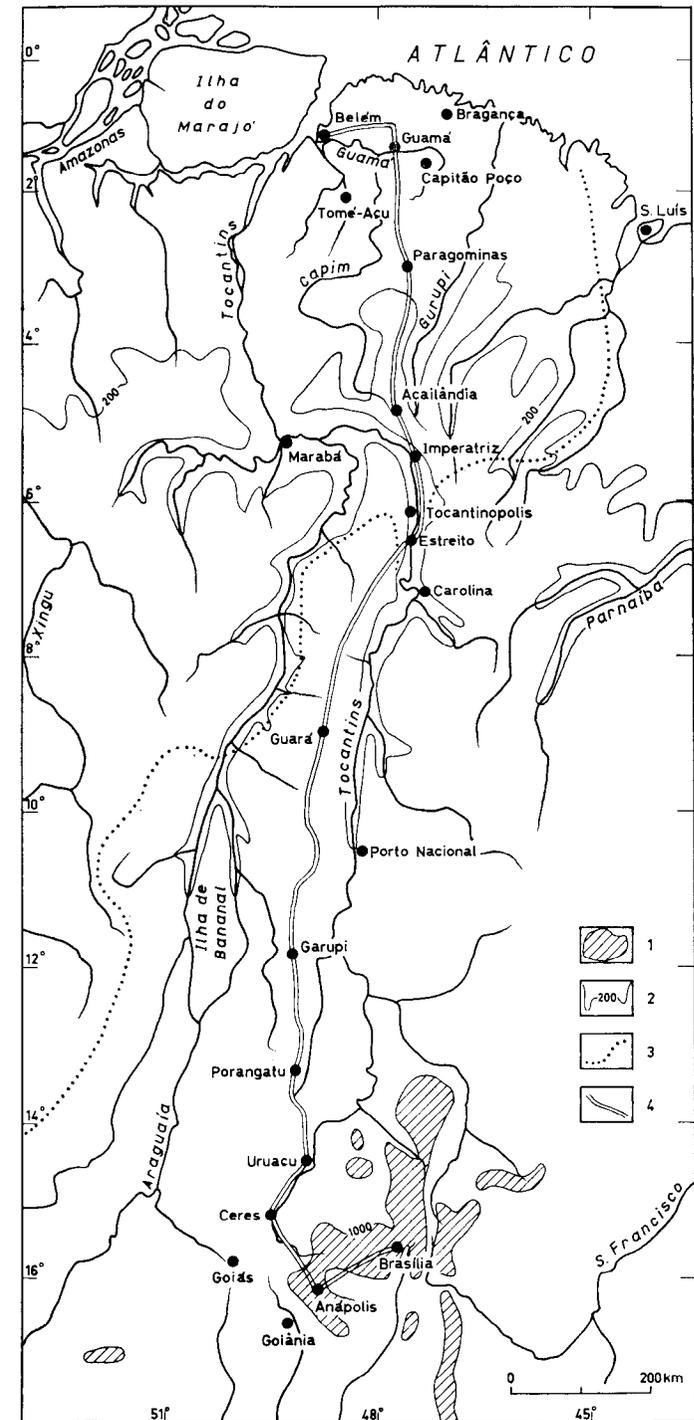


LA ROUTE BELÉM-BRASÍLIA, ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE RÉGIONALE

En quelques années, les Brésiliens ont ouvert, des bouches de l'Amazonie aux marges pionnières des hauts plateaux du «Sud-Est», une route s'allongeant sur 15° de latitude qui relie deux régions forestières très inégalement peuplées, à travers les solitudes des savanes arborées intermédiaires. Inaugurée en 1960, améliorée ensuite peu à peu de façon



1 — Altitude supérieure à 1000 m; 2 — courbe de niveau de 200 m; 3 — limite de la forêt dense; 4 — route Belém-Brasília.

à pouvoir, à partir de 1964, supporter le trafic des camions en toute saison, la route connut tout de suite une intense activité. Dès 1965, la partie centrale, de liaison, voyait déjà passer en moyenne 70 véhicules par jour. Des autocars relient régulièrement Belém à Brasília en un voyage de trois journées. Ainsi a été rompu, ainsi commence à se rompre l'isolement de l'Amazonie, que seuls l'avion ou le bateau reliaient antérieurement aux parties actives du territoire national, et l'isolement des immenses régions de savanes du bassin du Tocantins où un trafic lent et morcelé n'existait antérieurement qu'au prix d'une navigation difficile sur des rivières coupées de rapides et sujettes à des crues et à des étiages accentués.

En 1965, une équipe de géographes dirigée par les auteurs a entrepris l'étude de l'immense tranche de pays débloquée par l'ouverture de la route. C'est le résultat de leurs enquêtes qu'ils nous offrent dans ce livre dense et sobre (1) qui reflète avec vigueur et probité une extraordinaire variété de territoires fort inégalement peuplés et mis en valeur, mais où on sent partout l'amorce des transformations révolutionnaires que l'ouverture de la route apporte dans un monde encore mal fixé. La proximité de l'axe routier déclenche, avant même que les travaux aient commencé, un afflux de population qui cherche à s'installer par des moyens légaux ou, bien plus souvent, par la force (les massacres n'ont pas manqué...). Des villes se fondent, des lambeaux de forêt se défrichent, des pistes précaires de liaison sont ouvertes, pour prendre date, pour s'assurer une part des profits à espérer de la route. A proximité, des régions anciennement peuplées, axées sur les voies fluviales, à l'économie somnolente ou décadente, voient leur déconfiture s'accroître parce qu'elles ont été négligées par la route qui a cherché un tracé plus facile au long des interfluves.

C'est un souffle d'épopée qui passe en plus d'une page de ce livre, souvent tragique par la somme de misères qu'il évoque, et pourtant plein de vie et d'espérance par les éveils et les réussites commençantes qu'il décrit en plus d'un lieu.

L'enquête des géographes elle-même a été menée selon un rythme et des méthodes parfaitement adaptées à ce monde en transformation, immense et multiforme, difficile à pénétrer et à parcourir. Le travail de terrain a été effectué du 16 juillet au 29 août 1956, en combinant trois méthodes complémentaires:

l'observation menée méthodiquement tout au long de la route (les géographes brésiliens sont passés maîtres dans l'art de prendre systématiquement des notes sur tout ce qui passe sous les yeux du voyageur secoué au fond d'une jeep cahotante et surchargée),

le survol des régions parcourues en petits avions volant à basse altitude, ce qui permet de situer l'étroit ruban de pays vu au sol dans son contexte, d'observer des ensembles de paysage et d'acquiescer rapidement une idée exacte des caractères généraux d'une vaste région,

(1) ORLANDO VALVERDE e CATHARINA VERGOLINO DIAS, *A Rodovia Belém-Brasília, Estudo de Geografia Regional*, Instituto Brasileiro de Geografia, Rio de Janeiro, 1967, 350 pp., 33 cartes, 122 photographies.

enfin, l'enquête plus ou moins approfondie dans tous les centres d'activité rencontrés, auprès des commerçants et notabilités locales comme auprès des organismes officiels détenteurs de statistiques.

Un photographe professionnel accompagnait l'équipe de géographes, ce qui assure une illustration de qualité à ce livre auquel sont jointes également 33 cartes allant du plan de ville au croquis régional synthétique. Manque malheureusement une bonne carte d'ensemble situant la route dans son contexte et délimitant les régions qui ont été définies par les auteurs et dont la description successive constitue l'essentiel de l'ouvrage. La carte 1 qui donne le tracé de la route est beaucoup trop sommaire pour que le lecteur suive sans difficulté l'articulation de ce découpage. On peut regretter aussi, et c'est le seul reproche que l'on puisse faire à une présentation matérielle dans l'ensemble fort soignée et claire, que l'ouvrage ne comporte aucune table des illustrations.

Tout un travail de documentation a en outre été effectué, sur lequel se fonde l'évocation d'une profondeur historique locale ou régionale qui permet de situer à sa juste place le présent en pleine transformation qui a été observé. Il est important aussi de noter qu'une large place est toujours faite à la géographie physique des régions traversées. Les rapports entre les formations végétales, naturelles ou déjà plus ou moins transformées, entre les types de sol, le climat, le relief, le drainage, sont toujours clairement indiqués, que ce soit sous forme de relations d'équilibre logiquement perceptibles ou d'apparences paradoxes que des recherches plus approfondies devront résoudre.

Ce sont là des méthodes de travail, à la fois sûres et rapides, de «défrichement géographique», qui permettent de dresser un tableau fait de notations précises (la référence de chaque affirmation est toujours scrupuleusement indiquée: témoignage de telle personne, chiffres fournis par telle entité), encadrées dans une vision large et ferme des problèmes généraux.

La description des régions traversées par la route est divisée en trois grandes parties: la section nord, qui correspond en gros à l'Etat du Pará, où la route traverse la forêt amazonienne occupée et exploitée à partir de la ville de Belém; la section centrale, la plus longue, franchit des plateaux occupés par la savane (*cerrado*), coupés de vallées forestières appartenant au réseau du Tocantins, régions peu peuplées dont les productions minières et végétales étaient antérieurement évacuées tantôt vers Belém et tantôt vers le Sud; enfin la section sud, où la nouvelle route est loin d'avoir la même signification qu'ailleurs car un réseau de voies carrossables y existait déjà, correspond aux régions pionnières de l'Etat de Goiás, organisées autour des villes de Goiás, Anápolis et Brasília.

Il est impossible de reprendre ici l'énumération de toutes les subdivisions régionales reconnues par les auteurs et d'en présenter la caractérisation résumée: régions pionnières organisées et prospères (comme Tomé-Açu en Amazonie où les Japonais cultivent le poivre, comme Cerês dans l'Etat de Goiás où se constitue peu à peu une paysannerie), régions pionnières sauvages où *fazendeiros* et *sitiantes*

se disputent les terres avec toute la violence traditionnelle de l'histoire agraire des *sertões* brésiliens, régions d'élevage s'organisant en terres d'embouche (*invernadas*) pour alimenter le marché de Belém ou en zone de transhumance dans les bas-fonds humides du rio Araguaia, régions minières, régions se spécialisant dans la production de la *malva*, fibre textile concurrente du jute... La diversité du monde intérieur brésilien apparaît clairement à la lecture de ces pages, sous-tendues par une constante: tous ces pays, qu'ils soient presque vides ou déjà densément peuplés, vivent d'une économie purement commerciale. Les prix locaux ou mondiaux des denrées produites, les salaires de base, l'incidence du prix des transports, sont des données fondamentales pour la compréhension des paysages traversés. L'économie d'auto-subsistance n'apparaît de loin en loin que comme le signe infaillible de la décadence et de la misère: qui est réduit à ne pouvoir vendre et à ne produire que pour soi n'a plus qu'à émigrer à la recherche d'une fortune incertaine dans les régions ouvertes au commerce.

Cette dominance absolue de l'économie d'échanges se traduit au long de la route par la fondation de ces multiples «villes», points de rupture de charge et de trafic, escales des camions et des autocars, dont quelques-unes connaîtront par la suite la promotion d'un plan de développement, de l'ouverture d'une banque et d'écoles, de l'apparition de quelques fabriques.

Ce livre, qui rappelle par certains côtés les récits de voyageurs éclairés parcourant au XVIII^e siècle les campagnes européennes, servira comme eux, d'ici quelques années, de point de référence précieux pour évaluer les transformations qui vont certainement se précipiter au long de la nouvelle voie. Les auteurs ont tenu à détacher nettement du tableau actuel qu'ils ont brossé, les quelques suggestions et prévisions qu'ils ont pensé pouvoir faire: nécessité de fixer de façon légale le plus tôt possible la propriété des terres occupées au long de la route, nécessité d'assurer un crédit officiel efficace et ouvert à tous, nécessité d'ouvrir des rameaux affluents à la route pour débloquer les régions voisines qui souffrent de l'exode de leurs populations attirées par la route et de la désorganisation des transports traditionnels.

S. DAVEAU