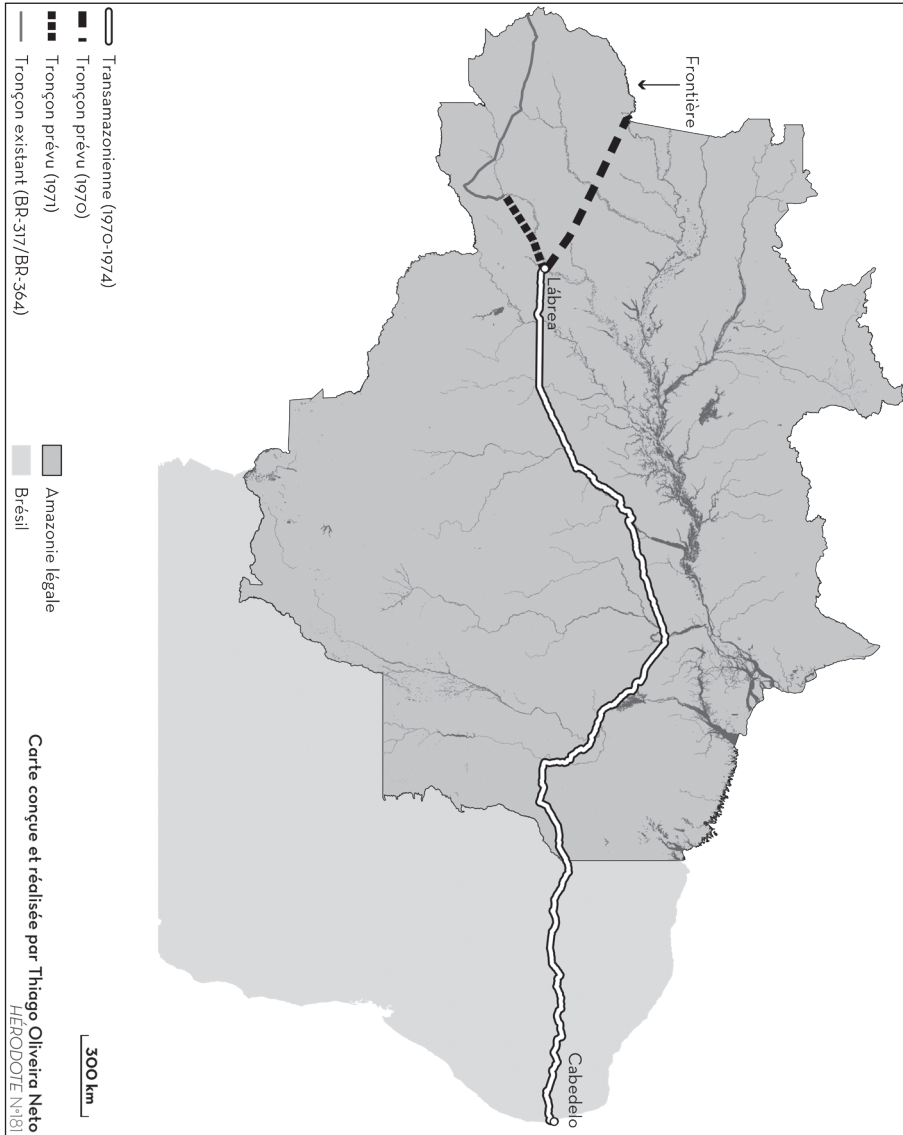
Comme un des objectifs était de peupler la région, le gouvernement fédéral avait initialement alloué, tout au long du tracé construit entre 1970 et 1974, 10 kilomètres de part et d'autre de la route pour la mise en œuvre de projets économiques, une bande élargie à 100 km en 1971. Ces zones ont été intégrées dans les projets du gouvernement fédéral pour l'implantation de projets de colonisation par l'Institut national de la colonisation et de la réforme agraire (Incra), qui visait à installer plus de 100 000 familles, un projet dont moins de 10 % ont été réalisés dans les premières années suivant la construction de la route. D'autres projets, d'implantation d'usines de canne à sucre et d'alcool, ont également échoué, malgré l'apport de financements publics spécifiques.

Le plan comportait en outre divers autres projets d'intégration territoriale, visant un déplacement de l'occupation des sols des plaines inondables proches de l'Amazone vers les « terres fermes » de l'intérieur [Nogueira, 1994] et l'implantation d'un maillage urbain en partie fondé sur la théorie des lieux centraux de Christaller⁴. Cette volonté s'est concrétisée par une urbanisation fondée sur la création de villages associant des logements et certains services de base tels que dispensaire et école élémentaire, encadrés par des bourgades plus importantes et dotées de plus de services, en trois niveaux baptisés *agrovila*, *agrópolis* et *rurópolis*.

Le premier niveau devait compter 48 lots et environ 300 personnes et être construit tous les 10 km, tandis que le deuxième serait constitué d'un groupe de 15 à 20 *agrovilas* avec environ 3 000 habitants et un rayon de polarisation de 70 à 140 kilomètres. Au sommet de la hiérarchie, la *rurópolis* polariserait 30 *agrovilas* et 3 *agrópolis* et devrait avoir une population comprise entre 20 000 et 40 000 habitants, plusieurs établissements commerciaux et des services de santé, d'éducation et de transports de plus haut niveau [Correio da Manhã, 1974]. Cette organisation spatiale très rationnelle et fonctionnelle [Rego, 2020] formerait une hiérarchie urbaine rationnelle pour dynamiser le processus d'occupation au long de la route.

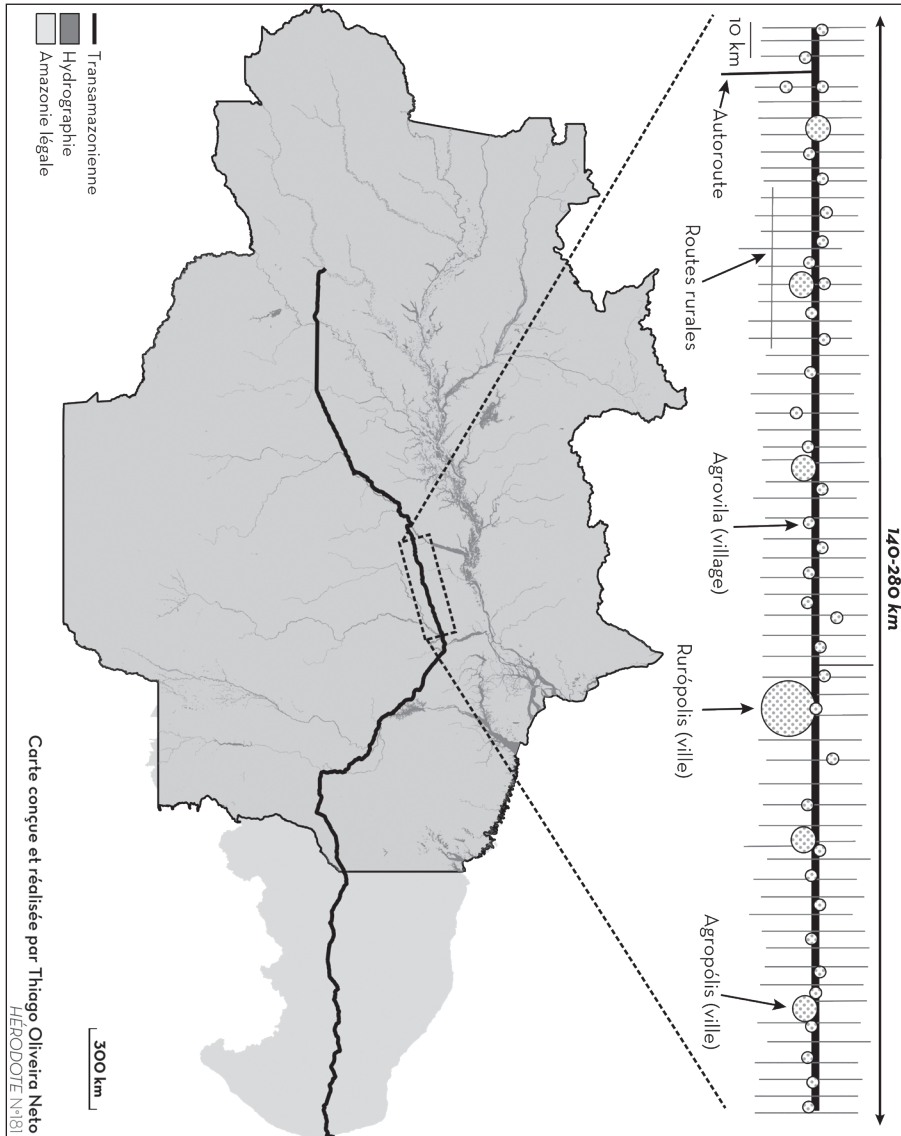
4. Le modèle christallérien est une théorie spatiale cherchant à expliquer la hiérarchie des villes selon leurs tailles, leurs localisations et leurs fonctions. Elle a pour la première fois été proposée par le géographe allemand Walter Christaller qui a publié en 1933 « Die zentralen Orte in Süddeutschland ».

CARTE 1. – LA ROUTE TRANSAMAZONIENNE



Hérodote, n° 181, La Découverte, 2^e trimestre 2021.

CARTE 2. – LA COLONISATION DE L'INCRA AU LONG DE LA TRANSAMAZONIENNE



Herodote, n° 181, La Découverte, 2^e trimestre 2021.

Carte conçue et réalisée par Thiago Oliveira Neto
HERODOTE N°181

Malheureusement – ou peut-être heureusement pour la forêt – ce grand projet s’est heurté à une série de problèmes. D’abord, des ressources destinées aux travaux et aux projets furent réduites à la suite de la crise économique découlant du premier choc pétrolier et des changements internes de la planification de l’État, qui ont abouti au changement de planification territoriale. Auparavant centrée sur la colonisation par des familles sur des parcelles de 100 hectares, elle a commencé en 1974 à encourager la colonisation par des entreprises, car les objectifs de colonisation de 100 000 familles avaient échoué. Cette réorientation a causé deux problèmes, le manque d’assistance aux colons installés et les conflits entre grands agriculteurs et colons, en particulier dans la zone connue sous le nom de *Bico do Papagaio*⁵, zone de confluence entre les routes migratoires venant par la route Belém-Brasília et par la Transamazonienne.

Dans le processus d’occupation des bords des routes, on encourageait les nouveaux colons à déboiser les lots distribués par l’Inra – s’ils ne le faisaient pas, ils pouvaient être confisqués –, une politique qui a été mise en œuvre dans toute la région amazonienne, y compris dans la zone d’influence de la Transamazonienne. Lors de la relance menée dans les années 1970 et 1980 cette exigence est restée de fait la règle pour ceux qui s’installaient dans de nouvelles zones et qui « nettoyaient » la zone de ses forêts pour introduire de nouvelles cultures ou pour s’approprier les terres, qu’elles soient situées dans des zones de colonisation fédérale, des unités de conservation ou des terres amérindiennes.

Avec les restrictions budgétaires et les incitations aux grands projets agricoles, miniers et hydroélectriques, l’appui aux migrants et la fondation de nouvelles villes ont été laissés aux États et aux communes, aux ressources bien plus limitées. La population résidant dans les villes formées par les projets de colonisation a vu la possibilité de créer de nouvelles communes comme un moyen d’« attirer » la puissance publique vers la population. Mais les oligarchies économiques locales et régionales ont vite pris le contrôle de ces nouvelles communes et la population est restée majoritairement sans aide des pouvoirs publics. On notera qu’en dépit de l’insistance des organismes internationaux comme la Banque mondiale de laisser au maximum entre les mains des autorités locales la maîtrise des projets de développement, il arrive fréquemment que celles-ci aient moins que l’État le souci de l’intérêt collectif et bien plus celui de la défense de leurs intérêts particuliers.

5. Le « bec du perroquet », le nord de l’État du Tocantins, qui a de fait cette forme sur la carte (NdT).

Un échec ?

La Transamazonienne a donc été un échec partiel du projet géopolitique proposé, car le processus de colonisation n'a pas reçu d'assistance de l'État au cours des années suivant l'installation des colons, et beaucoup d'entre eux ont abandonné et vendu leurs terres, retournant dans leur région d'origine ou poursuivant leur marche pionnière vers l'intérieur de l'Amazonie, dans les terres nouvellement disponibles.

Malgré cela, il faut noter que certaines activités économiques sont restées prospères le long de la route, dont la première est l'exploitation forestière avec l'abattage des arbres, le transport vers les scieries où les grumes sont débitées en planches et chargées sur des camions et des navires pour être transportées vers les marchés de consommation et de transformation finale. La deuxième activité est liée au commerce des terres, lié à la forte valorisation du foncier, qui a pour conséquence négative l'accaparement des terres et la violence, entraînant une dégradation sociale et environnementale.

Dans cette situation pleine de contradictions et de problèmes sociaux et environnementaux, le gouvernement brésilien, depuis les années 1970 et surtout les années 1980, a commencé à délimiter des zones destinées au maintien de la faune et de la flore, et d'autres réservées aux peuples autochtones. La principale action menée par plusieurs gouvernements des États fédérés et de l'État fédéral a été la formation de mosaïques de territoires visant à la protection environnementale et culturelle, établissant diverses barrières aux avancées du front pionnier, qui sont encore très actives et très capables de pénétrer ces zones de protection.

Les villes créées avec la construction de la route et celles qui ont connu une croissance démographique à cette occasion ont continué à recevoir peu d'aide publique, ayant la plupart du temps un ensemble d'activités économiques centrées, outre les services à la population, sur les activités minières et/ou la coupe et le transport du bois, des activités qui ne provoquent pas de changements sociaux ou n'améliorent pas la qualité de vie dans les zones d'occupation. Lorsque les ressources sont épuisées une réduction de la dynamique économique se produit – une paupérisation qui ne permet pas le développement de services de base pour la population.

Pendant trois décennies la Transamazonienne a été pratiquement abandonnée, sa surface dégradée, des remblais et des ponts se sont effondrés, laissant la population sans accès aux services de base et souvent aux réseaux électriques. Le transport routier de marchandises et de passagers est devenu précaire, avec des trajets qui pouvaient s'étendre sur des jours sur des tronçons défoncés, alternativement poussiéreux et boueux en saison sèche ou pluvieuse.

Les années 2000 ont vu une reprise de l'action de l'État sur les axes de circulation en Amazonie, faisant évoluer son périmètre spatial du pôle de développement vers des axes majeurs. La région a commencé à recevoir des investissements

publics pour améliorer les infrastructures existantes et en créer de nouvelles, permettant un processus de consolidation des routes construites et la poursuite de l'expansion du front pionnier.

Consolidation des routes et nouvelles infrastructures

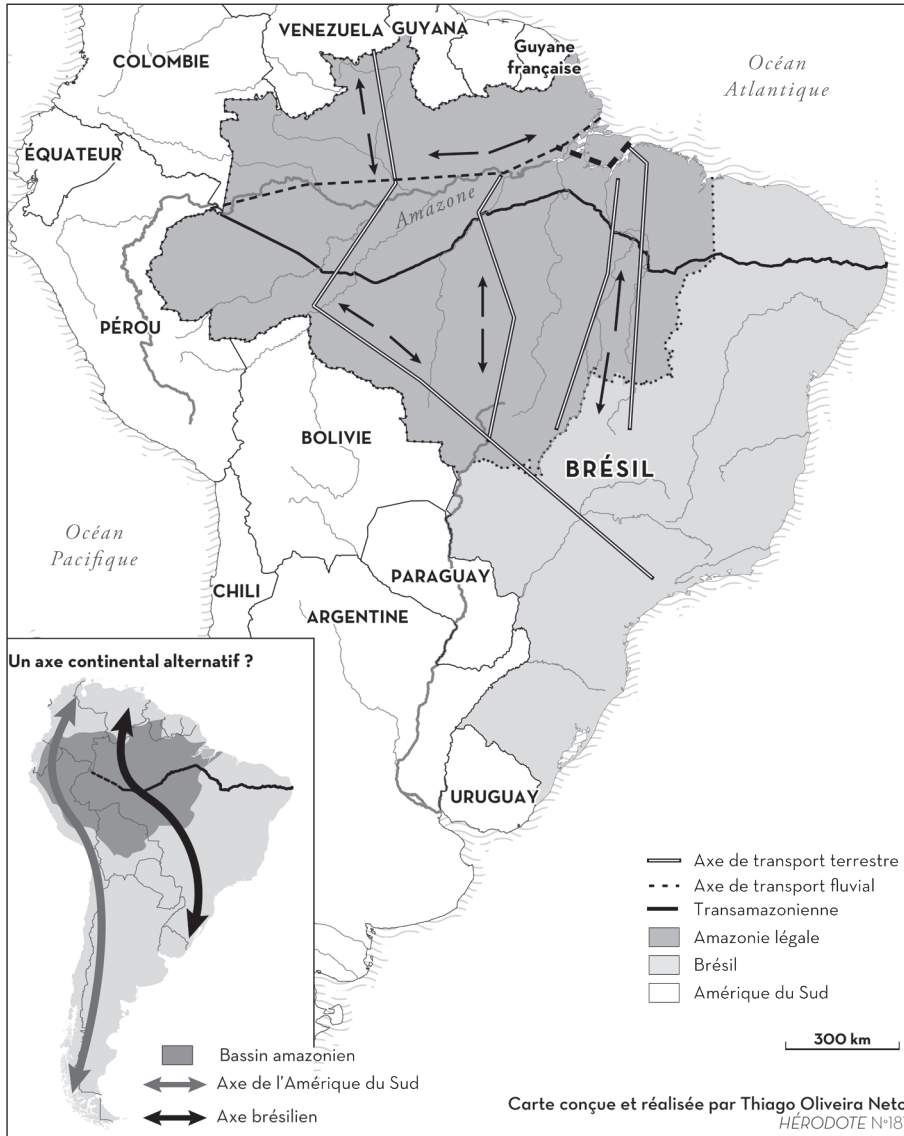
La Transamazonienne a donc connu trois décennies sans actions de l'État pour aider la population et améliorer la route. Cependant, d'autres projets étaient en cours de réalisation, tels que la construction d'infrastructures pour la mise en œuvre du projet Carajás (Pará)⁶, la construction de centrales hydroélectriques à Tucuruí (Pará), Balbina (Amazonas) et Samuel (Rondônia), et la consolidation des projets routiers lancés et conclus entre 1960 et 2000, notamment l'asphaltage du tronçon Belém-Brasília sur 2 000 km et Belém-São Luís sur 580 km, tous deux achevés en 1974 ; celui de la Cuiabá-Porto Velho en 1984 sur plus de 1 400 km ; Porto Velho-Rio Branco en 1987 sur 510 km ; Manaus-Boa Vista-Pacaraima en 1998 sur 973 km. Mais, entre 1974 à 2000, la Transamazonienne a été exclue de ce mouvement de consolidation des axes routiers construits entre 1960 et 1970.

La priorité donnée aux autres voies de circulation souligne donc l'échec du projet lancé au début des années 1970, ces nouveaux axes étant, selon la justification donnée par le gouvernement, centrés sur une demande croissante de flux, principalement de camions : elles visaient à faciliter les relations commerciales entre les zones productrices de produits agricoles et les ports régionaux – fluviaux et maritimes – à des fins de stockage. Toutes ont en commun une orientation *grasso modo* nord-sud, reliant donc l'Amazonie aux principaux centres économiques du pays, alors que la Transamazonienne avec son orientation est-ouest n'avait pas, comme on l'a vu, de logique économique, mais fondamentalement géopolitique, au sens où l'entendaient les militaires des années 1960.

Les nouveaux projets de consolidation avaient bien en revanche une logique économique mais ont également réaffirmé la présence de l'État sur le territoire et la conduite de politiques territoriales, principalement avec la conclusion de la route BR-174 (Manaus-Pacaraima) qui a permis un accès routier permanent à l'État de Roraima, au Venezuela et à la mer des Caraïbes. Elles se situent donc dans le contexte du principal changement survenu au tournant du millénaire, la transformation de l'Amazonie de région périphérique en centre du continent [Théry, 2005], principalement par une circulation régionale et internationale animée par les flux entre les zones céréalières du Centre-Ouest et les ports amazoniens (carte 3).

6. Exploitation de divers minerais, dont un gisement de 18 milliards de tonnes de fer (NdT).

CARTE 3. – AXES SUD-AMÉRICAINS ET FLUX EN AMAZONIE BRÉSILIENNE



Hérodote, n° 181, La Découverte, 2^e trimestre 2021.

Entre 2000 et 2020, tout le tronçon entre la ville d'Estreito (Maranhão) et Lábrea (Amazonas) a commencé à recevoir de manière continue (annuellement) et périodiquement (tous les 2 à 5 ans) des crédits pour l'entretien de la route et l'extension d'autres petites infrastructures comme des écoles, des hôpitaux et même une centrale hydroélectrique et des réseaux de transport d'électricité.

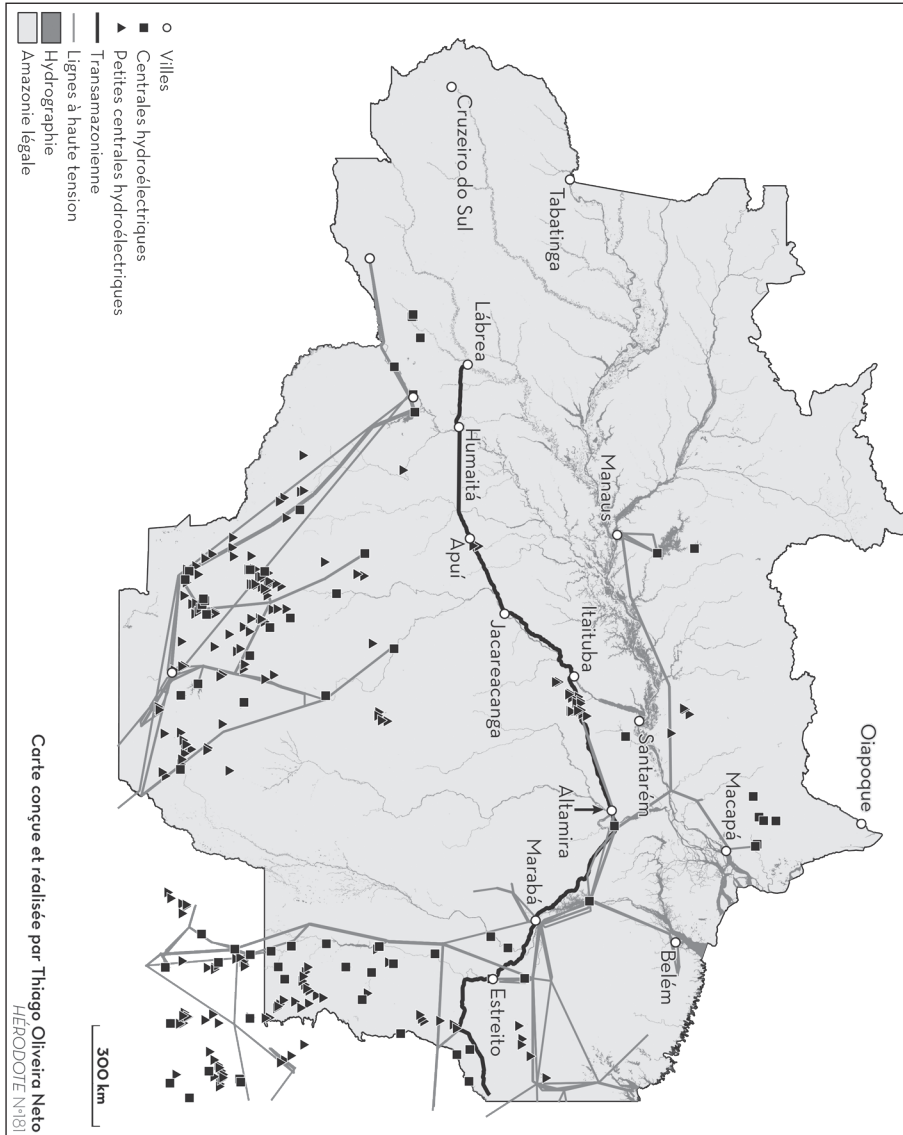
Là encore, l'avancée des actions de l'État sur les routes amazoniennes, notamment sur la Transamazonienne, n'était pas un mouvement isolé et déconnecté des autres politiques territoriales nationales et internationales. À partir de 2000 fut fondée l'Initiative d'intégration régionale sud-américaine (IIRSA), qui constituait un vaste programme impliquant les pays d'Amérique du Sud pour étendre et consolider, principalement, les infrastructures de circulation et de transport. Elle visait à doter les territoires d'infrastructures capables d'assurer une circulation sûre pour les dynamiques économiques, répondant aux préceptes des processus économiques récents basés sur la concurrence et la circulation des marchandises.

Des efforts ont été faits dans le cadre de l'IIRSA et des programmes et plans nationaux au Brésil (Programme d'accélération de la croissance PAC 1 et PAC 2, par exemple) pour étendre et compléter les infrastructures de transport. Cependant, la concentration des ressources sur les axes situés dans le sens sud-nord a prévalu, à l'exception de la liaison routière est-ouest entre le Brésil et le Pérou, achevée en 2011.

Malgré le fait que la Transamazonienne ait été partiellement exclue de ce mouvement de reprise des actions gouvernementales dans les infrastructures de circulation et de transport, le gouvernement fédéral brésilien a canalisé des ressources pour l'amélioration de la route par le terrassement et d'asphaltage de certains tronçons, et son utilisation par d'autres réseaux, notamment les lignes à haute tension qui ont été prolongées, deux décennies après l'achèvement de la centrale hydroélectrique de Tucuruí (inaugurée en 1984), interconnectant les systèmes jusque-là isolés d'Altamira, Brasil Novo, Anapu, Rurópolis et Itaituba (carte 4). Cela a permis l'extension du réseau électrique des villages, de nouvelles écoles et la création de nouveaux centres d'universités publiques, une nette amélioration des infrastructures et des services de base pour la population.

Ce processus est en grande partie le résultat des pressions des mouvements sociaux qui se sont renforcés dans les années 1980, avec le Mouvement pour la survie de la Transamazonienne-MPST (devenu le Mouvement pour le développement de la Transamazonienne et Xingu-MDTX en 1998) qui avait pour objectif de demander aux institutions gouvernementales d'apporter des améliorations à la route et à ses extensions, ainsi que d'étendre les lignes de transport d'énergie électrique sur le tronçon Altamira-Itaituba. Dans les documents préparés dans les années 1990, il était clair que les manifestations étaient centrées sur la nécessité

CARTE 4. – LIGNES ÉLECTRIQUES DE VOLTAGE SUPÉRIEUR À 138 kV



Herodote_181_Le Brésil_2021. 2^e trimestre 2021.

d'asphalter la route (MPST, 1999), l'expansion des réseaux de transport d'énergie et la résistance à la construction de la centrale hydroélectrique de Belo Monte.

Reprendre, dans les deux premières décennies du XXI^e siècle, l'expansion des infrastructures le long de la route transamazonienne coïncidait avec une plus grande présence de l'État dans plusieurs domaines, l'éducation, les services, la santé et les transports. Bien qu'une telle action ait été positive, elle n'est encore que partiellement accomplie. Mais ce mouvement incomplet a déjà entraîné des transformations au long de la route, comme l'amélioration des équipements mis en œuvre, écoles, hôpitaux, stations-service, ports et hôtels.

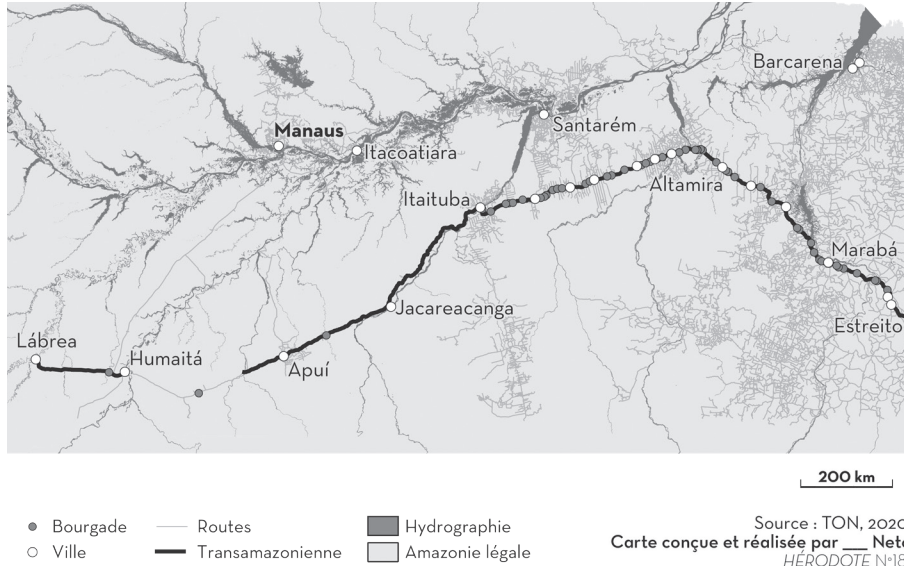
L'un des équipements les plus représentatifs, construit entre 2010 et 2019, est la centrale hydroélectrique de Belo Monte, située dans la commune d'Altamira (Pará), d'une puissance installée de 11 233 MW et un potentiel de 4 500 MW/h. Le tracé de la route transamazonienne avait été réalisé aux confins de plusieurs formations géologiques et, dans son tronçon entre Altamira et Itaituba, elle traverse des zones de contact entre la formation sédimentaire amazonienne et le bouclier du centre du Brésil, d'où la présence de dénivelés topographiques qui interrompent la navigation sur les rivières et favorisent l'installation de projets hydroélectriques tels que Belo Monte. Sa construction a provoqué des flux de marchandises et principalement de personnes à la recherche d'emploi, ce qui renforce l'argument selon lequel le front pionnier est toujours actif dans cette région.

Outre les travaux d'infrastructure, qui sont des indications d'un processus de consolidation de ce grand projet géopolitique d'intégration territoriale, on constate également que la croissance démographique est un autre élément qui renforce cet argument. En 1970, date à laquelle ont commencé les travaux, le tronçon entre Estreito (Maranhão) et Lábrea (Amazonas) comptait un peu plus de 80 000 habitants [Neto, 2015]. Après cinq décennies, il compte une population de plus de 1 370 000 habitants [IBGE, 2020]. Parmi ceux-ci, 131 000 vivent dans l'État d'Amazonas et 924 000 dans le Pará, répartis entre 62 agglomérations – villages, districts urbains et villes – dans les États de Pará et Amazonas, avec 21 villes ou districts sur le tronçon Itaituba-Altamira et 20 entre Altamira et la frontière entre le Pará et le Tocantins (carte 5).

Un autre aspect qu'il convient de mentionner dans ce mouvement de consolidation de la Transamazonienne est que les flux de passagers et de marchandises s'intensifient chaque année – soit par l'augmentation démographique interne, soit par la dynamique d'exportation des produits agricoles, qui sont transportés vers les ports fluviaux et maritimes de l'État de Pará (Barcarena, Santarém et Itaituba) et d'Amazonas (Humaitá et Itacoatiara).

Le transport de marchandises par la Transamazonienne sur son tronçon amazonien (carte 6) présente certaines caractéristiques : la première est que l'orientation dominante des flux est de sens sud-nord, et la recoupe en plusieurs points, comme

CARTE 5. – LA TRANSAMAZONIENNE ET LES VILLES

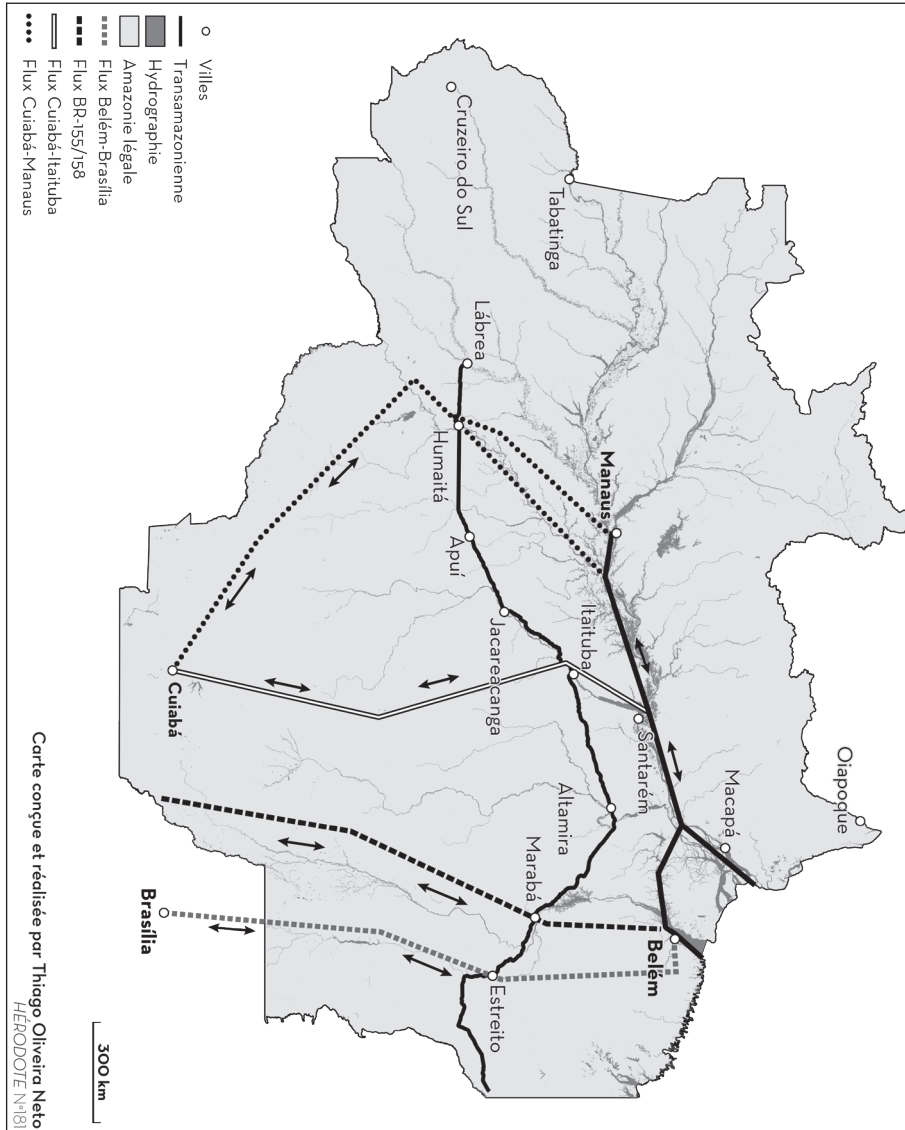


c'est le cas du croisement entre elle et la Belém-Brasília dans la commune d'Estreito (Maranhão) et celui de Marabá-Redenção (Pará) avec la BR-155 et BR-158. Sur le tronçon entre Marabá et Rurópolis, les flux sont est-ouest et la suivent. Sur le tronçon entre les communes de Rurópolis et Itaituba (Pará), elle croise la Santarém-Cuiabá (BR-163), avec des flux allant jusqu'à plus de 1 000 camions par jour, qui vont des zones de production de céréales de l'État du Mato Grosso aux ports fluviaux.

Ceux-ci sont opérationnels depuis 2014 avec une capacité de traitement de plus de seize millions de tonnes et sont situés sur les rives du Tapajós, dans la commune d'Itaituba. Le tronçon entre Itaituba et Jacareacanga est l'une des sections où les flux sont les plus faibles. Entre Jacareacanga (Pará) et Humaitá (Amazonas), le flux de véhicules est un peu plus intense, principalement entre Humaitá et Apuí, où se développe un front pionnier actif. Sur le dernier tronçon, entre Humaitá et Lábrea, le flux est limité à des véhicules circulant sur la route BR-319 (Manaus-Porto Velho) et vers la ville de Lábrea, qui est pratiquement sans accès pendant les mois de décembre-mai à cause des fortes précipitations qui se produisent dans la région, ce qui détériore la route et forme d'énormes obstacles.

La carte 6 montre que l'axe est-ouest de la Transamazonienne a été pratiquement exclu de ces flux qui s'établissent dans le sens sud-nord avec l'avancée de

CARTE 6. – SENS DES PRINCIPAUX FLUX ROUTIERS ET FLUVIAUX EN AMAZONIE



Hérodote, n° 181, La Découverte, 2^e trimestre 2021.

la production de soja, maïs, coton et viande de bœuf et avec la présence Manaus, qui a une population de plus de 2 millions d'habitants et abrite un pôle industriel de 500 usines. L'orientation des grands axes routiers dans le sens sud-nord permet de ce fait l'incorporation de l'Amazonie dans les dynamiques économiques nationales et internationales centrées dans les régions Sudeste et Sud [Coy *et al.*, 2017].

Cet ensemble d'interactions spatiales indique que la route a connu un processus de consolidation, avec des flux déjà établis et en expansion et de nouvelles infrastructures telles que les ports installés à Itaituba et Humaitá. De plus, se produit encore une expansion du front pionnier, principalement dans sa section amazonienne.

Un front pionnier encore en expansion

La dynamique d'expansion des activités en Amazonie, en particulier dans cette région, peut être comprise dans un mouvement qui a trois caractéristiques : le front pionnier, le front consolidé ou en cours de consolidation et de nouveaux fronts pionniers.

Observé dans les années 1940 par Pierre Monbeig avec l'expansion de la culture du café dans les États de São Paulo et du Paraná, le front pionnier est un processus marqué par l'expansion de la colonisation grâce à l'ouverture de nouvelles voies de communication dans un territoire à faible densité démographique, y insérant des dynamiques économiques articulées avec d'autres lieux, guidées par des mécanismes d'économie de marché [Coy *et al.*, 2017]. Dans le cas de l'Amazonie brésilienne, « ce front, stimulé à partir des années 1970 par les politiques territoriales gouvernementales, pour privilégier la consolidation de la souveraineté nationale sur ce territoire, a favorisé les changements environnementaux dans la région » [Mello, 2002, p. 42].

Le deuxième développement de ce processus consiste en la consolidation du mouvement de fronts pionniers qui avaient commencé auparavant, avec l'expansion d'autres infrastructures par l'État et les entreprises et une croissance démographique des centres urbains déjà installés précédemment. Les tronçons de la Transamazonienne entre Cabedelo (Paraíba) à Estreito (Maranhão) sont un exemple de consolidation avec un tronçon routier achevé et asphalté, des services publics et privés établis, tandis que le tronçon entre les villes d'Estreito à Itaituba (1 260 km) est encore en voie de consolidation avec l'insertion de nouveaux équipements comme ports, stations-service, entrepôts et centrales hydroélectriques, constituant une nouvelle mosaïque d'investissements. Dans ce mouvement de consolidation du front, il faut mentionner le rôle des chaînes de valeur mondiales

[Coy *et al.*, 2017] avec la présence d'entreprises nationales et principalement internationales qui commencent à opérer dans les circuits spatiaux de production de céréales, de viande, de minerais et de bois.

Le tronçon situé dans l'État du Pará est en cours de consolidation avec l'asphaltage de la route et la transformation de bourgade en villes, formant un réseau urbain interconnecté par la route, constituant ce que Becker [1999, p. 31] a appelé une « immense forêt urbanisée », bien que ce réseau urbain ait encore des services de base et des infrastructures très précaires. En plus de l'urbanisation, apparaît au long de la route une diversité de productions agricoles réalisées par des paysans et des entrepreneurs : « cacao, poivre noir, café, fruits, haricots, riz, maïs, bétail, canne à sucre et tant d'autres produits » [MPST, 1999, p. 3].

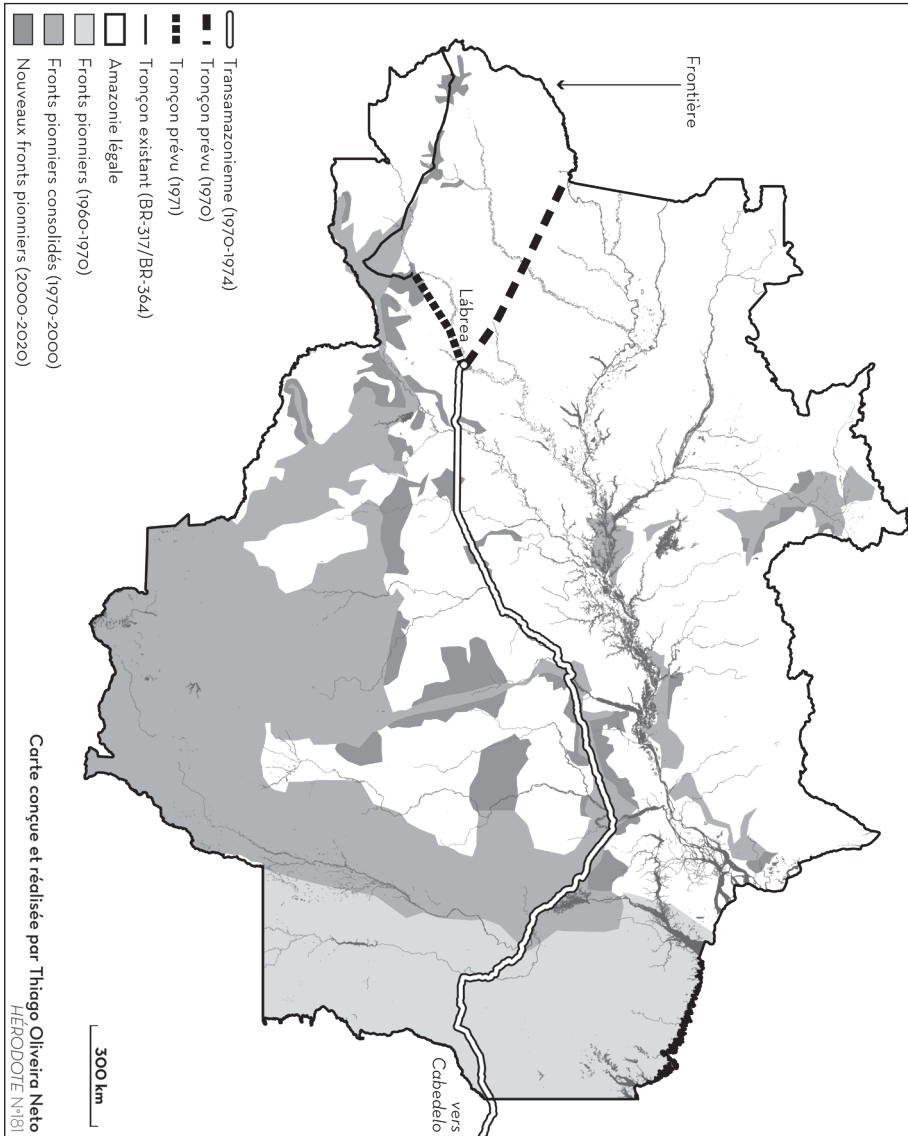
Godfrey [1988] appelle « vieille frontière » le processus de « consolidation du marché capitaliste, par une concentration de propriétés et d'investissements entre les mains d'agriculteurs et d'entreprises, souvent basés en dehors de la région », ainsi que l'installation de grands projets [Godfrey, 1988, p. 12]. Malgré ces considérations, nous avons choisi d'appeler le processus une consolidation du front pionnier, car le processus qui se produit dans la société n'est pas ancien, mais se maintient ou subit des transformations.

Les fronts pionniers qui ont été consolidés ou sont encore en cours de consolidation présentent encore une troisième dynamique, constituée par l'expansion des activités économiques et de l'occupation vers de nouvelles régions de l'Amazonie, que nous appelons de nouveaux fronts pionniers, qui sont implantés dans les régions en incorporation dans les circuits économiques avec l'insertion d'activités axées sur la déforestation, le commerce des terres et du bois, l'expansion de l'élevage et l'orpaillage.

Coy *et al.* [2017] appellent « post-frontière » les transformations continues des fronts pionniers en de nouveaux, énumérant des éléments tels que la phase d'occupation des terres par des entreprises à forte imbrication aux chaînes de valeur mondiales, une exploration orientée vers la modernisation et la valorisation et « même des modalités de protection socioécologique ». Dans cette phase, on constate que les forêts tropicales d'Amazonie sont devenues des « forêts politiques » avec des classifications et découpages spatiaux avec des catégories de « foresterie productive et à protéger, délimitées en zones territoriales d'utilisation ».

Sur la Transamazonienne, on peut identifier les nouveaux fronts pionniers ou post-frontière, principalement sur le tronçon entre les villes d'Itaituba et Lábrea (1 256 km) avec l'extension du front pionnier au tronçon entre Jacareacanga et Humaitá, marqué par l'expansion de l'activité d'élevage. Pour Mello [2002, p. 46], « le nouveau front pionnier de l'Amazonie n'était pas lié à l'agriculture traditionnelle, mais à des groupes industriels nationaux, étrangers et multinationaux, des entreprises et des capitales urbaines, dont les investissements étaient soutenus par

CARTE 7. – GÉNÉRATIONS DE FRONTS PIONNIERS



Herodote_181_Le Découverte_2^e trimestre 2021.

Carte conçue et réalisée par Thiago Oliveira Neto
HERODOTE N°181

le système des incitations fiscales». Ce nouveau front est marqué par l'articulation existante au sein de l'industrie du bois, qui implique différentes unités de transformation au Brésil et à l'étranger, ainsi que dans l'activité d'élevage directement liée aux abattoirs et au marché de consommation, grâce à des incitations fiscales et à des lignes de crédit. Ces différents mouvements sont présents au long des principales routes construites en Amazonie et principalement sur la Transamazonienne (carte 7), grand axe de circulation qui comporte plusieurs processus liés à la production du territoire.

Pour Coy *et al.* [2017] les régions pionnières présentent des particularités dans les premières décennies du XXI^e siècle, se distinguant par la réduction de l'immigration interrégionale à longue distance et le renforcement de la migration entre les régions pionnières de différentes époques de l'Amazonie et du Centre-Ouest.

Il convient également de mentionner qu'au cours des deux dernières décennies s'est produit un mouvement qui demande aux institutions de l'État la conclusion et l'asphaltage urgents des sections qui ne sont pas encore achevées – mouvement qui n'est pas seulement animé par des organisations paysannes et des occupants des routes secondaires tracées autour de la Transamazonienne, mais aussi d'acteurs liés aux activités économiques de l'élevage, des produits agricoles, des transporteurs et des politiciens régionaux qui exercent des activités économiques dans toute la région et qui souhaitent une circulation et un transport des marchandises effectués en moins de temps et sans interruption.

La participation de ces acteurs, l'insertion de nouvelles infrastructures et l'expansion dans différentes directions des nouveaux fronts pionniers montrent que l'Amazonie est encore en train de changer, et parallèlement à cela se produit une « diminution de la taille et de l'importance de l'État [ce qui] semble être une tendance » [Mello, 2002, p. 28]. Pour Neto [2019], cela peut signifier une concentration des actions de l'État dans l'amélioration de routes aux débits les plus élevés, car elles servent les intérêts économiques divers, tandis que les politiques sociales, les services et le contrôle environnemental ont été laissés à l'arrière-plan ces cinq dernières années.

Conclusion

La construction de routes, en particulier celle de la Transamazonienne, a été largement diffusée sous le régime militaire, car le discours officiel a cherché à établir un lien entre l'intégration territoriale de l'Amazonie et l'expansion des transports terrestres dans cette région. Outre cette action géopolitique, le projet visait également à réduire les pressions liées à la nécessité d'une réforme agraire dans le Nordeste et le sud du pays. Ce grand projet géopolitique a été un échec, au

moins partiel, car l'objectif – qui était de déplacer des personnes d'autres régions le long de la route – n'a pas été atteint, et le gouvernement fédéral a commencé à encourager les projets des entreprises nationales et internationales, délaissant les colons et la route elle-même.

À partir des années 2000, ce même gouvernement fédéral, avec pour objectif d'orienter les ressources vers les infrastructures de transport et de communication, a intégré les axes routiers amazoniens dans une proposition de consolidation de nouvelles voies de transport pour répondre à la dynamique économique du pays – pas seulement dans la région. De plus, il a conçu et construit d'autres infrastructures, telles que les réseaux de transport d'électricité et l'usine de Belo Monte.

Ces actions ont permis la consolidation des fronts pionniers sur le tronçon entre Itaituba et Estreito, tandis que le tronçon qui se situe entre les États du Pará et d'Amazonas est devenu un front pionnier actif avec le déboisement des bords de la route et l'expansion d'activités économiques toujours centrées sur l'exploitation minière, le bois et l'élevage – ce dernier s'étendant sur le tronçon entre Jacareacanga et Humaitá, à 670 km. En cinquante ans, la Transamazonienne a vu se développer une production très diversifiée de produits alimentaires et d'activités économiques mais des conflits et des problèmes sociaux et environnementaux continuent à s'y produire et semblent loin d'être résolus ou atténués, principalement à cause des discontinuités dans les actions gouvernementales de ces dernières années.

Bibliographie

- BECKER B. (1999), « Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia », *Território*, vol. 6.
- Correio da Manhã* (1974), « Médici inaugura uma nova Rurópolis na Amazônia », vol. 788, n° 24, 13 février.
- COSTA W. M. DA et THÉRY H. (2012), « Quatre-vingts ans de géopolitique au Brésil : de la géographie militaire à une pensée stratégique nationale », *Hérodote*, n° 146-147.
- COY M., KLINGLER M. et KOHLHEPP G. (2017), « De frontier até pós-frontier : regiões pioneiras no brasil dentro do progresso de transformação espaço-temporal e sócio-ecológico », *Confins*, n° 30.
- GODFREY B. J. (1988), « Frentes de expansão na Amazônia : uma perspectiva geográfica-histórica », *Geosul*, vol. 3, n° 6.
- IBGE (2020), « Cidades », <<https://cidades.ibge.gov.br/>>.
- MELLO N. A. DE (2002), *Políticas territoriais na Amazônia brasileira : conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento*, Tese de doutorado em Geografia Humana, São Paulo/Paris, Universidade de São Paulo/Nanterre.
- MONBEIG P. (1984), *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*, São Paulo, Hucitec.
- MPST (1999), *Grita Transamazônica. Asfaltamento Já*, Altamira, Fetagri.

HÉRODOTE

- NETO T. O. (2013), «Rodovia Transamazônica: a falência de um grande projeto geopolítico», *Revista Geonorte*, vol. 7.
- NETO T. O. (2015), «Rodovia Transamazônica: projeto de Integração deu certo?», *Revista Gestão & Políticas Públicas*, vol. 5.
- NETO T. O. (2019), «Les routes amazoniennes: un débat géopolitique», *Outre-Terre*, vol. 56.
- NOGUEIRA R. J. B. (1994), *Amazonas: um estado ribeirinho (estudo do transporte fluvial de passageiros e cargas)*, thèse de géographie humaine, São Paulo, Université de São Paulo.
- REGO R. (2016), «Utopia e urbanismo funcionalista na Transamazônica», in «XIV Seminário de História da cidade e do urbanismo», São Carlos, Universidade de São Paulo.
- REGO R. (2020), «Arquitetura e urbanismo na Transamazônica: entre o real, o imaginário e o utópico», *Nova Revista Amazônica*, vol. 8, n° 1.
- THÉRY H. (2005), «Situações da Amazônia no Brasil e no continente», *Estudos Avançados*, vol. 53, n° 19.