

Chapitre 4 Cône Sud et Brésil in Les Amériques Latines, unité et diversité des territoires – Dossiers des images économiques du monde – SEDES – Paris , 2005, 88-134.

Martine Droulers, CNRS-IHEAL

CONE SUD ET BRESIL	2
INTRODUCTION DU CHAPITRE 4 : CONE SUD ET BRESIL	2
1 – LA REGION CENTRALE DU BASSIN DE LA PLATA.....	8
<i>Des identités nationales et régionales en recomposition</i>	8
L’Argentine en transition	9
L’originalité paraguayenne	11
L’Uruguay, au centre du Mercosud.....	13
Vers une aire culturelle « platine ».....	14
<i>Le Mercosud, moteur de l’intégration sud-américaine</i>	15
Union douanière et grands aménagements.....	15
Les régions transfrontalières	19
Réseaux urbains et industriels	23
2 – LA TETRAPOLE BRESILIENNE	28
<i>São Paulo, agglomération motrice du continent</i>	28
<i>Rio de Janeiro, de la capitale historique à la rente du pétrole</i>	32
<i>Belo Horizonte, métropole de transition</i>	34
<i>Brasília, la ville symbole de l’intégration territoriale</i>	35
3 – LE CONE AUSTRAL	38
<i>Des disputes aux interconnexions</i>	38
Le Grand Nord chilien, une périphérie d’exploitation minière.....	39
Le nord-ouest argentin	40
<i>Santiago, la vallée centrale et le couloir bi-océanique</i>	41
Fondations urbaines dans des sites à risques.....	43
<i>Intégration des Patagonies</i>	44
Nouvelle économie patagonienne	46
Région magellane et Terre de Feu.....	48
4 - LES NORDS.....	50
LES RACINES DU SOUS-DEVELOPPEMENT NORDESTIN	50
<i>Une périphérie à intégrer</i>	52
<i>La nouvelle littoralisation</i>	53
L’AMAZONIE ENTRE DEVELOPPEMENT ET PRESERVATION.....	56
<i>Les conditions d’un développement durable</i>	56
<i>Un front pionnier toujours actif</i>	57
CONCLUSION DU CHAPITRE 4 : CONE SUD ET BRESIL	61
BIBLIOGRAPHIE	62

Cône Sud et Brésil

Introduction du Chapitre 4 : Cône Sud et Brésil

L'ensemble régional « Cône Sud et Brésil » regroupe deux sous-ensembles : le premier, qui forme la pointe effilée de l'Amérique du sud compte quatre pays, l'Argentine et le Chili auxquels s'agrègent le Paraguay et l'Uruguay constitutifs du bassin de La Plata. Est ajouté à ce groupe de pays, le Brésil, dont la partie méridionale se trouve directement reliée aux dynamiques territoriales d'intégration à l'œuvre dans le Cône sud, tandis que ses grandes régions du Nord et du Nordeste répondent à d'autres logiques.

L'expression « Cône Sud », traditionnellement utilisée dans un sens géopolitique, faisait explicitement référence à la partie la plus étroite et terminale du continent où la distance entre les océans Pacifique et Atlantique se réduisait, avec tous les enjeux stratégiques liés au contrôle du détroit de Magellan. La maîtrise des ressources minières, halieutiques et énergétiques (pétrole, gaz naturel et électricité) ainsi que de la route vers l'Antarctique, constituent aujourd'hui des enjeux de pouvoir importants. Dans la période récente, l'emploi de l'expression Cône sud prend une tournure plus économique dans le cadre de la mise en place du Marché Commun des pays du sud de l'Amérique, Mercosud, depuis 1991. Les pays du Cône Sud, l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay (membres fondateurs du Mercosud) et le Chili (pays associé depuis 1996) forment un ensemble de poids par rapport au Brésil, pays géant du Mercosud. A ce cône sud élargi est souvent jointe la Bolivie, également membre associé au Mercosud et traitée dans le chapitre concernant les pays andins.

L'ensemble régional Cône sud élargi au Brésil est marqué par des dynamiques territoriales de forte intensité et diversifiées. La principale de ces dynamiques concerne les processus d'intégration régionale à l'échelle du Mercosud et des pays qui lui sont associés. Ils se traduisent par une tendance à la spécialisation des économies nationales, mais aussi à l'accroissement des échanges, ce qui implique non seulement le développement des infrastructures reliant les pays (transport, énergie), mais aussi une mobilité croissante des populations, tout en créant des effets spécifiques dans les régions transfrontalières. La dynamique du Mercosud peut enfin être considérée comme un pallier vers une intégration économique et sociale plus large à l'échelle de toute l'Amérique du Sud, contrepoids à

l'Alena, incluant l'Amérique du Nord et le Mexique, étape de consolidation avant une intégration de l'ensemble du continent américain qui s'esquisse pour l'avenir avec l'avancée de l'accord du libre-échange des Amériques (Alca), à l'initiative des Etats-Unis. Dans le contexte du renforcement des blocs économiques émerge un « nouveau régionalisme », caractérisé par la multiplicité des flux et des réseaux qui polarisent les activités tissant les filets de l'intégration.

La seconde thématique forte a trait à la gestion des grands ensembles naturels fragiles, dont la vulnérabilité constitue un défi pour la mise en œuvre d'un modèle durable de développement qui permette de prendre en compte la biodiversité, de mettre un frein à trop de pratiques prédatrices et d'ouvrir ces espaces à l'écotourisme. La protection des écosystèmes qui dépassent les frontières nationales, relance la question du niveau de l'exercice des compétences, des modes de gestion et des modalités de coopération entre régions, provinces et Etats. Il s'agit :

- du bassin amazonien qui concerne huit pays, mais dont les deux tiers sont situés au Brésil, et où se pose la question du devenir du dernier grand massif de forêt tropicale du monde menacé par une déforestation accélérée ;
- de la Patagonie argentine et chilienne, milieu de haute montagne, de *mesetas*, de glaciers et de côtes riches en ressources halieutiques ;
- des régions semi-arides du Nordeste du Brésil et du nord de l'Argentine et du Chili où se manifestent des phénomènes de désertification ;
- de la région des savanes du plateau central brésilien, les *Cerrados*, fragilisées par l'avancée de l'agriculture mécanisée ;
- du Pantanal, région humide centrale dont le régime des eaux régule le cours du haut Paraguay et qui pourrait être affecté par les aménagements de la voie navigable entrepris sur celui-ci ;
- de la mésopotamie entre les fleuves Parana et Uruguay, qui reste un obstacle aux communications.

La troisième thématique forte met en relief les grands aménagements ou processus continentaux induits par l'intégration régionale mercosulienne et par la mondialisation, qui reflètent la capacité d'organisation des territoires à l'échelle du continent. Figurent parmi ces grands aménagements l'ouverture de couloirs de transports multimodaux bi-océaniques. L'importance géopolitique et économique des liaisons de l'Atlantique au

Pacifique est reconnue de longue date. La liaison ferroviaire entre Buenos Aires et Santiago du Chili existe depuis 1910 ; la liaison routière établie vingt ans plus tard, reste la seule complète et quasi permanente de passage d'un océan à l'autre avec un col à 4000 mètres. Cette liaison vient renforcer l'axe essentiel du Mercosud depuis les métropoles brésiliennes de Rio de Janeiro et São Paulo vers le rio de La Plata et jusqu'à Santiago/Valparaiso au Chili, axe qui concentre 70% de l'activité économique du Mercosud élargi et compte dix agglomérations de plus d'un million d'habitants. D'autres voies sont en cours d'aménagement, celle du sud reliant Bahia Blanca, port moderne de la Pampa, à Talcahuano sur la côte chilienne et celle du nord reliant Buenos Aires à Antofagasta. Le Brésil, quant à lui, échoue dans ses tentatives de liaison Atlantique/Pacifique, tant par la Bolivie que par le Pérou. En ouvrant la route transamazonienne en 1972, le Brésil y espérait un débouché maritime, mais cette liaison bi-océanique à hauteur de l'Amazonie, n'est toujours pas réalisée. Sur le littoral, parallèlement, les ports se réforment, s'équipent, se spécialisent et se hiérarchisent pour accompagner les évolutions des échanges.

A ces couloirs bi-océaniques, il convient d'ajouter, parmi les grands aménagements continentaux, les infrastructures énergétiques (barrages bi-nationaux, transmissions électriques, réseau d'oléoducs et de gazoducs ...) ; ainsi que la grande voie navigable, dite du Mercosud, sur le Paraguay et le Parana, en cours d'aménagement, qui constitue le premier maillon d'un projet d'interconnexion fluviale de tout le continent sud-américain.

Enfin, la quatrième thématique renvoie à la question des pôles et espaces structurants ; elle vise à redéfinir les hiérarchies urbaines des métropoles, des villes portuaires et à identifier la fonction des nœuds de l'intégration à l'échelle continentale. Du point de vue des services de haut niveau, la ville de São Paulo au Brésil développe une offre sans équivalent en matière bancaire, boursière et d'assurances ainsi que dans le domaine universitaire et la haute technologie, tendant à lui conférer le statut de ville mondiale opérant à l'échelle du continent.

Le plan développé privilégiera une approche par grands ensembles régionaux déterminés en fonction de leur cohérence et de leur dynamique territoriale propres, en s'affranchissant des limites politiques des Etats. Quatre grands ensembles ont été retenus.

1. La **région centrale du bassin de la Plata** rassemble 70 millions d'habitants sur 3,1 millions de km². Région charnière du cône sud élargi au Brésil, le bassin de la Plata

constitue un ensemble de grande richesse économique, de grande valeur écologique, qui occupe une situation géopolitique de premier plan. Vaste région transfrontalière, associant tout ou partie de cinq pays (Argentine, Brésil, Uruguay, Paraguay et Bolivie) aux entités nationales récentes (19^{ème} siècle), elle est parcourue par des mouvements de population dus à l'interaction des marchés du travail frontaliers et régionaux ; il y émerge une identité composite qu'on peut appeler « platine ». Aire géographique structurée par les trois grands fleuves, Paraguay, Parana et Uruguay, qui se joignent pour former le Rio de la Plata, le plus grand estuaire du monde, au bord duquel se situe Buenos Aires, une des principales villes de l'Amérique du sud. Cet ensemble, qui commande le principal axe de développement du Mercosud, est le théâtre de multiples aménagements énergétiques, routiers, ferroviaires et fait l'objet de grands projets logistiques à l'incitation des instances internationales (Nations Unies, BID, OEA...). L'intensité des relations et des infrastructures qui relient le bassin de la Plata aux grandes agglomérations brésiliennes de São Paulo et Rio de Janeiro permet de formuler l'hypothèse d'une possible mégalopole sud-américaine en formation, au centre de laquelle l'agglomération de Porto Alegre constituerait un relais. L'incontestable dynamisme de la région du bassin de la Plata, malgré la crise de l'Argentine, en fait l'un des grands chantiers d'aménagement du monde.

2. Le centre directionnel du Mercosud élargi se situe dans la **région de la tétrapole brésilienne** qui regroupe les métropoles de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte et Brasilia. Cet ensemble régional de premier plan a ravi dans les années 1960 la primauté à Buenos Aires et à sa région, jusque là capitale de l'Amérique du sud sur les plans culturel, économique et industriel. Les fonctions métropolitaines se répartissent sur plusieurs agglomérations dans la région qui forme le cœur économique du Brésil : rôle historique, culturel et touristique pour Rio de Janeiro qui fut capitale du Brésil jusqu'en 1960, rôle administratif et politique pour Brasilia, actuelle capitale qui atteint les 3 millions d'habitants 40 ans après sa création ; rôle économique et financier pour São Paulo, qui est incontestablement la capitale économique du Brésil et du continent sud-américain ; rôle de grand centre industriel de Belo Horizonte dans le Minas Gerais, région minière importante. Cette conjonction métropolitaine sans équivalent en Amérique du sud constitue un réseau urbano-industriel particulièrement dense, totalisant 80 millions d'habitants sur 1,2 million de km² qui forme le pôle moteur de l'intégration continentale.

3. La Patagonie, les Andes, du littoral de la Terre de feu au désert d'Atacama délimitent la **région du cône austral** que se partagent le Chili dans sa totalité et l'Argentine pour sa partie occidentale. Région de tous les étagements climatiques, aux paysages exceptionnels (montagnes, glaciers, fjords, îles). Le cône austral dispose d'importantes ressources naturelles, en particulier minières (cuivre) et énergétiques (pétrole et gaz naturel) dont le transport vers les grands centres économiques du Mercosud constitue un défi. La région illustre plus particulièrement la thématique de l'intégration par les réseaux énergétiques et la percée des axes de communication est-ouest reliant les pôles économiques et les grandes villes du Chili à ceux de l'Argentine, avec le défi de la traversée des Andes. Dans cette région périphérique, comme dans les nords brésiliens, se jouent des enjeux écologiques majeurs.

4. Enfin, le 4^{ème} ensemble régional se compose des **régions périphériques du nord** du Brésil, l'Amazonie et le Nordeste ; deux ensembles qui couvrent 6,3 millions de km² et regroupent 62 millions d'habitants (14 pour l'Amazonie et 48 pour le Nordeste). Ils constituent des espaces périphériques du Mercosud élargi, auquel ils sont reliés par le relais des grandes villes du Sudeste du Brésil qui commandent les axes de développement en direction du nord (Brasilia-Belém, São Paulo-Cuiaba-Porto Velho), qui polarisent les liaisons aériennes (en provenance ou à destination de Manaus) et qui reçoivent ou impulsent d'importants flux migratoires (Nordestins allant travailler à São Paulo à l'époque du miracle économique) ou de grands chantiers. Les deux régions du Nordeste et de l'Amazonie connaissent une ouverture et s'inscrivent dans la mondialisation chacune à leur manière ; elles incarnent la problématique du développement durable et de la conservation de la nature dans ses multiples acceptions.

Tableau 1- Les macrorégions Cone Sud-Brésil

	Superficie Millions km ²	Pop 2000 Millions	% urb	PIB Milliard \$	Pib/tête US\$
Bassin de La Plata	3,1	70	80	210	3020
Tétrapole brésilienne	1,2	80	90	360	4530
Cône austral	2	25	75	120	4810
Nords Brésil	6,3	62	65	80	1300

Tableau 2 – Disparités entre les pays du Mercosud et le Chili

	Superficie Km ²	Population 1970 millions	% pop. urbaine	Population 2000 millions	% pop. urbaine	PIB Milliard \$	Pib/tête US\$	IDH	0-14 ans %	+65 ans %
Argentine	2 780 000	23,9	78	38	90	180	3650	853	27,7	9,7
Brésil	8 547 000	95,7	52	175	80	500	2720	775	28,8	5,2
Chili	757 000	8,8	76	15	87	72	4310	839	28,5	7,2
Paraguay	406 000	4,2	40	5,9	56	5,8	1100	751	39,5	3,5

Uruguay	176 000	2,8	85	3,2	92	12	3790	833	24,8	12,9
Total	12 666 000	135		237		770				

Source : CEPALC, 2002

1 – La région centrale du bassin de la Plata

Cette macrorégion, qui correspond au bassin hydrographique de la Plata, couvrant 3,1 millions de km², composée par plusieurs ensembles naturels et nationaux, se caractérise par la diffusion spatiale des dynamiques dues aux processus d'intégration. C'est aussi une vieille région urbano-industrielle, selon les caractéristiques extensives propres au continent américain, disposant d'un bon réseau d'infrastructure. Elle totalise 70 millions d'habitants, avec un niveau de formation élevée et un degré de vieillissement notable. Dans l'ensemble, la région présente des indicateurs assez proches des standards européens, à l'exception du Paraguay.

Les intégrations régionales et l'ouverture des économies modifient les conditions de production et d'emploi ce qui a pour effet de rendre plus poreuses les frontières des cinq nations qui composent le bassin de La Plata, dont deux incluses dans leur totalité, tout en favorisant le renouveau des identités locales. Ce double mouvement d'accroissement des échanges et de renaissance des localismes, révèle des spécialisations et des complémentarités qui réorganisent différemment les territoires désormais moins dépendants des logiques nationales, plus structurés par l'influence des métropoles, inégalement marqués par la rémanence de la frontière ou le jeu des acteurs transnationaux.

La connaissance de ces territoires dans leurs limites internationales et internes, et selon leurs identités propres régionales, permet de prendre la mesure des nouvelles configurations de l'intégration et de la mise en place d'une série de réseaux.

Des identités nationales et régionales en recomposition

Dans le vaste ensemble des plaines du Bassin de la Plata, qui font la transition entre l'Amérique tropicale et l'Amérique tempérée, on distingue, outre les vallées proprement dites des fleuves Bermejo, Paraguay-Parana et Uruguay, en suivant une diagonale aride : le Chaco au nord, la Serra de Cordoba, le fleuve Salado, les Pampas qui vont de l'aride à l'humide et remontant sur le flanc oriental du Parana, le plateau brésilien couvert d'une forêt subtropicale où domine l'araucaria. Enfin, le vaste estuaire, Rio de La Plata, s'ouvre sur une largeur de 200 km entre les deux prairies : la Pampa au sud, la bande orientale à l'est. L'Argentine en occupe la plus grande surface avec une dizaine de provinces. Le Brésil fait partie de cet ensemble avec les Etats du Mato Grosso du Sud, du Parana, du

Santa Catarina et du Rio Grande do Sul. Ces Etats totalisent 29 millions d'habitants sur un million de km². Enfin, la Bolivie est présente par les hautes vallées du Pilcomayo et du Bermejo et l'extrémité de l'*Oriente* où elle atteint le fleuve Paraguay par le canal de Tamengo. Deux pays sont entièrement inclus dans cet ensemble, le Paraguay et l'Uruguay. Le premier, enclavé, s'est forgé dans la crainte du blocus et la défense de son modèle d'économie endogène, tandis que le second ouvert par une large façade atlantique, est plus proche d'un modèle européen, comme l'Argentine. Région en recomposition marquée par l'épuisement d'un modèle trop longtemps dépendant de la croissance européenne et où les processus d'intégration annoncent d'autres configurations et identifications socio-spatiales.

L'Argentine en transition

L'Argentine contrôle le cœur du bassin de La Plata où elle a été longtemps la puissance hégémonique et où se regroupe les trois quarts de la population du pays et les plus hauts revenus, notamment dans le Grand Buenos Aires et les villes des bords du Parana, Rosario et Santa Fé. Dans ce pays, la question de l'identité nationale demeure ouverte, les crises récentes réactivent l'inquiétude des Argentins sur leurs identités individuelles et collectives. La vice-royauté de La Plata, née lors de la première mondialisation qui porta les empires espagnol et portugais dans les Amériques, comptait à peine 2 % de la population d'Amérique latine et quelques points d'exportation ; la nation argentine s'est réellement construite dans la mondialisation de la fin du 19^{ème} siècle comme une cellule de la division internationale du travail, représentant alors 45 % du PIB de l'Amérique latine, plus que le Mexique et le Brésil réunis. Elle accueillait le trop plein des campagnes européennes et exportait des matières premières agricoles. Une Argentine triomphante qui fit l'admiration des observateurs pour cette nation énergique mettant en valeur un territoire immense, dont elle chassait les indigènes. Puissance émergente, elle était alors au dixième rang des économies mondiales. Buenos Aires, première ville de l'Amérique latine, dépassait les deux millions d'habitants en 1914, avec un port en pleine activité équipé d'usines frigorifiques ultra-modernes.

La Pampa, foyer économique principal du modèle agro-exportateur, est irriguée par un réseau de chemin de fer¹ en étoile à partir du Rio de La Plata et les villes de Cordoba, Mendoza et Tucuman jouent les relais vers le nord-ouest ; partout l'offre de travail et de

¹ Une étude toponymique des localités révèle que le terme « *estacion* » (gare) revient quatre fois plus souvent que les références à un fleuve « *rio* », confirmant le rôle majeur des chemins de fer dans la structuration du Territoire national (Velut, 2004).

formation est supérieure aux autres villes de l'Amérique du Sud. C'est aussi l'époque de l'organisation du territoire, des inventaires cartographiques et du cadastrage géométrique des départements et des propriétés.

La crise des années 1930 met un terme à l'expansion ; le pays recentre alors son modèle de développement pour le rendre moins dépendant de l'étranger et entreprend de construire une industrie nationale. Ce mouvement s'accompagne de deux phénomènes territoriaux :

- une forte urbanisation : les dix principales villes concentrent, en 1960, la moitié des 20 millions d'habitants que compte l'Argentine. La croissance urbaine est alors largement due à l'apport des provinces, en particulier du nord marginalisé par le nouveau modèle de développement ;
- une plus grande intégration des territoires éloignés, tels Missions et la Terre de Feu, qui reçoivent alors le statut de provinces.

Cependant, une autre crise à répétition s'ouvre au début des années 1970, exacerbée par la mondialisation financière, elle se traduit par la chute des revenus et la remise en cause du modèle social. La guerre de Malouines en 1982 sonne le glas de l'Argentine européenne et le pays joue plus nettement la carte de l'intégration avec ses voisins sud-américains, alors que son PIB ne représente plus que 10 % de celui de l'Amérique latine et que le Mexique et le Brésil, ont chacun un PIB trois fois supérieur au sien. L'industrie nationale a été presque totalement privatisée, les prises de contrôle des fleurons nationaux par des entreprises étrangères, tels la Compagnie des pétroles YPF rachetée par l'espagnol Repsol, ainsi que la compagnie téléphonique rachetée par l'espagnol Telefonica, et la plus grande entreprise privée de pétrole Perez Companc rachetée par la Petrobras, ont été vécu comme autant de traumatismes de perte de substance nationale. En réaction à ces mesures qui ébranlent l'économie nationale, le pays connaît une violente explosion sociale en décembre 2001, provoquée par une série de restrictions financières qui entament les salaires, les retraites et les économies de la classe moyenne et accroissent le nombre de personnes vivant de l'économie informelle. L'exaspération populaire entraîne une crise politique, la démission du président, la remise en cause du modèle et une tension au sein du Mercosud.

La crise de l'Etat-nation trouve son corollaire dans la valorisation des espaces locaux et des identités particulières obligeant à repenser la singularité des cultures au sein du continent, allant même jusqu'à la reconstruction des éléments d'histoire pour exalter ce qui rapproche les pays de l'Amérique latine. Le sentiment d'appartenance régionale se

reconstruit, comme l'exprime le cas du territoire argentin de *Misiones* à la triple frontière Argentine-Brésil-Paraguay, lieu emblématique de ces territorialités croisées qui tissent l'identité « platine ». Il se construit à *Misiones* un localisme frontalier sud-américain qui part d'une relecture des péripéties nationales et internationales. Quand, en 1953, sous le péronisme, le territoire de *Misiones* obtient le statut de province ; le gouvernement, pour lui donner une assise, recourt à l'histoire, exhumant des héros, tel le *caudillo* guarani, et des contre-héros, tel le *bandeirante* portugais esclavagiste, qui servent à la représentation de l'identité régionale. La notion de « missionarité », qui définit la spécificité et l'appartenance de la région à la nation, s'est donc renforcée au moment où s'élaborait la construction identitaire de cette province. Elle renaît actuellement, dans le contexte de l'intégration régionale du Mercosud, où des rapprochements frontaliers consolident des épisodes de solidarité entre les villes, comme le prouve le rapprochement de Posadas (Arg.) et Encarnación (Par.) de part et d'autre du fleuve Paraná. Parallèlement, de nombreuses localités commencent à revendiquer une identité spécifique à reconstruire. Les fleuves, d'abord séparateurs des nations sud-américaines, deviennent de nos jours des vecteurs d'intégration.

L'originalité paraguayenne

L'identité paraguayenne, s'est construite dans l'originalité irréductible d'un territoire enclavé, aux contours flous, soumis aux pressions de ses voisins, resserré autour d'Asunción, au bord du fleuve Paraguay, au centre de l'Amérique du Sud. Espace médian à la croisée des axes est-ouest (par la traversée du Chaco) et nord-sud (par les fleuves Paraguay-Parana), institué comme province de l'empire espagnol dès 1544, se distingue par sa non appartenance aux deux facettes Atlantique et Andine de l'Amérique espagnole. L'originalité culturelle et linguistique a été maintenue par un ample métissage entre Guaranis et espagnols, aujourd'hui encore 90% de la population parle ou comprend le guarani, l'une des deux langues officielles. Ce pays « oublié », où 50% de l'économie est informelle et où la population rurale reste fortement représentée, est en phase de consolidation démocratique après la fin de la dictature du général Stroessner (1954-1989) qui avaient entretenu des références nationalistes, paysannes et militaristes. Depuis lors, l'émergence de nouveaux acteurs révèle un Paraguay moderne.

La singularité géopolitique de ce territoire peut s'expliquer par sa formation socio-spatiale particulière qui remonte au 17^{ème} siècle quand les jésuites obtiennent la constitution

d'une province autonome sur le bassin moyen du Parana, où ils regroupent plus de 100 000 indigènes Guaranis en une quarantaine de missions vivant de la commercialisation du maté, du coton et du tabac. A leur départ en 1767, le caractère mouvant des frontières mal définies de ce territoire n'en est que plus patent. De leur côté, les Portugais avancent et fondent les fortins de Nova Coimbra (1775), d'Albuquerque (actuelle Corumbá) en 1778 exerçant un plus grand contrôle sur le rio Paraguay, entraînant le ralliement des tribus indiennes. Cette région de transition deviendra deux siècles plus tard l'Etat du Mato Grosso du Sud (1977). Ce lieu, champ d'expérimentation de la coexistence entre les deux cultures de l'Amérique est donc original, sa spécificité aurait pu être plus affirmée si les nouveaux arrivants avaient reconnu aux Indiens des droits de souveraineté et de propriété ; or, les Européens furent alors incapables d'envisager une société plurielle et autre chose que l'imposition de leur modèle.

Cette « province géante des Indes », est finalement la première à proclamer son indépendance et à se constituer en république en 1812. Elle met en place, sous la férule de Gaspar Rodriguez de Francia, une tentative de développement autocentré par la nationalisation des terres et l'appui à l'agriculture familiale qui permet d'atteindre l'autosuffisance alimentaire tout en exportant du coton et du tabac. Mais une telle volonté d'autonomie entraîne le drame de la guerre de la Triple Alliance, les trois voisins, Brésil-Argentine-Uruguay, se liguent contre le Paraguay ; une lutte de guérilla s'éternise entre 1866 et 69, provoquant une véritable hécatombe parmi la population du pays qui chute de 400 000 à 150 000 habitants et un traumatisme qui marque durablement ce territoire et redéfinit les frontières ouvrant une nouvelle phase dans les relations entre les pays de La Plata. Malgré les nationalismes qui s'exacerbent, doublé d'un brûlant traumatisme dans les mémoires collectives qu'un siècle plus tard, l'initiative du Mercosud tente d'apaiser.

Entre 1881 et 1920, alors que près de 5 millions de migrants européens débarquent en Argentine, 240 000 en Uruguay, à peine 22 000 s'installent au Paraguay dont l'économie s'enfonce dans l'immobilisme. Puis, lorsqu'en 1950, le Paraguay, totalisant 1,3 million d'habitants, atteint la première phase de la transition démographique, sa population migre en assez grand nombre vers les pays voisins : on compte 155 000 paraguayens en Argentine en 1960 et 320 000 en 1970. Cependant, au milieu des années 1950, le général Stroessner, reformule les alliances régionales, fait du Brésil un partenaire et lance un projet d'intégration de l'Orient par la colonisation agricole, des terres sont accessibles aux migrants brésiliens. Le pont de l'amitié unissant les deux pays est construit en 1966. Asunción est alors connecté au réseau routier du sud du Brésil et aux principaux ports

atlantiques, les migrations des brésiliens vers le Paraguay s'accélérent, accompagnant la « vague du soja » et de l'agriculture moderne. En une dizaine d'années, pas moins de 30 000 fermes, la plupart entre les mains des « brésiguayens », mettent en culture un million d'hectares de soja dans l'*Oriente* paraguayen bouleversant l'organisation de ce territoire, resté jusque là largement forestier.

Le rôle particulier de cette entité nationale au sein du bassin de La Plata, comme celui de l'Uruguay, a souvent été de servir de refuges aux activités illicites, illustrant ainsi comment les discontinuités géographiques et culturelles interagissent dans les modalités de l'intégration.

L'Uruguay, au centre du Mercosud

L'Uruguay, espace médian également disputé entre les Espagnols et les Portugais, qui comporte à la différence du Paraguay une portion de littoral, est devenu indépendant en 1828. Le héros national, José Artigas, avait en vain tenté de fédérer les territoires du rio de La Plata au Rio Grande do Sul. Avec ses 176 215 km², il est d'une superficie à peine supérieure à celle du Surinam, le plus petit Etat de l'Amérique du Sud. Sans obstacle naturel (le point culminant s'élève à 513 mètres au Cerro Catedral), il est doté d'un réseau de communication assez dense. Son sous-sol correspond au vieux socle cristallin du précambrien, ourlé d'une plaine littorale qui part de la lagune Merim jusqu'au rio de La Plata, domaine de la culture du riz et de centaines de km de belles plages. La moitié de ses 3 millions d'habitants est concentrée dans la zone métropolitaine de Montevideo et le reste se localise sur les bords ouest et sud, laissant un grand vide dans la zone centrale où dominant les activités d'élevage sur prairies naturelles ou artificielles. La coopérative nationale des producteurs de lait, Conaprole, une des premières entreprises du pays, regroupe près de 3000 producteurs et commercialise 750 millions de litres de lait par an.

L'Uruguay a toujours essayé de tirer le meilleur profit de la confrontation entre ses deux grands voisins. Pays d'accueil pour les capitaux, il a été surnommé « la Suisse latino-américaine » jouissant d'un niveau de vie élevé et d'un bon système d'éducation. En phase avancée de maturité démographique, depuis les années 1960, la population se stabilise, autour des 3 millions d'habitants, plus de 500 000 Uruguayens vivent à l'étranger et le pays dénombre plus de 600 000 retraités. L'Uruguay joue le rôle de place financière pour le Cône sud, l'activité bancaire y est fort importante avec un réseau précoce de zones franches. Son territoire est au centre de l'espace-moteur du Mercosud et tous les projets de transport le traverse : l'autoroute du Mercosud, alternative au trajet São Paulo à Buenos

Aires, progresse tronçon par tronçon, avec comme point d'orgue la construction d'un pont Colonia- Buenos Aires enjambant le rio de la Plata qui devrait raccourcir considérablement le voyage. La terminaison de la voie navigable *Tiêté/Parana/Paraguay* prévoit l'extension et l'approfondissement du port de Nueva Palmira appelé à jouer un rôle amplifié dans le contexte du Mercosud, tout comme le port de Montevideo, meilleur port que celui de Buenos Aires. C'est aussi dans la capitale de l'Uruguay qu'a été installé le siège du Secrétariat Exécutif du Mercosud dont les installations doivent s'étoffer.

Vers une aire culturelle « platine »

Une aire culturelle « platine » est-elle en train d'émerger ? L'approche de l'**identité gaucha**, particulière et transfrontalière, peut constituer un début d'analyse sur les composants de cette aire culturelle en formation. Le terme *gaucho* désigne originellement les habitants des prairies qui s'étendent du centre-est argentin à l'extrême sud brésilien où la région est même désignée par l'appellation de Campagne *gaucha*. D'abord réservé aux indigènes, l'expression fut ensuite associée aux éleveurs des grands domaines avant de devenir la dénomination de tout habitant du Rio Grande do Sul. Par extension le *gaucho* devient l'emblème des nouvelles identités régionales, l'homme de la Pampa, fier de sa liberté et de sa vaillance. De plus, le *gaucho* ayant eu à défendre la frontière hérite d'une « vocation naturelle au commandement » et d'une forte tradition militaire dans ces confins de l'Argentine, de l'Uruguay et du Brésil, théâtre de guerres et d'incursions incessantes avant la stabilisation à la fin du 19^{ème} siècle. Luso-brésiliens et hispano-américains se sont influencés, en particulier du point de vue linguistique et culturel. On retrouve les mêmes traditions du rio de La Plata au sud du Brésil et même jusqu'au Minas Gerais, où le vocabulaire relatif au cheval est plein de termes hispano-américains (Teyssier, 1997).

A partir des années 1950, ces *gauchos* migrent et défrichent les terres de l'ouest du Santa Catarina et du Parana, puis à la fin des années 1970, ils s'installent en Amazonie, dans les *Cerrados* du Nordeste et au Paraguay, si bien qu'à l'heure actuelle tout migrant provenant de la région du Sud est désigné par le terme de *gaucho* et l'identité *gaucha* est reconnue aux territoires où ces migrants s'implantent. Fortement associés à leur origine italo-germanique, ayant la réputation de pionniers, modernisateurs, défricheurs de la forêt, ils emmènent avec eux leurs pratiques culturelles qu'ils entretiennent au sein des Centres de Tradition *Gaucha* (CTGs), liés au mouvement traditionaliste *gaucho*, connectés avec les pays de La Plata à travers la Confédération Internationale du Traditionalisme *gaucho* qui regroupe plus de 2,5 millions adhérents. La diffusion des CTGs et des églises luthériennes

accompagne la dynamique migratoire, tant au nord, où elle atteint la frontière du Venezuela, qu'à l'ouest au Paraguay (Haesbaert, 1997). La culture *gaucha* est également associée à la consommation du maté, boisson préparée avec les feuilles de l'arbuste *ilex paraguariensis*, très prisée dans tout le bassin de La Plata. L'usage du *chimarrão* ou *cimarron* constitue un signe de reconnaissance de l'appartenance à cette aire culturelle tandis que l'apprentissage de l'espagnol et du portugais se diffuse dans les écoles.

La référence « guarani », qui renvoie aux premiers habitants du bassin de La Plata, est souvent utilisée pour spécifier l'identité platine. Ainsi, la découverte d'une immense nappe d'eau souterraine entre le Brésil, l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay, baptisée « aquifère Guarani » et son inventaire (un débit de 800 m³/heure, à 1000 mètres de profondeur sur une étendue de 1,2 million de km²) fournit un nouvel enjeu à la question de la gestion en commun d'une ressource naturelle. Cette réserve d'eau pure, à mieux identifier et protéger, doit faire l'objet d'un projet international de protection aquifère.

Le Mercosud, moteur de l'intégration sud-américaine

Le Brésil et l'Argentine ont été les grands initiateurs du processus d'intégration dans le Cône Sud. La première manifestation de leur alliance apparaît, en 1988, lors de la signature du Traité d'intégration, coopération et développement, par les présidents Sarney et Alfonsín. Puis, le Traité d'Asunción, signé en 1991, lance les bases du Marché Commun du Sud entre l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay. La démarche est caractérisée par une grande souplesse et par des organes permanents très légers, tel ce Secrétariat administratif situé à Montevideo composé d'une centaine de personnes, le forum consultatif économique et social et la Commission représentant le Mercosud à l'extérieur assurant les concertations régulières entre les administrations des Etats. L'organisation du Mercosud favorise une nouvelle géographie économique des activités : aux échanges classiques des produits selon les spécialisations et les avantages comparatifs des économies nationales ou régionales (blé argentin vers le Brésil ; sucre et viande de poulet brésiliens vers l'Argentine, etc), se surajoutent des échanges plus complexes à l'intérieur des grands secteurs industriels, telles les filières métal-mécanique, chimique ou énergétique.

Union douanière et grands aménagements

Cependant, quatorze ans après la signature du traité, pas mal d'actions demeurent inachevées et la mise en place de l'union douanière n'est pas encore terminée. Outre les

difficultés structurelles de l'asymétrie (deux petits pays, une puissance moyenne et un géant), la conjoncture de crise en Argentine et le manque de compétitivité de son économie mettent ses producteurs dans une situation précaire et expliquent la lenteur du processus. Le Brésil affiche un volontarisme politique constant, malgré les mesures anti-dumping et les limitations d'exportations dont son économie fait les frais. Le Mercosud, contrairement à l'Europe qui a mis en place des fonds structurels pour s'attaquer aux inégalités régionales, a plutôt répondu par des mesures d'exception aux principes du libre-échange et a recherché l'élargissement : la Bolivie et le Chili étaient associés dès 1996, le Pérou en 1999. Le statut d'associé est peu exigeant, ne permettant même pas d'établir un front commun dans des négociations commerciales avec l'extérieur (d'Arcy, 2005).

Sur le fond, les effets de l'asymétrie restent forts en terme de différentiel de développement régional, qu'il s'agisse du Paraguay moins développé que ses trois partenaires, ou de la région du Nordeste du Brésil dont les indices de pauvreté sont plus élevés que ceux des autres régions. Le différentiel de capacité des producteurs nationaux ou régionaux à résister à la concurrence de leurs voisins plus productifs est également notable, d'autant qu'aucune politique régionale mercosulienne n'a été mise en place.

En une dizaine d'années, de nouvelles territorialités se sont construites dans cet espace. Leur évolution dépend en grande partie du développement des moyens d'échanges, de la multiplication des liaisons physiques (routes, oléoducs, ponts, lignes....) et de celle de réseaux de villes, d'universités, de ports, accélérée par les nouveaux moyens de communication. L'agencement de complémentarités territoriales : donne naissance à de nouvelles régions transfrontalières, axes de transport et couloirs d'exportation... Il s'agit d'assurer une meilleure fluidité, de supprimer les goulots d'étranglement du trafic, les ponts vétustes, les routes irrégulières et les moyens de transbordement inadéquats. Certaines régions tirent un réel avantage de ces dynamiques intégratrices, d'autres moins. Chacune d'elles se positionnent dans des systèmes spatiaux spécifiques.

- **Les ponts**, éléments essentiels de communication dans le bassin de La Plata, ne sont pas très nombreux, ni en bon état. Entre le Brésil et l'Argentine, il n'a longtemps existé que le passage Uruguaina-Paso de Los Libres. Ce n'est qu'en 1985 que le pont sur le fleuve Iguazu a été inauguré et en 1998 le troisième pont, entre Santo Tomé et São Borja. Ils demeurent cependant peu adaptés au transit des 1000 camions/jour utilisant ces trois points de passage et dont le trafic devrait doubler en quelques années. Sur le Parana un pont

de 45 km entre Rosario et Victoria a été achevé en 2001. D'autres ponts sont à l'étude tel le fameux Buenos Aires-Colonia de 60 km au coût estimé à 1 milliard de US\$ qui permettrait de réduire les temps de transport de cinq heures en moyenne. L'autoroute du Mercosud, en cours de réalisation, vise à permettre de faire la liaison São Paulo à Buenos Aires en 24 heures.

- En ce qui concerne **le réseau ferré**, le train dit du Mercosud est une ligne qui relie Buenos Aires-Zararé à Posadas avec une interconnexion vers l'Uruguay à Salto Grande et une liaison quotidienne vers le Brésil traversant le fleuve Uruguay à Paso de los Libres-Uruguiana d'où les convois mettent cinq à six jours pour atteindre São Paulo-Tatui et deux jours pour la gare de Porto Alegre. Les terminaux ferroviaires ont été modernisés pour faciliter les opérations de douane et de logistique et réduire les temps d'attente aux postes frontaliers. Un accord signé avec une compagnie maritime chilienne devrait renforcer les trafics de cette ligne, la plus dynamique d'un réseau ferré vieillissant, dénommée *ALL Mesopotamica* parce qu'elle traverse la Mésopotamie argentine et ses provinces d'Entre Rios et Corrientes. Cette voie ferrée est d'ailleurs en concurrence avec le réseau routier et fluvial ; c'est pourquoi elle s'équipe pour l'international où elle peut devenir compétitive. Du côté brésilien, où le réseau ferré n'a jamais été privilégié, la priorité a été donnée aux voies pour l'évacuation du soja, la *Ferroeste* qui relie Dourados (Mato Grosso du Sud) à Guarapuava et au port de Paranaguá (Paraná) et la *Ferronorte* qui descend le soja d'Alto Araguaia (Mato Grosso) à Aparecida do Taboado (Mato Grosso du Sud) et dont l'achèvement est dû à l'initiative privée.

- **L'implantation de barrages hydroélectriques**, par des entreprises bi-nationales a joué un rôle pionnier dans l'intégration, entraînant d'importantes transformations technologiques et administratives, créant de nouveaux liens entre les élites et de nouveaux flux d'échanges, principalement en trois lieux :

- le fameux barrage d'Itaipu, après un traité signé en 1973 entre le Brésil et le Paraguay. L'usine, la plus grande du monde, est mise en service en 1984 avec une capacité génératrice de 12,6 Gwh vise à approvisionner São Paulo. Cette entreprise provoque une véritable explosion économique dans la région, principalement au Paraguay qui revend l'essentiel de la production électrique qui lui revient au Brésil ;

- le barrage de Yacireta, entre l'Argentine et le Paraguay. La capacité génératrice est de 3 Gwh, et les interconnexions se multiplient vers le Brésil : Ita, Foz de Iguazu, Porto Alegre ;

- le barrage de Salto Grande, 1982, d'une capacité de 2 Gwh établi entre l'Argentine et l'Uruguay, approvisionne essentiellement le sud de ce dernier pays.

L'intégration énergétique dans le Mercosud élargi progresse dans le contexte d'une demande en forte croissance et d'une diversification des sources d'énergie.

- Les **réseaux énergétiques**, souvent présentés comme les nouveaux emblèmes de l'intégration régionale, sont donc en pleine expansion, restructurés par la libéralisation des marchés et par une compétition accrue entre les sources d'approvisionnement. Les interconnexions électriques se multiplient, par exemple entre l'Argentine et le Chili à partir du nord-ouest argentin vers la 7^{ème} région du Chili, entre Cuyo (Argentine) et Santiago du Chili, entre Comahue et Ancoa. Les réseaux d'hydrocarbures s'étoffent depuis la Patagonie, avec sept gazoducs entre l'Argentine et le Chili, deux entre l'Argentine et l'Uruguay, l'un traverse le Paraná et alimente Paysandú, l'autre sous le Río de la Plata relie Punta Lara à Montevideo ; enfin deux gazoducs atteignent la frontière du Brésil (Uruguaina). Depuis 2000, le gaz bolivien de Santa Cruz, arrive à São Paulo et Porto Alegre par un gazoduc de 3400 km, dernier grand aménagement en date d'une intégration énergétique dans laquelle la Bolivie pourrait jouer un rôle de pivot, le gaz argentin et péruvien étant susceptible d'emprunter ce réseau qui forme un véritable anneau (Carrizo, 2003).

- Pour l'aménagement de **la navigation fluviale**, un ensemble de projets a été lancé. Le principal concerne l'amélioration de l'*hidrovia Paraguay-Parana* (de 3400 kilomètres) devant permettre de réduire de 36 à 10 jours le voyage depuis les intérieurs bolivien², paraguayen et brésilien jusqu'à l'Atlantique et le rendre accessible à des convois de barges toute l'année. Aménagée du côté brésilien, la branche orientale Tiêté/Parana permet déjà de naviguer de São Paulo à Iguazu, soit 1600 km au total avec une dizaine d'écluses.

Ce projet d'*hidrovia* qui concerne les quatre pays du Mercosud est financé en partie par la Banque Interaméricaine de Développement et bénéficie du soutien des villes portuaires du Cône Sud. Déjà 15 millions de tonnes par an y transitent, essentiellement du soja, des combustibles et des minerais, et le plus grand centre mondial de traitement des

² Grâce au dragage du canal de Tamengo donnant l'accessibilité à la voie fluviale du Paraguay, la Bolivie, directement reliée à l'océan atlantique, équipe deux ports à Puerto Suarez.

oléagineux (capacité de 90 000 tonnes/jour) s'est édifié entre Rosario et Santa Fé formant le pôle portuaire de RosaFé. On compare le rôle régional de cette voie navigable à celui du Mississippi qui transporte 80% de la production agricole des Etats-Unis. Ce projet est pourtant contesté à cause des conséquences sur les écosystèmes régionaux, en particulier sur la zone humide du Pantanal.

Globalement, l'intégration conduit au montage de réseaux de plus en plus intégrés, multimodaux et interdépendants répondant aux nouveaux concepts de la logistique industrielle et énergétique.

• **Les technologies de l'information et de la communication** jouent également un rôle important dans l'intégration et l'amélioration de la compétitivité régionale par la multiplication des flux d'information, de connaissances et d'échanges. Ces technologies doivent favoriser tant la formation de la force de travail, dont la déficience figure comme un facteur limitant à l'innovation, que la modernisation des entreprises et des institutions publiques régionales. Il s'agit de rechercher l'efficacité, la qualité et de réduire les barrières bureaucratiques.

Tableau n°3 - Indicateurs de technologies de l'information et de la communication - 2002

Pour 100 habitants	Usagers d'Internet	Téléphones fixes	Téléphones mobiles	Revenus par tête US\$	Présence Web Indice
Argentine	11,2	21,8	17,8	11 324	3,25
Brésil	8,2	22,3	20,1	6 317	4,00
Chili	21,2	23,0	42,8	8 370	3,25
Paraguay	1,7	4,7	28,8	4 193	2,75
Uruguay	11,9	28,0	15,5	8 280	3,00
France	31,4	56,9	64,7	21 897	4,00

Source : BID

On relève de nombreuses initiatives dans le domaine de « l'économie solidaire » et de la démocratisation des technologies de l'information, notamment dans les *favelas* et quartiers marginalisés. A la fin de 2002, on comptait au Brésil près de 600 écoles d'informatique, contre une quinzaine à Montevideo et 18 à Santiago du Chili.

Les régions transfrontalières

Tous ces processus d'intégration concentrent leurs effets sur les **régions du contact frontalier** contribuant à créer des dynamiques transfrontalières singulières sur ces 5000 km de frontières avec des couples de villes et des institutions de coopération régionale transfrontalières

Plusieurs organismes ont été créés à cet effet : la CRECENEA, Commission Régionale du Commerce extérieure du Nordeste de l'Argentine, et le CODESUL, Conseil de Développement et d'intégration du Sud du Brésil, réunissent deux fois par an les gouverneurs des provinces et des Etats concernés pour préciser les processus concrets d'intégration.

La gestion des plans d'aménagement est confiée à diverses commissions : la Commission Trinationale de l'axe routier du Mercosud ; la Commission Binationale du pont Buenos Aires-Colonia ; la Commission Binationale du Pilcomayo; ainsi qu'à des Commissions de gestion des bassins hydrographiques : CARP (Rio de la Plata), CARU (Rio Uruguay) pour l'exploitation des ressources partagées. Les *comités de frontera* coordonnés par des consuls permettent le rapprochement des villes transfrontalières. L'intervention du secteur privé se renforce et les critères de rentabilité sont davantage pris en compte, octroyant un pouvoir grandissant aux entreprises adjudicatrices qui deviennent des acteurs de premier plan.

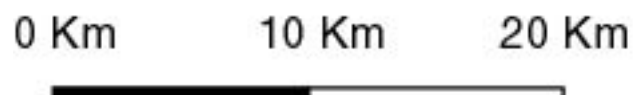
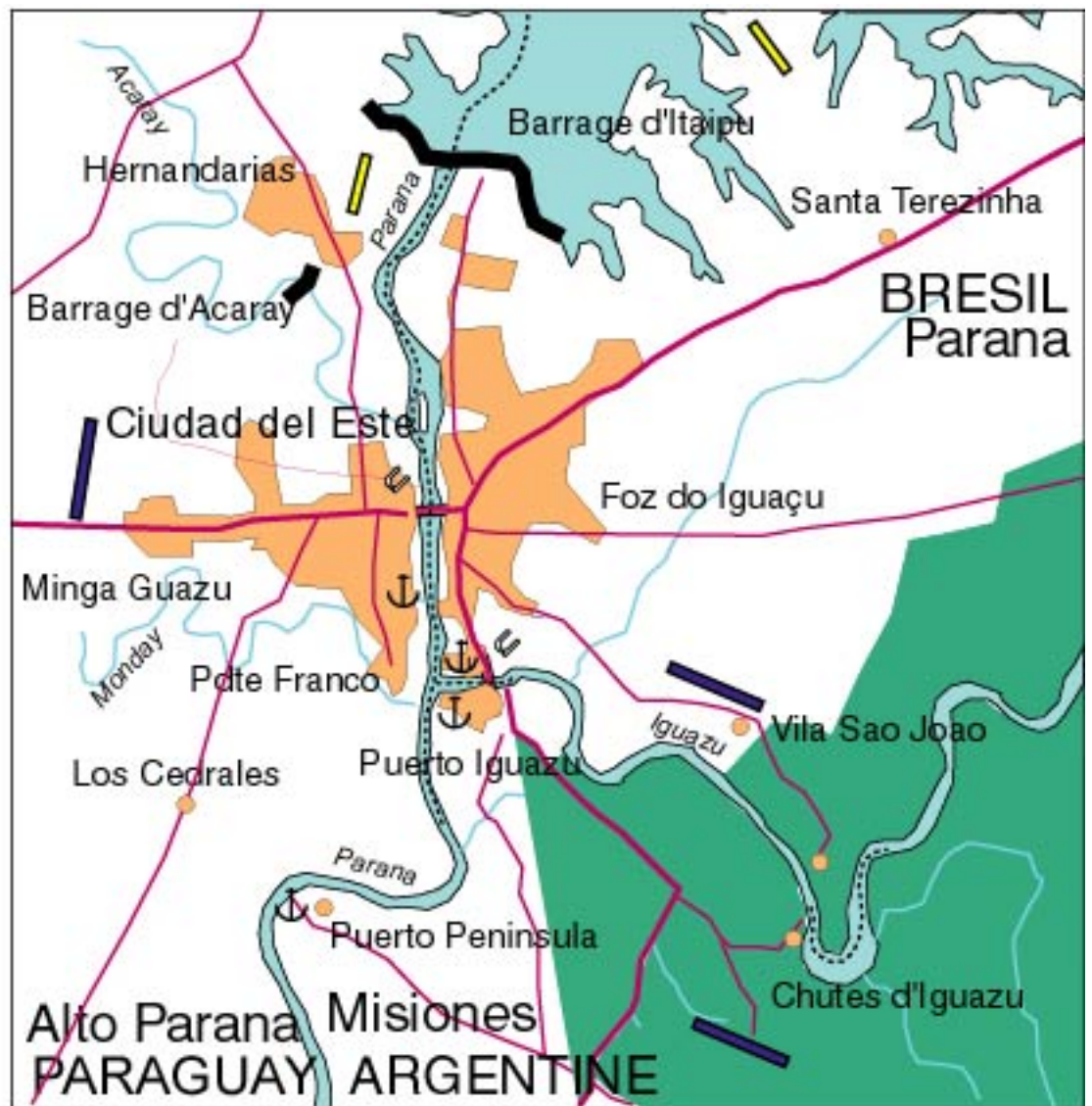
La croissance des **conurbations transfrontalières** est notable. Ainsi, sur la triple frontière Paraguay-Brésil-Argentine, l'agglomération Foz de Iguacu-Puerto Iguazú-Ciudad del Este, regroupe près de 700 000 habitants. Elle symbolise le dynamisme des échanges nés des nouveaux traités concernant aussi bien la gestion des ressources hydriques (barrage d'Itaipu), des ressources touristiques (chutes d'Iguacu), des activités commerciales (zone franche de Cidade del Este). Un dynamisme comparable s'observe aux passages où deux ensembles urbains croissent de part et d'autre des frontières, souvent de façon asymétrique :

- Uruguaina (Brésil)-Paso de Los Libres (Argentine), 150 000 habitants, dont les 2/3 se situent au Brésil ; de part et d'autre du pont sur l'Uruguay où transite quelques 900 camions par jour ;
- Chui (Brésil) et Chuy (Uruguay), au point le plus méridional du Brésil ;
- Entre l'Argentine et le Paraguay : Posadas (Arg.)-Encarnación (Paraguay), 320 000 habitants, ou Resistancia (Arg.)- Corrientes, 450 000 habitants, avec une ville trois fois plus grande du côté argentin ;
- Concordia-Salto, 220 000 habitants, entre l'Argentine et l'Uruguay, en aval du barrage ;
- Ponta Porã-Pedro Juan Caballero et Guaira-Porto de Guaira entre le Brésil et le Paraguay ;
- Corumba-Puerto Suarez entre le Brésil et la Bolivie

Intégration transfrontalière mercosulienne



Source: A. F. Schweitzer
 ©CREDAL-CNRS-IHEAL 2001



La formation d'une région frontalière se caractérise aussi par l'intensification des **mouvements des populations**, liés aux dynamismes économiques et aux grands aménagements, qui se manifestent par des mouvements migratoires de deux types, internationaux et nationaux.

- Internationaux : les mouvements de migration anciens concernent l'arrivée de boliviens ou paraguayens vers l'Argentine qui a été longtemps attractive pour les pays

voisins ; un mouvement de migration plus récent touche le Brésil qui apparaît pour la première fois, comme un pays d'émigration. Les agriculteurs brésiliens passent les frontières. Au Paraguay, ils seraient ainsi 500 000 Brésiguayens³, c'est-à-dire 10% de la population du pays. Cette frange pionnière brésiguayenne, d'abord marquée par l'avancée des éleveurs, puis des planteurs de soja, se renouvelle par l'arrivée de jeunes migrants, citadins, très mobiles, qui créent des services dans les villes en pleine croissance de Ciudad del Este (250 000 habitants), Pedro Juan Caballero (40 000 habitants), signe d'une dynamique nouvelle dans les campagnes (Souchaud, 2001). Des migrants brésiliens cultivent également la terre dans les départements frontaliers de l'Uruguay, la louant à des fins rizicoles ou d'élevage bovin, ou fournissent une main d'œuvre bon marché aux Uruguayens. Des riziculteurs *gauchos* pénètrent également au nord de l'Argentine recherchant les terres vierges de la province de Misiones. Cependant, cette dynamique migratoire transfrontalière s'épuise. Après deux décennies d'occupation d'espaces forestiers sous-peuplés, les sociétés rurales se recomposent localement, les fils des migrants s'intègrent même si des tensions se révèlent, notamment à l'occasion des élections.

- Nationaux : il s'agit notamment des *gauchos* pour la colonisation agricole des *Cerrados* et de l'Amazonie où ils forment de véritables réseaux régionaux culturels et économiques; il s'agit aussi des nordestins se déplaçant vers l'Amazonie, mais plus encore vers les métropoles de São Paulo et Rio de Janeiro ; des Argentins du Nord vers le sud et même en Patagonie ; des Chiliens du centre vers le sud. Il faut cependant bien souligner que si certains secteurs frontaliers urbains connaissent une croissance démographique soutenue, beaucoup de zones rurales continuent à perdre de la population.

On note encore l'accroissement des mouvements saisonniers : touristiques (le tourisme a beaucoup progressé, "voie mercosud" dans les aéroports...), migrations de travail temporaire, déplacements professionnels et le petit commerce de contrebande. Il faudrait aussi mieux connaître les flux de capitaux, et singulièrement les transferts fiscaux, puissants moyens de redistribution territoriale.

Réseaux urbains et industriels

Les échanges industriels ont été relancés, les constructeurs automobiles redéplient leurs implantations, créent ou adaptent des modèles. Ainsi FIAT produit la

³ L'expression désigne les immigrants et descendants d'immigrants brésiliens installés au Paraguay. Employée localement, *brasiguayo* en espagnol, *brasiguaião* en portugais, elle a été francisée par la thèse de Sylvain Souchaud.

Palio dans son usine de Cordoba et la *Uno* dans son usine de Betim (Minas Gerais). Renault a fusionné ses filiales argentines et brésiliennes dans une seule entreprise dont le siège est à Curitiba. General Motors a relancé une usine à Rosario (Arg.) et en construit une autre à Porto Alegre. Les nouvelles usines travaillent avec des chaînes de sous-traitants dynamisant les systèmes productifs locaux et les échanges intra-branches. Les agglomérations ont mené des politiques pour attirer les investisseurs, ainsi Volkswagen-Audi, Chrysler et Renault ont installé des usines de montage dans la banlieue de **Curitiba**. Cette ville, capitale de l'Etat du Parana, se distingue par son modèle de gestion urbaine, principalement des innovations en matière de transports urbains, ainsi que le montage d'un pôle technologique qui l'ont fait accéder à la notoriété.

Les villes aussi se dotent d'un nouveau label : celui de *Mercocidades*. Elles consolident ainsi leur rôle de cellules de base du processus de régionalisation/globalisation. En 1995, 19 villes créaient ce réseau pour articuler les gouvernements municipaux, elles étaient 43, en 2002, avec plus de 15 villes postulantes. A ce réseau d'échange d'expériences de gestion urbaine et de manifestations culturelles, s'ajoute la préparation d'un Agenda social ainsi que l'organisation de prix (Porto Alegre a gagné le premier prix des mercocités solidaires et Curitiba celui de la science et de la technologie). Les villes de la zone centrale sont les plus actives mais celle de la périphérie comme Recife ou Belém s'inscrivent également dans le réseau. Il existe aussi une association des universités du Mercosud qui facilite les accords de formation et de recherche et les échanges d'étudiants.

Au final, les Etats fédérés frontaliers jouent sur la nouvelle image de l'intégration faisant valoir leur position centrale dans le Mercosud. Outre Montevideo où se situe le siège du Secrétariat Exécutif du Mercosud, les provinces d'Entre Ríos, Santa Fé, Corrientes et Missions sont très actives en Argentine. Les villes centrales de Rosario et Santa Fé, en pleine restructuration industrielle autour du boom des activités agroalimentaires (trituration du soja, conditionnement du lait), disposent de bonnes infrastructures, notamment du pont de 45 km qui permet de franchir la large vallée du Parana entre Rosario et Victoria. Au Brésil, le Mato Grosso do Sul, le Parana, le Santa Catarina et plus encore **le Rio Grande do (Merco)Sul**, vont également dans ce sens. L'agglomération de Porto Alegre, forte de ses 4 millions d'habitants, forme un ensemble industriel important et dispose du troisième pôle pétrochimique du pays, malgré une accessibilité portuaire ralentie par une navigation de 600 km dans la Lagune de Patos, à l'entrée de laquelle le port de Rio Grande est mieux

placé. L'université de Porto Alegre dispose de centres de recherche avancés et la position centrale que la ville occupe dans le Mercosud, à égale distance entre São Paulo (1100 km) et Buenos Aires (1100 km) la place en première ligne sur les questions de l'intégration, d'autant que la municipalité de Porto Alegre a développé une image de laboratoire social avec ses expériences de mouvements populaires et de budget participatif.



Source: Image SPOT Scène 4 699-419'' 98/09/07 13:49:40 1 Centre 34°39'47'' latitude sud, 58°04'35, longitude ouest, 3 bandes spectrales XS1, XS2 y XS3. 2997 lignes. 3403 pixels par ligne. Angle d'orientation: 011.9°. Angle d'incidence R15.1°, propriété de l'Institut de Hautes Etudes de l'Amérique Latine

La rive sud du Rio de la Plata est densément peuplée ; outre le grand Buenos Aires et ses 11 millions d'habitants, l'agglomération du « Grand La Plata » avoisine les 700 000 habitants avec les grands complexes industriels de Berisso et d'Ensenada. A Berisso, se distinguent les bâtiments désaffectés des usines Swift, si caractéristiques du développement industriel argentin de la grande époque agro-exportatrice, où s'élaboraient les produits carnés. Les boeufs y étaient amenés sur pied, abattus et conditionnés, quasi-exclusivement pour l'exportation. L'usine produisait aussi bien de la viande réfrigérée prête à la conservation que

des extraits de viande déshydratés et des conserves. Cet établissement regroupait également les activités annexes : fabrication de boîtes en fer blanc, d'étiquettes, etc. Même avec la disparition de l'activité frigorifique, la population très attachée à cette ville « capitale de l'immigration » est restée. A proximité, le port d'Ensenada abrite la première raffinerie du pays (1/3 de la capacité de raffinage) et un important pôle pétrochimique. L'entreprise REPSOL-YPF concentre aujourd'hui à Ensenada 56 % de ses activités de raffinage (36% à Luján de Cuyo et 8% à Plaza Huincul) et produit des combustibles pour le transport (de l'essence, du gazole et du pétrole pour l'aviation), des lubrifiants, du gaz liquéfié à usage domestique (propane et butane), des bitumes, des asphaltes et des produits de base pour l'industrie de la pétrochimie (éthane, propane, butane, naphte et alkyles linéales) qui atteignent des marchés de plus en plus nombreux et éloignés.

Ces changements territoriaux dus au renforcement des flux et à la mise en œuvre de processus d'intégration en profondeur, se déployant en parallèle à la globalisation économique, ont amené les planificateurs à travailler avec le concept de « nouveau régionalisme ». Il représente pour certains, une forme de résistance, pour d'autres un palier vers la mondialisation. En effet, si au niveau mondial, la concentration géographique des activités et des investissements semble indiquer une évolution en « mégablocs », les analyses de la nouvelle géographie économique font ressortir l'importance de structures plus souples, en réseau (*hubs-and-spokes*, moyeux et rayons) en quelques lieux ou axes de concentration des échanges, véritables couloirs de développement qui fixent les investissements et réorientent les systèmes productifs. (Voir carte).

L'axe central du Mercosud va de São Paulo à Santiago du Chili en passant par Buenos Aires, relayé par des complexes portuaires intégrés au marché mondial qui forment les « moyeux » de cette nouvelle économie. Cet axe bi-océanique se double de deux variantes, l'une septentrionale vers le nord Chili, l'autre plus méridionale entre Bahia Blanca et Talcahuano. La voie navigable du Paraguay-Parana préfigure une possible interconnexion fluviale de tout le continent sud-américain, du Paraguay à l'Amazone, au Rio Negro et à l'Orénoque, constitue un axe structurant sud-nord.

L'ensemble sud-américain ainsi mieux soudé pourrait accroître ses échanges avec les autres blocs économiques. L'Union Européenne, qui importe le quart des exportations mercosuliennes, occupe la deuxième place en tant qu'acheteur externe du Mercosud, tout en étant, son principal investisseur comptant pour 58 % de l'ensemble des investissements

directs étrangers (IDE), suivie par les États-Unis et le Japon, qui concourent respectivement à 38 % et 4 % des IDE ; les investissements se concentrent particulièrement dans les secteurs de l'automobile, de l'énergie et des télécommunications et se dirigent essentiellement vers le Brésil et l'Argentine. Le seul point de blocage concerne les produits agricoles. La négociation sur les produits agricoles demeure le point d'opposition entre le Mercosud et l'Union Européenne

Cette région du bassin de La Plata qui peine à retrouver le chemin de la croissance, peut être redynamisée par l'impulsion de la tétrapole brésilienne, conduite par São Paulo et Rio de Janeiro, et par le pôle de croissance de taille plus réduite du Chili. L'ensemble mieux articulé, formerait une macrorégion transfrontalière d'intégration continentale d'un nouveau type.

2 – La tétrapole brésilienne

La région centrale du Brésil où se concentre près de la moitié de la population brésilienne et les deux tiers de la richesse produite, compte les plus grandes agglomérations et domine les autres régions du pays par une industrialisation précoce et technologiquement avancée, donc diversifiée. Il s'agit du Brésil moderne, intégré, où se mêlent richesse et pauvreté, modernité et informalité, efficacité économique et marginalité sociale et où quatre métropoles organisent un espace urbano-industriel en croissance. L'agglomération de São Paulo et ses 18 millions d'habitants, s'impose comme le moteur du développement économique régional et se distingue par ses fonctions tertiaires supérieures et la concentration de sièges sociaux d'entreprises et d'institutions financières de portée continentale. Rio de Janeiro, capitale historique et culturelle, peut être considérée comme un laboratoire de gestion des agglomérations latino-américaines ; Belo Horizonte, comme une métropole moderne aux fonctions industrielles fortes ; Brasilia, enfin, capitale politique du pays a gagné en 40 ans ses lettres de noblesse. Ces espaces métropolitains et leur zone d'influence représente 10% du territoire de l'ensemble Cône Sud-Brasil, et près de la moitié du Pib pour un tiers de la population (voir tableau 1). Espace-clé pour le Brésil (un urbain sur deux y vit), le *Sudeste* (selon l'expression consacrée par la géographie brésilienne) forme une puissante région appuyée sur quatre grands pôles urbains (tétrapole), commandée par São Paulo qui élargit son aire d'influence et renforce ses connexions, devenant un véritable moteur de l'intégration continentale.

São Paulo, agglomération motrice du continent

São Paulo, troisième agglomération du monde par sa taille, se distingue par la puissance de sa concentration économique, la position dominante qu'elle occupe en Amérique du sud et les investissements qu'elle attire. Elle atteint un niveau qui la place au rang des villes mondiales qui concentrent une part énorme de la croissance, de la richesse, du pouvoir, se trouvant au cœur d'un processus de formation d'une région économique et d'un pôle technologique intégrés aux circuits mondiaux. La qualité des infrastructures y est meilleure, la formation des individus mieux assurée et les connaissances y circulent de façon intense. Elle est aussi la capitale de l'Etat de São Paulo, vaste comme la moitié de la France, qui compte autant d'habitants que l'Argentine (38 millions d'habitants) dispose

d'une riche agriculture et fournit 60% de la valeur industrielle du pays et un tiers du PIB national.

São Paulo commande une véritable région urbaine appelée macrométropole. En effet, si on y inclut les villes spécialisées, devenues des capitales régionales, dans un rayon de 100 kilomètres, on obtient une région urbaine de 26 millions d'habitants, prémisse d'une mégalopole de l'Atlantique sud en formation. Cette macrométropole se dessine entre les quatre agglomérations de : Campinas (télécommunications), São José dos Campos (aéronautique et aérospatial), Sorocaba (métallurgie fine) et Santos-Cubatão (pétrochimie, principal port brésilien).

La municipalité de São Paulo, qui a connu des phases de croissance extrêmement rapides grâce à l'intensité des mouvements migratoires (sa population a triplé en 40 ans passant de 3 780 000 habitants, en 1960, à 10 430 000 habitants, en 2000) montre aujourd'hui des signes de congestionnement alors que la croissance se poursuit encore au rythme de 100 000 habitants par an et s'opère tant verticalement qu'horizontalement. La grande phase de migration correspond à l'époque de l'industrialisation fordiste des années 1950-70, quand les migrants originaires des zones rurales, essentiellement du Nordeste, arrivaient en masse. Cependant, la ville industrielle, qui à la fin des années 1970 totalisait 15000 établissements industriels et un million d'ouvriers, devient une ville tertiaire, ne comptant, vingt ans plus tard, plus que 9300 établissements industriels et 630000 ouvriers. Nombre d'activités industrielles se déplacent dans la banlieue et les villes paulistes à une centaine de km, libérant des espaces dans le tissu urbain ; c'est ainsi que s'opère une importante mutation dans les usages et les fonctions des lieux de la ville-centre avec une impressionnante explosion d'immeubles de bureaux. Dans la spécialisation tertiaire qui caractérise la ville de São Paulo, le secteur financier et les services aux entreprises, domine et leur déplacement vers le sud-ouest est spectaculaire. Certes, le vieux centre garde encore plus de 40% des 6 millions de m² de bureaux, mais un glissement très net s'effectue vers l'avenue Paulista et, depuis les années 1985, en bordure du rio Pinheiros où une succession d'immeubles luxueux s'aligne le long de grandes avenues totalement remodelées dans des opérations de rénovation urbaine de grande envergure: Villa Olympia, Faria Lima, Berrini, Nações Unidas, Verbo Divino... Un boom immobilier sans précédent façonne des nouveaux districts d'affaires qui accueillent les sièges des multinationales, mais aussi des centres commerciaux, des salles multiplex, des hôtels sophistiqués, des bars branchés...

De cette croissance résulte des quartiers différenciés, de tours d'habitations ou de lotissements de maisons individuelles, de plus en plus éloignés du centre, aux dynamiques propres. Les constructions en hauteur finissent par dominer, tandis que l'expansion horizontale sans planification se poursuit dans des périphéries interminables, hors du contrôle municipal. Les formes de ségrégation socio-spatiale ont tendance à devenir plus diffuses avec des poches de pauvreté au milieu des quartiers à hauts revenus et des îlots de classes moyennes au milieu de territoires caractérisés par la grande pauvreté. L'organisation des transports représente un casse-tête. Un tiers des déplacements se font en voiture particulière, un autre tiers à pied et le dernier tiers en transports en commun. Pollution généralisée et embouteillages permanents sont le lot commun des paulistains... La planification urbaine est toujours dépassée par la pression sociale. Les *favelas*, jusqu'alors peu présentes dans le tissu urbain, ne cessent de s'étendre au bord des cours d'eau, des voies rapides et des équipements publics. Les risques environnementaux se multiplient, bon nombre d'habitations se situent dans des zones interdites ou à risques de glissements de terrain ou d'inondations. Ces dernières paralysent fréquemment toute la ville. Des travaux d'endiguement du Tietê actuellement entrepris devraient remédier à ce problème.

Au sud-est, le premier parc industriel de l'Amérique latine connu sous le nom de l'ABC (réunissant les municipalités de Santo André, São Bernardo, São Caetano) né autour de l'industrie automobile, connaît la crise à la suite de la restructuration du secteur. De nouvelles instances de négociations se créent telles les chambres sectorielles où se discute entre patrons et ouvriers l'avenir des branches, ou les forums des mairies, visant à redynamiser l'économie locale pour qu'elle retrouve le chemin de la croissance ébranlée par les ajustements des industries automobile. Certes, avec une capacité de production de 2 millions de véhicules par an, le Brésil est encore au 9^{ème} rang des producteurs mondiaux. Cependant, l'ouverture économique et la modernisation des systèmes de production ont conduit à un redéploiement des usines des grands constructeurs automobiles et la vieille région industrielle doit positionner autrement son avantage comparatif.

La gestion d'une métropole de cette complexité suppose des adaptations administratives, des mesures de décentralisation, de budget participatif, une réduction des tensions entre secteurs public et privé pour éviter que les inégalités ne se creusent et que les pollutions ne s'étendent. Un défi pour les équipes municipales dont les marges de manœuvre sont étroites, notamment dans le champ du foncier. Les 55 conseillers

municipaux sont élus par scrutin proportionnel avec des voix recueillies dans la ville entière et sans ancrage territorial dans un district électoral particulier. Depuis 1990, les maires n'arrivent généralement pas à dégager une majorité parmi les conseillers municipaux, ce qui oblige à de laborieuses négociations. Pourtant les différentes équipes municipales tentent toujours d'innover, mettant en place des expériences visant à élargir le parc locatif, à accorder la gratuité des transports collectifs, à étendre le ramassage et l'élimination des déchets, à introduire l'usage de biocombustibles non polluants, etc... Mais une ville de la dimension de São Paulo demeure difficilement gouvernable. La question du découpage territorial, de la bonne échelle pour la prise de décision et de la clarification de l'exercice des compétences entre les niveaux, municipal, fédéral ou de l'Etat fédéré, est difficile à résoudre. Les capacités administratives de chaque instance sont souvent dépassées.

Des voix s'élèvent régulièrement pour inciter à stopper la croissance de la ville qui a tendance à s'emballer spontanément et, malgré de nombreux obstacles, trois types de propositions sont avancées :

- créer une nouvelle capitale à l'intérieur et sortir l'administration estaduale du site saturé qu'elle occupe au bord du rio Tiêté ;
- favoriser davantage le développement des villes de l'intérieur par des mesures incitatives à la décentralisation des activités économiques ;
- ou plus audacieux géopolitiquement, transformer la région métropolitaine de São Paulo en un nouvel Etat fédéré qui aurait plus d'autonomie financière et de représentation politique au Congrès. Ce projet se heurte à l'opposition des Etats les plus pauvres qui ne tiennent pas à corriger la sous représentation politique du Sudeste, mais recueille par contre le soutien des lobbys amazoniens qui proposent, eux aussi, la création de nouveaux Etats fédérés.

São Paulo, devenue une mégacité caractérisée à la fois par le dynamisme économique, immobilier, commercial et artistique, se doit d'innover pour être une ville plus juste. Les progrès de la démocratie locale et le renforcement des instances de représentation au niveau des îlots et des quartiers ouvrent des perspectives d'organisation pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Les conditions de l'inscription des régions dans l'économie mondialisée apparaissent de plus en plus différenciées, fonction des caractéristiques singulières des territoires. São Paulo, ville globale du continent sud-américain, est parvenue à inscrire « paulistinamente » (c'est-à-dire à sa manière, accélérée,

chaotique, ultramobile, ingénieuse) son territoire dans la nouvelle régionalisation économique induite par la mondialisation.

Rio de Janeiro, de la capitale historique à la rente du pétrole

Rio de Janeiro, capitale du Brésil pendant deux siècles, de 1763 à 1960, résume l'histoire brésilienne. Le passage de la colonie à l'Empire, puis de l'Empire à la République s'inscrit dans son architecture. Elle garde de cet héritage colonial et impérial l'ambivalence sociale d'une ville de l'élite aussi bien que des esclaves, qui débouche sur un ensemble urbain fait d'antagonismes rapprochés où se mêlent les classes sociales. Rio de Janeiro, ville-symbole de la construction nationale et de la brésilianité, constitue une parfaite synthèse de la nation brésilienne.

La modernisation de son économie se manifeste, dans la période récente, par la mise en exploitation de l'immense gisement pétrolier du bassin de Campos à l'est de la baie de Guanabarra. L'organisation de l'espace de l'Etat de Rio de Janeiro, l'un des plus petits de la Fédération (43 700 km²) avec 15 millions d'habitants, en a été profondément changée et le Brésil, de grand importateur pétrolier, est devenu, au début des années 2000, avec 1,5 millions de barrils/jour, 7^{ème} producteur mondial, autosuffisant à 85%. Il importe seulement les pétroles légers qui lui manquent. La compagnie pétrolière brésilienne, la Petrobras, déjà présente dans l'agglomération de Rio de Janeiro avec un important centre de recherche et la raffinerie de Duque de Caxias, établit des records mondiaux d'exploration pétrolière en eaux ultra profondes et de systèmes d'exploitation jusqu'à 2000 m de profondeur. En 25 ans, le bassin de Campos et ses plates-formes *off-shore* impressionnent par l'ampleur de leur développement. Les deux villes de Campos de Goytacazes et Macaé, qui totalisent 800 000 habitants, reçoivent de confortables *royalties* pétrolières et forment les nœuds du nouveau dispositif logistique de la Petrobras, connectés aux centres de décision nationaux et internationaux de l'économie pétrolière.

Cependant, les *royalties* du pétrole n'amenuisent qu'imparfaitement le traumatisme de la perte, par Rio de Janeiro, de sa fonction de capitale politique de pays, ainsi que l'impact d'une désindustrialisation, de plus en plus marquée, avec l'affirmation de São Paulo comme capitale économique. De ce fait, la métropole historique cherche à éviter que ne s'accroisse la ségrégation socio-spatiale qui la caractérise et à relancer des activités productives en liaison avec le développement du Mercosud. Le pôle industrialo-portuaire de Sepetiba, qui démarre à la fin des années 1970 pour déconcentrer les activités du vieux

port de Rio, fait l'objet de nouveaux projets, mais se heurte à la concurrence des autres ports de la façade de l'Atlantique sud, ayant tous l'ambition de devenir des *hubs*.

Ainsi, la zone urbanisée de la métropole, qui totalise 11 millions d'habitants (dont six pour la ville-centre), s'étend autour de la baie de Guanabara et gagne à l'ouest, la baie voisine de Sepetiba et à l'est la ville de Nitéroi, reliée par un pont de 13 km au centre ville. Classiquement, on oppose la zone sud des plages, où se logent les classes moyennes et hautes, aux zones ouest (Bangu, Campo Grande) et nord (*Baixada Fluminense*) où se regroupent les pauvres. Les premières disposent de tous les services urbains, notamment des réseaux d'égouts ; les secondes, lieux des lotissements clandestins et des *favelas*, mal équipés, souffrent de manque d'assainissement. Entre les deux, le centre et sa zone suburbaine abritent des quartiers de classes moyennes et des *favelas*, présentant des infrastructures allant d'une qualité moyenne à déplorable.

Le centre-ville est engorgé, malgré le système des voies rapides qui lie les quartiers sud et nord et les deux lignes de métro. Les problèmes environnementaux sont aigus ; la nauséabonde pollution de la baie de Guanabara est à l'image de cette expansion urbaine peu contrôlée où s'affrontent des gangs principalement dans les *favelas*, théâtre de règlements de compte entre trafiquants suivies des interventions de l'armée qui font, de certains quartiers de Rio de Janeiro, une ville dangereuse. L'impact régional du cycle tragique de trafic de drogue et d'armes lourdes contribue à l'instabilité politico-institutionnelle de l'Etat de Rio de Janeiro, alors que la société civile tente de s'organiser pour obtenir l'interdiction de la vente des armes.

La ville se fragmente avec, d'un côté, le confinement des classes aisées dans des enclaves autonomes (domaines résidentiels fermés, hyper-marchés), de l'autre l'exclusion des classes pauvres dans des ensembles urbains peu intégrés à la vie de la cité. Dans cette ville compartimentée, à l'intrication socio-spatiale complexe, les pauvres ne s'éloignent pas des riches, cette proximité oblige à une résolution des antagonismes. La lutte pour la citoyenneté sera-t-elle à même d'amenuiser la partition urbaine ? C'est tout le pari de la gestion de ce laboratoire d'agglomération qu'est Rio de Janeiro, capitale culturelle (siège de la principale chaîne de Télévision brésilienne *Globo*) et notable point d'ancrage sur l'axe mégapolitain atlantique en formation.

Tableau 4 – Les agglomérations du Cône Sud

	Population millions	PIB urbain Millions US\$	PIB par tête US\$	PIB par tête ajusté*
São Paulo	18,5	75 000	4026	5460
Rio de Janeiro	11,2	42 780	3870	5000
Belo Horizonte	4,6	15 560	3550	5780
Brasília	2,2	12 356	5640	9135
Buenos Aires	11,6	65 210	5615	8550
Santiago	6,1	34 600	5700	9460
Montevideo	1,4	5 800	4200	6800
Curitiba	2,9	13 000	4430	7255
Porto Alegre	3,6	14 975	4125	6040
Asuncion	1,7	1 770	1090	2080

Source : AméricaEconomía 2004 - * incluant le coût de la vie et un indice de violence

Belo Horizonte, métropole de transition

Le Minas Gerais, à cause des mines, a été urbain dès le début de son peuplement, à la différence du reste du Brésil colonial marqué par la ruralité. C'est dans le Minas Gerais du 18^{ème} siècle qu'est née la civilisation urbaine brésilienne où les villes de l'or jouissaient d'un certain rayonnement culturel. Le Minas Gerais a aussi été pionnier dans la création de villes nouvelles. Sa vieille capitale du 18^{ème} siècle, Ouro Preto, ville d'exploitation de l'or et des diamants, cachée dans les montagnes, sans lumière ni espace, aux rues labyrinthiques, ne correspondait plus aux attentes d'un des Etats les plus riches du pays, vaste comme la France. Des ingénieurs progressistes et nationalistes proposèrent le projet d'une ville ouverte, "bel horizon", aux larges artères, dans un plan de double trame orthogonale inspiré de celui qui avait été choisi, dix ans auparavant, pour La Plata, la nouvelle capitale de la province de Buenos Aires. Belo Horizonte commence à sortir de terre en 1894, et vingt ans plus tard la ville dépasse les 40 000 habitants, dont un quart occupe la zone urbaine quadrillée en larges damiers d'avenues arborées, et le reste une zone suburbaine sans infrastructures ni équipements, dans des logements précaires. Planifiée à l'origine pour 200 000 habitants (chiffre atteint en 1940), Belo Horizonte devenue millionnaire depuis 1970, forme avec Rio de Janeiro et São Paulo, distantes de 400 et 500 km, le cœur urbain et industriel du pays.

Ayant inclus dans son agglomération les banlieues industrielles de Betim et Contagem, elle dépasse aujourd'hui les quatre millions d'habitants et se trouve au troisième rang des agglomérations brésiliennes, mais au sixième rang pour le Pib par tête (voir tableau n°4). Les spécialités industrielles du Minas Gerais vont de l'agroalimentaire, avec un développement de productions de qualité (produits laitiers, café, *cachaça*...) aux filières métallurgiques et mécaniques, en passant par la sidérurgie.

Ce dernier secteur, privatisé et modernisé, place le Brésil, avec 30 millions de tonnes par an, au 7^{ème} rang des producteurs mondiaux d'acier, dont 40% à l'exportation, avec des spécialisations régionales affirmées : le Minas Gerais produit les aciers bruts dans ses grandes usines d'Usiminas, Açominas et Acesita, Rio de Janeiro les laminés, Espírito Santo, la fonte et les alliages, São Paulo gardant les diverses spécialités.

Avec un incontestable savoir-faire minier, industriel et bancaire, une bonne offre de formations spécialisées et ses réseaux d'entreprises diversifiées, l'Etat de Minas Gerais est au troisième rang des économies *estaduales*, contribuant à 10% du PIB brésilien. L'esprit *mineiro* exprime un régionalisme dont l'originalité est moins forte que ceux du Nordeste ou du Sud, mais qui affirme sa spécificité, notamment en politique. Etat de transition, le sud Minas et le triangle *mineiro* sont dans l'orbite directe des métropoles, tandis qu'au nord-est subsiste une poche de pauvreté. Le Minas Gerais qui n'a pas de façade maritime exporte ses productions par l'Espírito Santo où se déploie le vaste complexe industriao-portuaire de Vitoria-Tubarão, innovant en matière de gestion partagée. Premier ensemble brésilien pour les tonnages, il offre des terminaux spécialisés pour les minerais, les produits sidérurgiques, le soja, le papier-cellulose... étant très actif dans l'association des villes portuaires de l'Atlantique sud, redynamisée dans le cadre du Mercosud.

Brasília, la ville symbole de l'intégration territoriale

Le projet de Brasilia représente une réalisation géopolitique de premier plan pour recentrer le centre de gravité du pays, consolider l'intégration du Plateau Central et projeter le pays vers l'avenir. Sa construction s'inscrit dans la lignée des nouvelles capitales provinciales créées de toute pièce avec une belle régularité : Teresina en 1854, Belo Horizonte en 1894, Goiânia en 1940, Brasilia en 1960 et Palmas en 1990. Elles sont le symbole d'un Brésil qui construit, maille son territoire et fait progresser son intégration régionale.

Prélude à Brasilia dans la dynamique de « la marche vers l'ouest », la nouvelle capitale du Goiás, **Goiânia**, ville nouvelle est lancée dès 1936. Ce projet, expression de la politique urbaine des années 30, comme Brasilia sera celle des années 1950-60, doit désenclaver l'Etat de Goiás et l'intégrer au Brésil moderne en effaçant les images de retard depuis trop longtemps attachées à ce territoire et dont la vieille capitale, Goiás, était le

symbole. La ville de Goiânia, prévu d'emblée pour abriter 50 000 habitants est inaugurée en 1942. Elle est aujourd'hui millionnaire, tête de réseau de la riche activité d'agribusiness du Cerrado, formant avec Brasilia, une région urbaine dynamique en passe de s'affirmer comme le troisième pôle du Brésil, fer de lance de l'intégration des *Cerrados* à la nation.

Brasília, capitale politique du Brésil depuis 1960, se trouve au centre d'un district fédéral découpé dans l'Etat du Goiás et stratégiquement situé au partage des eaux de trois grands bassins hydrographiques : le Tocantins qui coule vers l'Amazonie, le São Francisco vers le Nordeste et le Parana vers le Sudeste. L'ensemble urbain né de cette nouvelle création, regroupe, en 2000, plus de deux millions d'habitants et représente le pari réussi de décentraliser les services du gouvernement, de donner une impulsion décisive au développement du *planalto central*, d'incarner une ville moderne, à l'architecture audacieuse, déjà classée par l'Unesco au patrimoine de l'humanité. Avec 1,2% de la population et 2,8% du PIB, le district fédéral se trouve en tête du classement pour la richesse par habitant.

Bien plus qu'une nouvelle capitale, le projet de Brasilia⁴, conçu dans les années 1950, est issu de l'effort visant à donner une nouvelle direction à l'économie nationale, du littoral vers l'intérieur et non plus vers l'extérieur. Comme symbole, ce projet permet de mobiliser tous les Brésiliens vers l'avenir, puisque le mode de vie urbain est porteur de développement et que les villes sont l'expression des stades de la modernité; Brasilia sera conçue comme la ville moderne pour le Brésil du 20ème siècle. La ville, qui serait un instrument de transformation sociale, est pensée d'emblée comme une ville moderne de services avec des zones fonctionnelles qui séparent les lieux de travail des habitations. Elle reste marquée par une dualité d'origine entre sa vocation à recevoir la haute administration de la fédération et la réalité concrète de l'accueil de milliers d'ouvriers oeuvrant à son édification. Les concepteurs du projet, Lucio Costa et Oscar Niemeyer, la rêvait comme le lieu où se jouerait l'égalité des chances. Mais le chantier attire beaucoup de monde et l'urbanisation est dépassée par ces masses si bien que, la ville présente une forte ségrégation sociale entre les classes privilégiées qui habitent le Plan Pilote et la population plus pauvre exilée dans les villes-satellites à une dizaine de km.

⁴ Voir « De Nova Lisboa à Brasilia, l'invention d'une capitale » de Laurent Vidal. Editions IHEAL, 2002, 344 p.

Brasilia connaît une croissance démographique importante et continue à attirer des migrants, les uns à haut niveau de qualification et de revenu, les autres sans projet mais pleins d'espérance. Venus des Etats les plus pauvres du Brésil, ils s'installent loin du centre dans les lotissements des villes satellites. L'urbanisation dépasse largement les limites du district fédéral ; une véritable région urbaine du pourtour de Brasilia a même été institutionnalisée. Ainsi une génération après son inauguration, l'image de Brasilia s'est un peu brouillée, entre son plan-pilote figé à 350 000 habitants et son ensemble urbain éclaté en 13 sites dans le District Fédéral, où l'usage du sol n'est que très imparfaitement contrôlé et où le débordement urbain anarchique dépasse les limites du District Fédéral. N'est-ce finalement qu'une "île de fantaisie" qui ne produit rien, diffuse toutes les rumeurs et dispose des plus hauts revenus par tête du Brésil? Ce sont toutes ces réalités à la fois, mais aussi un nouveau centre qui a incontestablement donné du sens à la collectivité, car cette réalisation représente un changement fondamental pour le rééquilibrage du territoire, le développement irréversible de l'intérieur du Brésil. Brasilia, inaugurée soixante ans après Belo Horizonte, se présente, en l'an 2000, comme une véritable métropole.

- 0 -

Le développement des axes d'intégration dans le sud-est vise à améliorer le réseau routier, notamment par le doublement des autoroutes entre les villes de São Paulo, Rio de Janeiro et Belo Horizonte et à moderniser le système portuaire de Santos et de Vitória (Espírito Santo). Mais le véritable enjeu est celui du moteur économique de l'Amérique du Sud où le Brésil fait figure de géant industriel avec le risque de condamner ses partenaires à devenir des marchés captifs et à voir leur industrie nationale démantelée. Dans un tel scénario, l'Argentine serait la principale perdante du processus d'intégration. Cependant, les simulations économiques du processus de libéralisation des échanges mettent en évidence, à terme, un redéploiement des activités industrielles du Brésil vers l'Argentine, grâce à son différentiel de productivité. En effet, à l'instar de l'expérience du processus d'intégration européen, on observe d'abord une forte hausse d'échanges croisés de produits similaires, puis une redistribution spatiale du tissu productif en fonction des spécialisations dont pourrait bénéficier l'Argentine (Darrigues et Montaud, 2003).

3 – Le Cône Austral

Le grand Cône austral, caractérisé par une « folle géographie » pour reprendre le titre d'un ouvrage célèbre de Subercaseaux (1940) à propos du Chili⁵, se définit comme un espace à l'organisation méridienne, vertébré par la cordillère des Andes aux risques naturels majeurs qui oppose un versant pacifique aride au nord, hyperhumide coupé de fjords au sud ; et un versant argentin tropical au nord, semi-aride de plus en plus froid vers le sud. Les communications restent difficiles. La barrière des Andes se traverse par quelques difficiles cols d'altitude ; les vallées y sont étroites et compartimentées, les montagnes s'élèvent à 3000, 4000 voire 6000 mètres, dont un millier de volcans.

Le Cône austral forme ainsi une région difficile mais où s'opère pourtant d'importantes mutations au prix d'une exploitation généralisée des ses richesses naturelles. Le Chili, souvent présenté comme un modèle de croissance économique, a mis en œuvre des formes d'adaptation à la mondialisation, par des équipements industriels aussi bien que touristiques. Des investissements massifs y ont été effectués, tant dans la Patagonie argentine, du côté de Neuquén où d'immenses gisements de pétrole sont exploités et où l'irrigation transforme les vallées en vergers, que sur la côte chilienne du Pacifique, qui, outre les exportations ancestrales de minerais devient grande exportatrice de fruits de mer et de bois. Des établissements, jusque là isolés, s'intègrent dans des réseaux qui se densifient et les espaces affirment des niches de spécialisation.

Des disputes aux interconnexions

L'extrémité nord de cet ensemble du Cône austral a été disputée au moment des Indépendances et correspond, en gros, aux territoires perdus par la Bolivie au 19^{ème} siècle ; soit, la région de Jujuy-Salta acquise par l'Argentine et le littoral pacifique conquis par le Chili. La Bolivie qui, en proclamant son indépendance en 1825, épousait les contours coloniaux de l'*audiencia* de Charcas, accédait au littoral par les ports de Cobija et Mejillones, mal équipés et difficiles d'accès, alors que le Pérou s'emparait d'Arica. Les Boliviens occupaient alors peu leur littoral et en 1879, au cours d'une guerre éclair, le Chili conquiert la région d'Antofagasta où des entrepreneurs chiliens avaient déjà des concessions minières. Un traité en 1904 entérine cette perte territoriale que les Boliviens n'ont jamais tout à fait admise. Les différends frontaliers perdurent entre les deux pays, par exemple à propos de l'usage des

⁵ Autre particularité du Chili : les régions sont identifiées par des numéros de I au nord à XII au sud.

eaux de la cordillère, vitale pour les déserts d'Atacama et Tarapaca qui en manque cruellement. Malgré tout, les flux commerciaux et touristiques ne cessent de s'amplifier entre la Bolivie et le nord Chili ; Arica, le port le plus septentrional, vit au rythme du tourisme bolivien.

Le Grand Nord chilien, une périphérie d'exploitation minière

Cette dénomination de « grand nord » lui vient de la réforme régionale de 1975, et caractérise les trois régions du nord⁶, riches en mines, situées à l'origine en territoires bolivien et péruvien et conquises par l'armée chilienne en 1881. Des entrepreneurs chiliens y exploitaient les gisements de nitrate du désert d'Atacama (nitrate ou salpêtre servant à fabriquer la poudre à canon) avec le soutien de la Grande Bretagne. Le cycle du nitrate, remplacé ensuite par celui du cuivre, a permis au Chili une industrialisation par substitution d'importation.

La région reste peu peuplée, et sa modernisation dépend des capitaux étrangers qui viennent toujours poursuivre l'exploration des énormes gisements cuprifères qui font du Chili le premier producteur mondial de cuivre. Un front pionnier progresse encore dans cette ceinture minière du désert d'Atacama. A 3000 m d'altitude, au nord d'Antofagasta, la mine de cuivre de La Escondida, la plus grosse mine privée du Chili, propriété d'un consortium dirigé par une société australienne, produit 350 000 tonnes de cuivre fin par an, dépassant les résultats de la célèbre mine de Chuquicamata, la première mine de cuivre à ciel ouvert du monde. Le mouvement de privatisation a pourtant été moins poussé que dans l'Argentine voisine et l'Etat garde le contrôle de la firme minière CODELCO qui produit encore près de la moitié du cuivre chilien et finance un tiers du budget de l'Etat.

La région reçoit de nouveaux équipements, dans les steppes désertiques où grâce à la pureté de l'air, un observatoire d'astrophysique sous l'égide de l'Agence spatiale européenne a été installé à Las Campinas, équipé de télescopes parmi les plus performants du monde ; de même sur le littoral où sont conditionnés les minerais, ainsi que la farine de poisson dont le Chili est le premier producteur mondial. Du nord au sud, les activités portuaires se développent à Arica et Iquique, à Tocopilla, Mejillones et Antofagasta. La troisième région d'Atacama, appelé le « petit nord », également riche en minerais, fait la transition vers la zone centrale.

⁶ Les régions I (Tarapaca), II (Antofagasta) et III (Atacama).

Des réseaux transandins soulignent les efforts de modernisation et d'intégration. Des connexions approvisionnent, depuis 1999, la II^{ème} Région à partir du nord argentin : le gazoduc *Gasatacama* relie Coronel Cornejo à Antofagasta et le gazoduc *Norandino* connecte Tartagal (Salta) à Tocopilla afin d'alimenter les grands centres miniers et industriels du Chili et remplacer le charbon par le gaz naturel.

De plus, par des actions de lutte contre la désertification, cette région rejoint l'un de ces programmes continentaux d'envergure qui regroupe les chercheurs et les décideurs des pays où la sécheresse, sous toutes ses formes, limite la présence humaine. Sur la côte Pacifique, l'accent est mis sur des capteurs de brouillards, plantes du désert ou collecteurs fabriqués avec des filets en polypropylène.

Le nord-ouest argentin

L'Argentine du nord-ouest est au contact entre les Andes et le bassin de La Plata. Région de montagnes et de piémonts, elle est structurée par des axes de communications et une série de villes-oasis qui organisent leur espace régional auxquels se surajoutent les projets continentaux de connexion intermodale. Ainsi le projet de couloir ferroviaire biocéanique qui devrait relier Santos à Antofagasta est-il régulièrement relancé ; il s'agit de réhabiliter une voie ferrée de 4270 km : 1760 km en territoire brésilien, 1170 km en territoire bolivien, 1000 km au nord de l'Argentine dont le tronçon le plus vertigineux dit le « train aux nuages » qui s'élève à 4200 m pour atteindre Socompa et descendre sur le versant chilien jusqu'aux ports d'Antofagasta et Mejillones. La rénovation totale de la ligne est prévue pour 2010.

L'identité andine précolombienne y est très perceptible et remise à l'honneur dans l'actuel mouvement de renaissance des localismes. Cette Argentine historique, andine, tropicale, axe structurant de la vice royauté de La Plata, est jalonnée de villes relais sur la route qui menait de la mine de Potosi vers le rio de La Plata. Elles sont toutes devenues capitales de provinces ; les plus septentrionales, Jujuy, Salta, et Tucuman totalisent 3 millions d'habitants dans une région qui met en valeur son potentiel touristique, ses productions tropicales (canne à sucre, citrons) et sa position carrefour entre la Bolivie et le Chili. Puis Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, forment des oasis un peu plus pauvres qui regroupe 1,5 millions d'habitants. Enfin, Cordoba fondée en 1575, est devenue avec 1,2 millions d'habitants la deuxième ville du pays et centre industriel important (industrie automobile). Cette région singulière a été constitutive de la nation avant que Buenos Aires ne s'impose,

comme capitale fédérale, en 1880. C'est à Tucuman que fut proclamée en 1816 l'indépendance des Provinces Unies du rio de La Plata.

Mendoza, 4^{ème} agglomération du pays atteint le million d'habitants. Au pied de l'Aconcagua (6962m), elle est au centre d'une immense oasis qui fournit le marché national et exporte des vins de grand cru, jalon essentiel du couloir bi-océanique Buenos Aires-Valparaiso dont il n'est éloigné que de 450 km. Cependant la route actuelle, à deux voies avec un col à 4000 mètres, assure mal la traversée des Andes, tout en demeurant l'axe transocéanique principal du Mercosud. Mais il s'agit déjà de la partie centrale du Cône austral.

Santiago, la vallée centrale et le couloir bi-océanique

Etant donné le long étirement du Chili sur 5000 kilomètres, entre le 18^{ème} et le 56^{ème} degré de latitude sud, avec une largeur qui ne dépasse pas 200 kilomètres en moyenne et l'omniprésence des reliefs montagneux, la variété climatique est forte entre un nord tropical aride et un sud frais et humide. Le Chili central, aux affinités méditerranéennes, est souvent présenté comme « l'une des plus belles unités géographiques de l'Amérique latine » salué par tous les voyageurs pour son cadre de vie agréable. Il forme une riche région agricole, aux paysages construits par la vigne, les cultures maraîchères et fruitières et exprime le caractère rural de la nation chilienne.

Dans les années 1980, le Chili a trouvé le chemin d'une croissance allant de pair avec une stabilité économique selon un modèle impulsé par l'exportation de produits primaires ou faiblement transformés. L'adaptation actuelle de ce modèle tend à mettre l'accent sur l'amélioration qualitative de la croissance avec des produits à plus forte valeur ajoutée et une meilleure intégration régionale. La démarche chilienne a tendance, toute proportion gardée, à se rapprocher de celle du Brésil où l'augmentation des dépenses sociales et la lutte contre les inégalités deviennent une priorité.

L'agglomération-capitale de Santiago, à égale distance des deux extrémités du territoire, commande cette étroite vallée centrale où se concentre plus de la moitié des 15 millions de chiliens. La ville constitue un centre tertiaire de première importance, abritant les sièges des organismes de décision nationaux et continentaux, telle la CEPALC – Commission Economique pour l'Amérique latine et les Caraïbes. Plus de la moitié des emplois industriels s'y trouve. L'agglomération couvrant 65 000 ha, sise entre la Cordillère et des chaînons côtiers, a grandi sur un mode extensif. Depuis une dizaine d'années, le centre connaît un important processus de revitalisation, les quartiers riches s'étagent sur les

pententes des reliefs, tandis que les pauvres s'étalent vers l'est et le sud, cependant les choix résidentiels changent, une préférence pour les appartements s'affirme et l'offre des logements locatifs s'étend. Comme dans beaucoup de villes latino-américaines, la modification du tissu urbain entraîne une ségrégation socio-spatiale à une échelle plus « micro ».

Avec les succès économiques engrangés par ses *Chicago* et *Harvard boys* qui ont fait du Chili le « jaguar » de l'Amérique latine affichant des taux de croissance à l'asiatique, les banlieues résidentielles de Santiago semblent calquées sur celles des Etats-Unis et le Chili central peut apparaître à certains égards comme une forme de Californie de l'hémisphère sud (Cordonnier, 2000). Cependant, l'envers du modèle se marque par l'accentuation de la bipolarité sociale, des très riches et des exclus, doublée d'une grande inégalité de répartition au niveau des salaires, beaucoup plus prononcée qu'en Argentine et frisant les écarts brésiliens, ce qui se manifeste dans la périphérie de la ville par l'extension des quartiers autoconstruits et des bidonvilles.

Le centre de Santiago connaît d'importants pics de pollution atmosphérique, notamment durant les mois d'hiver. Des mesures ont été prises, dont une démarche de réaménagement du centre par l'amélioration de l'espace public et la rationalisation de transports en commun, une troisième ligne de métro vers le sud très peuplé de l'agglomération a été ouverte. Santiago est donc, comme toutes les grandes métropoles du monde, confrontée à la question de sa gestion, des grands chantiers de transport, de la création d'emplois et de l'accession au logement pour les couches modestes de la population (dans les années 90, les logements sociaux ont représenté 45 % de la construction). Elle est aussi le centre administratif, politique et intellectuel du pays, formant un tandem avec l'agglomération industrialo-portuaire de Valparaiso-Viña del Mar, située à 140 km sur la côte Pacifique, de l'autre côté des cordillères côtières. Au port de Valparaiso, modernisé, se trouve le siège de la seule compagnie opératrice de porte-containers latino américaine classée parmi les 20 premières du monde, la CSAV, *SudAmericana de Vapores* en pleine expansion.

L'hydroélectricité (46%) et les combustibles fossiles constituent les principales sources d'énergie chiliennes. Depuis 1948, l'ENAP - *Empresa Nacional de Petróleo*- explore et exploite les gisements chiliens, tous localisés en Terre de Feu, et raffine le pétrole importé, essentiellement d'Argentine, dans ses raffineries de Concón (V° Región), de Talcahuano, (VIII° Región) et de Gregorio (XII° Región). Ce pétrole vient, depuis 1994, pour les trois quarts par l'oléoduc *Transandino*, le reste par voie maritime, depuis le port de Bahía Blanca.

Le gazoduc *Gasandes* part de La Mora (Province de Mendoza), traverse les Andes et débouche à Santiago où il alimente trois centrales de cycle combiné du Système Interconnecté du Centre et le réseau de distribution de la ville de Santiago.

A 500 km de Santiago, à l'extrémité sud du Chili central, l'agglomération de Concepcion-Talcahuano (VIII^{ème} Région) qui a bénéficié de la politique industrielle des années 1960, a été équipée d'un pôle sidérurgique et d'un pôle pétrochimique, recevant les hydrocarbures du bassin de Neuquén. D'abondantes ressources hydroélectriques alimentent également une puissante industrie papetière.

Le couloir biocéanique Concepcion, Neuquén, Bahía Blanca, déjà patagonien, concentre un large éventail d'activités et se présente comme une alternative au principal couloir Buenos Aires-Valparaiso. L'amélioration du transport terrestre de cette voie de 1000 km constitue un enjeu décisif. Ainsi, le projet de reconstruction du chemin de fer transandin du sud qui doit relier Bahia Blanca à Talcahuano pour que les produits argentins aient un accès au marché asiatique et les produits chiliens au marché brésilien, est réactivé, il manque 150 km entre Zapala-Neuquén et Lonquimay-Chili. L'intégration devient un vrai projet politique régional dans lequel la province de Neuquén, la haute vallée du rio Negro et la région de Conception, s'impliquent.

Bahía Blanca, avec ses 300 000 habitants, au bord de la Pampa et à l'orée de la Patagonie, unique port en eaux profondes dans une baie protégée de la façade atlantique, à mi-chemin entre les principaux gisements d'hydrocarbures et les marchés, joue un rôle capital dans l'expédition et la transformation des produits pétroliers, dépassant ses fonctions traditionnelles, portuaire et céréalière pour se présenter comme « la capitale indiscutée de l'industrie pétrochimique de l'Argentine ». De plus, dans le protocole d'Intentions du Corridor Atlantique du Mercosud, visant à faciliter le commerce international, Bahía Blanca constitue l'extrémité sud de ce corridor, avec ses onze terminaux maritimes spécialisés.

Fondations urbaines dans des sites à risques

Le site et l'histoire de Concepcion illustrent trois éléments significatifs de la géohistoire régionale : le durable effet de frontière du rio Biobio, le volontarisme espagnol déployé lors de la fondation des villes coloniales et les risques naturels encourus par des aménagements dans une cordillère toujours en mouvement. Le rio Biobio, aux eaux turbulentes et au tracé perpendiculaire aux Andes et à l'océan pacifique, forme une barrière naturelle qui a été aussi de longue date une frontière culturelle, marquant d'abord la limite de la zone contrôlée par les Incas, face aux territoires d'un ensemble de tribus indiennes dénommés Araucans par les

Espagnols. Ceux-ci, comme les Incas avant eux, durent à cet endroit, mettre un point d'arrêt à leur expansion vers le sud devant la résistance des Araucans lesquels, lors de l'insurrection générale de 1598 obligèrent les Espagnols à évacuer pour deux siècles toute la partie située au sud du fleuve Biobio. La Concepcion, d'abord fondée comme une ville forteresse pour défendre le territoire contre les incursions des Araucans, ou Mapuches « gens de la terre » selon leur propre dénomination, dut être déplacée après un violent tremblement de terre suivi d'un raz-de-marée en 1751. Les habitants prirent la décision de reconstruire leur ville non plus au bord de la baie de Concepcion mais dans la vallée de la Mocha sur les rives du rio Biobio à une dizaine de km du site initial. Cependant en 1835, un nouveau tremblement de terre détruit la ville et les experts proposent à nouveau l'option récusée un siècle plus tôt du site de la pointe de Parra qui domine la baie de Talcahuano. La ville est cependant reconstruite au même endroit et ne gagna Talcahuano qu'à la fin du 20^{ème} siècle avec l'extension urbaine d'une agglomération qui dépasse aujourd'hui les 500 000 habitants et forme le 2^{ème} centre industriel du pays.

De nombreuses villes du littoral chilien, menacées par les tremblements de terre, ou les raz de marée, furent définitivement abandonnées ou déplacées ou connurent des changements d'activité: Valdivia, Angol, Chillan, Osorno, cette dernière, fondée en 1558, abandonnée dix ans plus tard, ne fut refondée qu'en 1790 et dépasse actuellement les 100 000 habitants. Le tremblement de terre de 1939 a fait descendre la ville de Chillan trois mètres en dessous de son niveau initial, celui de 1960 a liquidé l'industrie de Valdivia. De même, sur le versant argentin de la cordillère, Mendoza a été entièrement rasée en 1861 à la suite d'un tremblement de terre qui a fait 10 000 victimes sur les 15 000 que comptait la ville⁷.

Intégration des Patagonies

Une cordillère haute et jeune où tremblements de terre et éruptions volcaniques ne sont pas rares, fait obstacle aux déluges d'eau venant du Pacifique et sépare un versant hyperhumide de brouillards, fjords, glaciers, dont les pentes sont couvertes de la fameuse « forêt de pluie » avec ses *nothofagus* (hêtre austral), d'un versant sous le vent, steppique ; devenu le domaine de l'élevage extensif des ovins. Après une période de contact culturel et de cohabitation pacifique de part et d'autre de la cordillère, la ligne de crête fut prise comme frontière entre le Chili et l'Argentine. La partie la plus australe a fait notamment l'objet de sérieuses luttes d'influences à l'avantage de la marine chilienne qui a finalement obtenu la pleine souveraineté pour son pays sur le très stratégique détroit de Magellan dont

⁷ Informations issues du livre d'Alain Musset « les villes nomades du nouveau monde » Ed. EHESS, 2002.

elle s'est assurée la possession des deux rives, et la division de l'île de la Terre de feu (traité de 1882). Le Chili a également pris l'avantage dans le secteur du canal de Beagle dont l'Argentine ne contrôle plus que la partie orientale de la rive nord (Ushuaia). Les tensions frontalières ont été ensuite exacerbées par la présence de ressources pétrolières terrestres et *off shore* dont dispose la région. La découverte de gisements de pétrole dans l'Atlantique a, par ailleurs, motivé la revendication argentine sur les îles Malouines et la courte guerre qui s'en suivit (1982). Toujours en ce qui concerne l'accessibilité de ces « bouts du monde », l'Antarctique suscite bien des intérêts, faisant l'objet d'expéditions scientifiques et touristiques.

Déployées sur 16° de latitude, les différentes Patagonies n'ont été véritablement peuplées et reliées qu'au 19^{ème} siècle à partir du développement de l'élevage ovin tandis que s'affirmait le rôle de quelques villes-ports : du côté chilien, Chiloé, riche centre agricole et Punta Arenas, contrôlant la Magellanie, traversée par les vapeurs du monde entier avant l'ouverture de Panama ; et du côté argentin Comodoro Rivadavia, port de pêche devenu centre pétrolier après la découverte des premiers gisements en 1907, Rio Gallegos et ses abattoirs, ou encore Ushuaia, la ville la plus australe du monde. Entre ces points, des angles morts, longtemps délaissés comme Aysen ou Palena font l'objet d'accaparement foncier par des sociétés qui se font octroyer d'immenses concessions. Les coupes de bois et la pêche s'exercent de façon inconsidérée, les mesures de protection du milieu naturel ne seront prises qu'à la fin du 20^{ème} siècle.

Cette division en deux Patagonies est-elle en train de s'estomper avec le mouvement d'intégration continentale et le changement de perception du Cône austral ? Pour reprendre la démonstration de Philippe Grenier, la Patagonie est passée, en quelques décennies, d'un territoire-obstacle, battu par les tempêtes, que l'on contournait, à un territoire-ressource que le Chili et l'Argentine ont cherché à peupler et à exploiter, pour devenir un territoire-spectacle parcouru par des écotouristes avides de produits nouveaux. Si ces transformations mettent en péril un milieu fragile, elles indiquent aussi de nouvelles possibilités de développement assorties de principes de précaution.

Au total, trois millions d'habitants pour le Chili austral si on y inclut le « petit sud chilien » de Concepcion à Valdivia et à Puerto Montt qui forme la région des lacs, caractérisée par une colonisation allemande, parfois surnommée la « Suisse chilienne ». Les habitants de ce « finistère », se sentent souvent incompris du centre du pays et semblent souhaiter une intégration plus forte entre les deux versants pour résoudre le

manque des infrastructures. Les Patagons estiment volontiers que l'intégration est trop lente et soutiennent la doctrine récente des corridors bi-océaniques et de la multiplication des points de passage pour retrouver l'unité perdue d'une seule Patagonie. En effet, au 18^{ème} siècle, une véritable « société de frontière » fonctionnait, parcourant le réseau des chemins entre le Rio de La Plata et le Chili, tissant des relations commerciales et culturelles entre l'Araucanie et les Pampas principalement autour des produits de l'élevage : transhumance des troupeaux, cuirs, graisse... A partir de 1850, la formule dite de « cordillère libre » accompagnée d'un régime commercial spécifique pour la circulation du bétail, est défendue particulièrement par l'Argentine qui vend ses animaux dans les foires chiliennes. Malgré tout, un régime protectionniste et des barrières douanières se mettent en place, jusqu'aux récentes mesures intégrationnistes de la fin du 20^{ème} siècle qui relancent alors le concept de « cordillère ouverte » avec des projets conjoints de développement régional.

Nouvelle économie patagonienne

Le Chili reste un grand exportateur de produits primaires agricoles, forestiers et piscicoles. Cette base primaire exportatrice reste assez diversifiée, lui permettant de stabiliser sa croissance grâce à une gestion macro-économique rigoureuse.

Le Chili est au premier rang des pays latino-américains pour les produits de la mer. Oursins, crabes, palourdes et les célèbres *loco* (concholepas), tout se ramasse sur ses rivages. En une quinzaine d'années, la production passe de quelques centaines de tonnes à des milliers, avant de s'écrouler par épuisement des stocks. Ainsi la pêche du merlu du sud qui représentait 5000 tonnes en 1977, atteint 70 000 tonnes dix ans plus tard et plafonne à 20 000 tonnes au milieu des années 1990 pour des prises pratiquées aussi bien par les navires-usines que par les pêcheurs artisanaux. L'évaluation des stocks fait l'objet de controverses et « la répartition des quotas entre zones géographiques et catégories de pêcheurs exacerbe les antagonismes régionaux » (Grenier, 2003 :139). La définition de la « zone économique exclusive » des 200 milles marins devant les côtes, garantit au Chili un espace de pêche considérable. Le pays œuvre cependant pour élargir l'aire de protection dans les océans.

L'élevage de saumon est un autre épisode de cette mondialisation des produits de la mer. De 300 tonnes en 1980, la production des fermes d'élevage est passée à 20 000 tonnes en 1990 et à 180 000 en 2000, créant 25 000 emplois directs et un million de dollars d'exportations, plus que la farine de poisson dont le Chili est toujours le premier producteur

mondial. Les multinationales, norvégienne, finlandaises, nord-américaines contrôlent en grande partie la production, elles interviennent au sud pour travailler en continue et intégrer verticalement la chaîne de production : usines d'aliments, production d'œufs, usines de conditionnement, dispositif d'exportation, dans une course à la standardisation du produit, mais aussi à l'occupation de l'espace. En effet, les salmoniculteurs cherchent à obtenir une législation sur l'aquaculture qui leur garantirait des concessions dans des aires protégées et la mobilisation des moyens publics pour les aménagements nécessaires au développement du secteur. Cependant des voix s'élèvent pour réclamer contre la pollution des eaux par les fermes d'élevage toujours à la recherche d'eaux plus neuves, et contre le pillage des poissons qui servent de nourriture aux saumons.

En ce qui concerne la forêt australe, l'exploitation du bois et les incendies menacent cette fragile ressource qui survit dans des conditions extrêmes grâce à trois facteurs : une forte humidité, une couverture de cendres volcaniques et la plasticité des espèces. L'administration peine à élaborer une politique forestière efficace, malgré la création, en Patagonie, de 5,9 millions d'hectares de parcs nationaux et de 4,6 millions d'hectares de réserves nationales.

Du côté argentin, la province de Rio Negro et sa capitale Neuquén vivent de l'exportation de fruits (citrons, pommes, cerises...), mais plus encore de l'économie pétrolière, avec ses vastes zones d'exploitation et ses usines de traitement. La région fournit la moitié des 640 000 barils/jour extraits dans le pays, un réseau interne d'oléoducs relie les bassins de Neuquén et Cuyo aux raffineries de Luján de Cuyo, d'Ensenada et de Puerto Rosales. Le réseau de gazoducs est encore plus étendu, reliant le bassin Austral de San Jorge à Neuquén, Bahía Blanca et Buenos Aires. Le transport par oléoduc, polyduc et gazoduc a pris, en Argentine, une grande extension spatiale et se développe sur le marché régional en se ramifiant vers de nouveaux centres de consommation des pays voisins

Sur le littoral atlantique, Comodoro Rivadavia, capitale nationale du pétrole, a traversé le 20^{ème} siècle en suivant les péripéties de l'exploitation des hydrocarbures en lien avec le projet d'industrialisation nationale. Située à mi-chemin entre Buenos Aires et Ushuaia (1800 km), Comodoro Rivadavia s'inscrit comme une ville de services relais sur le littoral de la Patagonie : les liaisons aériennes y ont été développées dès la fin des années 1920 (Antoine de Saint-Exupéry) et son port ouvert sur le Golfe de San Jorge assure les liaisons Atlantique/Pacifique. L'activité pétrolière du bassin de San Jorge est toujours intense et

fournit le tiers de la production nationale. La production gazière y est moindre (4 milliards de m³/an), à peine 8% de la production nationale. Cependant la privatisation de l'entreprise publique YPF, jusque là symbole d'un projet industriel national et creuset d'une culture locale, a entraîné non seulement la paupérisation de sa population mais aussi la désintégration de son identité « Ypefiana ». La société de Comodoro Rivadavia cherche une réinvention territoriale dans son rattachement à l'identité patagonienne et dans une diversification de ses activités (Carrizo, 2003).

Région magellane et Terre de Feu

Un peu plus au sud, la ville portuaire de Rio Gallegos, capitale de la province de Santa Cruz, ville-relais sur la nationale n°3 qui conduit de Buenos Aires à la Terre de Feu, se développe également. La province met en valeur les ressources touristiques de ses lacs glaciaires, notamment la chute d'icebergs du très fameux glacier Perito Moreno dans le lago Argentino, où la ville de Calafate consolide son équipement touristique (aéroport, chaînes hôtelières...). Il s'agit déjà de la région magellane composée de l'extrémité du continent et de l'île de la Terre de Feu, qui regroupe près de 500 000 habitants dont les 2/3 sont en Argentine. Au Chili, quatre provinces composent de la XII^{ème} région dont la capitale Punta Arenas, qui regroupe avec 130 000 habitants, les 3/4 de la population. Des différents frontaliers ont alimenté, jusque dans les années 1980, les tensions géopolitiques entre l'Argentine et le Chili dans ce bout du monde. Or, pour accéder à sa partie du territoire de la Terre de feu, l'Argentine doit emprunter les ports magellaniques chiliens. Inversement, pour rejoindre le Chili continental par voie terrestre à partir de Punta Arenas, la capitale chilienne de la Terre de feu et son principal port, il est nécessaire de passer par le territoire argentin. La « route australe », qui relierait Puerto Montt à Punta Arenas, rencontre l'obstacle des grands glaciers du sud (*campo de hielo Sur*). Le passage le plus fréquenté emprunte donc le versant argentin des Andes, pour regagner le Chili par le *Paso de integración austral*. Symétriquement, l'accès routier à la Terre de Feu argentine suppose de franchir le détroit de Magellan, ce qui ne peut se faire qu'en territoire chilien. Ainsi, les véhicules qui se rendent aux deux villes argentines de la Terre de Feu, Ushuaia et Río Grande, franchissent le détroit au *Paso de integración austral*, rentrent en Argentine par le *Paso San Sebastián*.

La région a longtemps vécu des activités de l'élevage ovin, de l'exportation de la laine et de la viande de mouton, ainsi que de la pêche. Puis les deux pays ont installé une notable industrie pétrolière, des usines de traitement et de kilomètres de gazoducs. Le plus long

d'entre eux, le gazoduc San Martín, relie les gisements de la Terre de Feu aux grandes villes de la côte atlantique. Les deux compagnies nationales ENAP et YPF ont joué un rôle majeur d'aménageurs dans ces territoires lointains et stratégiques et, dans la phase actuelle d'exploitation approfondissent leur collaboration. En effet, les territoires chiliens et argentins se trouvent de plus en plus imbriqués, plus que partout ailleurs sur leur longue frontière, car avec l'exploitation *offshore* (une quarantaine de plates-formes dans la partie orientale du détroit de Magellan) l'ENAP diversifie ses activités en Terre de Feu, maintient un chantier naval à Bahía Laredo (25 km de Punta Arenas), un complexe portuaire à Cabo Negro qui accueille des grands navires destinés au transport des produits chimiques, notamment du méthanol produit sur place par l'usine Methanex et destiné à l'Amérique du Nord. Elle dispose également d'une petite raffinerie à Gregorio. Le premier gazoduc d'interconnexion entre l'Argentine et le Chili, fonctionne depuis 1996.

Enfin, les migrations de populations soudent les deux espaces. Ce sont principalement les chiliens qui viennent travailler en Argentine, aussi bien dans les *estancias* pour la tonte des moutons que dans le secteur du pétrole.

Pour certains chercheurs argentins, la Patagonie australe représente un cas « d'intégration inachevée » où la coordination entre les deux pays est incomplète, notamment dans le domaine du tourisme (tourisme international de haut niveau). Par contre, dans le secteur pétrolier « une intégration fonctionnelle » existe entre le Chili et l'Argentine, matérialisée par la jonction des réseaux de gazoducs et de polyducs entre les deux pays.

- 0 -

En Patagonie, le développement de l'exploitation des hydrocarbures fondé sur une logique de réseau entre en conflit avec les enjeux de préservation environnementale, particulièrement sur les littoraux, milieux fragiles, que recherchent aussi les entrepreneurs du tourisme et les entreprises piscicoles. Cependant toutes les activités supposent un usage efficace des réseaux et devraient à terme œuvrer en synergie. Dans ce type de régions périphériques, le défi de l'aménagement réside dans la combinaison de la garantie d'un milieu naturel préservé avec un système économique régional performant. Les régions septentrionales du Brésil sont confrontées à ce même enjeu.

4 - Les Nords

Les deux macrorégions du nord du Brésil, le Nordeste et l'Amazonie, se trouvent excentrées par rapport à la dynamique de Mercosud, mais elles pratiquent l'ouverture et s'inscrivent dans la mondialisation selon des problématiques spécifiques. Le Nordeste, composées de neuf Etats⁸, péninsulaire et isolé des axes de développement sud-américains par la vaste zone semi-aride du Sertão (hormis sa liaison avec les villes du Sudeste), concentre son développement sur sa façade atlantique, se tourne vers l'international (Etats-Unis, Europe) et cherche des solutions à la dévitalisation de son intérieur. L'Amazonie, dernier grand massif forestier de la planète, aux enjeux écologiques et économiques considérables, est partagée entre huit pays qui, après des décennies de différends frontaliers, entreprennent des actions de concertation et de coopération depuis la signature du pacte amazonien en 1978. Le Brésil qui, avec huit de ses Etats fédérés qui sont amazoniens⁹, détient les deux tiers de l'Amazonie et joue un rôle déterminant dans l'élaboration des politiques de développement durable pour cet espace, ainsi que pour l'ouverture vers les Caraïbes. La problématique du développement durable, sous l'angle de l'analyse des pratiques de conservation de la nature, est ici centrale. Elle constitue un enjeu particulièrement significatif dans les espaces périphériques.

Les racines du sous-développement nordestin

La péninsule du continent sud-américain, la plus proche de l'Afrique et de l'Europe, a été la première colonie agricole de l'Amérique portugaise organisée autour de l'exportation du sucre de canne ; Salvador de Bahia en a été la capitale entre 1549 et 1763. Cet espace, vaste comme trois fois la France (1,5 millions de km²), est devenu, au moment de l'industrialisation, une région périphérique et dépendante, caractérisée au 20^{ème} siècle par le sous-développement, avec un niveau industriel faible et des structures politiques et sociales passablement sclérosées. Durant les années 1960 et 1970, elle fournit d'importants contingents de main d'œuvre à la région de São Paulo alors en plein décollage industriel.

⁸ Alagoas, Bahia, Ceara, Maranhão, Paraíba, Pernambouc, Piaui, Rio Grande do Norte, Sergipe, totalisaient 48 millions d'habitants au recensement de 2000.

⁹ Acre, Amapa, Amazonas, Mato Grosso, Para, Rondonia, Roraima, Tocantins. (14 millions d'habitants)

Elle reste la région matrice de la nation brésilienne, lieu de naissance de notables écoles de pensée, à commencer par celle de Gilberto Freyre (1902-1987) expliquant les fondements de la société brésilienne et de son métissage¹⁰, ou celle de Celso Furtado (1920-2004) qui fournit l'œuvre de référence sur les cycles économiques et l'intégration nationale¹¹. Ce dernier fut, en 1959, l'artisan de la création de la SUDENE¹², imaginée comme un outil de lutte contre le sous-développement régional ; compte également la contribution de Francisco de Oliveira dénonçant ouvertement les situations de domination et d'injustice sociale. Tous mettent l'accent sur les différentiels des effets d'accumulation et de développement entre le Sudeste et le Nordeste, celui-ci étant handicapé par le poids de son secteur rural archaïque et de sa situation périphérique. Le Nordeste creuse sa dépendance en exportant des produits agricoles et en important ses produits industriels du Sudeste. L'équipement des ménages y est trois à quatre fois moindre que dans le sud du Brésil.

A la fin des années 1990, la pauvreté reste forte, principalement en zone rurale, où vit plus de 40% de la population nordestine partageant le plus souvent la condition précaire des deux millions de petits exploitants qui pratiquent une agriculture de subsistance loin des marchés et dont les fils sont des perpétuels candidats à la migration. La réforme agraire reste localisée, timide avec un encadrement insuffisant des paysans, alors que les mécanismes d'incitations fiscales aux nouvelles entreprises, conduisent le plus souvent à pérenniser les positions sociales, jouant essentiellement au bénéfice des grands propriétaires terriens. Cependant, depuis la démocratisation de 1985 et sous la pression des syndicats des travailleurs ruraux et du mouvement des sans terres (MST), des mesures effectives de redistribution des terres et d'appui à l'agriculture familiale sont menées à bien, mais en nombre trop limité. L'industrialisation suit difficilement malgré des politiques d'incitation. Les deux exemples économiques les plus réussis correspondent à deux modèles : la Bahia, qui diversifie ses industries après avoir bénéficié de la politique nationale de développement par pôle et le Ceara dynamise son économie sous l'impulsion des entrepreneurs locaux. Ainsi, Camaçari, le pôle pétrochimique de la Bahia créé en 1974, rassemble, autour d'une unité de cracking, une quarantaine d'entreprises de produits chimiques de première et deuxième génération,

¹⁰ FREYRE Gilberto, *Casa grande e senzala*, 1933, trad. *Maîtres et esclaves, formation de la famille brésilienne en régime patriarcale*. Gallimard, 1952.

¹¹ FURTADO Celso, *La formation économique du Brésil, de l'époque coloniale aux temps modernes* Paris, Mouton 1972.

¹² SUDENE : Superintendance de développement du Nordeste. Cet organisme a conduit de multiples études et programmes sur la région visant à encourager l'industrialisation, la modernisation agricole et l'intégration économique grâce à des fonds spéciaux de la Banque du Nordeste du Brésil, BNB.

offrant jusqu'à 20 000 emplois directs, et joue toujours un rôle moteur dans le développement régional permettant à l'Etat de la Bahia de présenter les meilleurs indicateurs économiques du Nordeste ; tandis que le Ceara et sa capitale Fortaleza, qui dépasse les deux millions d'habitants, jouent la carte du tissu dense de PME et des industries de main d'œuvre, textile, confection, chaussures.

Au-delà des marques du sous-développement et pour sortir de cette identification à la pauvreté, une dynamique identitaire s'appuie sur l'idée positive d'une "nordestinité" définie comme le sentiment d'appartenance à la région qui pourrait fonctionner comme une construction politico-culturelle capable de ressouder les diversités intra-régionales et de projeter d'une nouvelle manière la région dans la nation. En interne l'appartenance à des sous-ensembles culturellement marqués renforce cette dynamique. Ainsi la « bahianité » marque l'identification à la culture afro-brésilienne et la valorisation des arts musicaux et religieux.

Une périphérie à intégrer

Depuis une vingtaine d'années la conjonction d'une demande en main d'œuvre moindre de l'appareil productif pauliste (3^{ème} révolution industrielle), ralentissant les migrations, et les politiques de développement régional conduites dans le Nordeste font que la région s'oriente vers de nouvelles voies de développement. Des modes de gestion inédits sont mis en place, tant pour des modèles de production (textile, fruits tropicaux ou creveticulture) que pour l'usage des ressources naturelles (gestion décentralisée de l'eau ou mise en valeur des paysages littoraux ou intérieurs). Les acteurs de chacun des sous-ensembles régionaux tentent de pousser au mieux les capacités de leurs territoires, pour contribuer à la croissance globale régionale. Ainsi les productions agricoles irriguées sont orientées vers le marché mondial, tandis que le développement d'activités touristiques sur les 4000 kilomètres du littoral nordestin visent à attirer des clients du Brésil et du Mercosud.

Cependant, malgré de nombreux programmes de développement, les indicateurs socio-économiques restent durablement inférieurs à la moyenne nationale. La participation du Nordeste au PIB de l'Union stagne autour de 13% et la modernisation par enclaves productives a tendance à exacerber les inégalités socio-spatiales.

Comment réformer les activités agricoles et rendre les producteurs autonomes tout en investissant dans la modernisation des systèmes de production? Comment défendre un modèle d'agriculture familiale adapté aux milieux et à la population nordestine ? Plusieurs situations locales peuvent être distinguées :

- dans la région de la canne à sucre, en proie à la valorisation foncière, les journaliers tentent d'obtenir l'accès à un lopin de terre, tout en maintenant leur situation de salariés dans les grandes entreprises agricoles qui répondent aux standards du marché national de l'alcool-carburant et du marché international du sucre ;
- dans les Cerrados de l'ouest de la Bahia et du sud du Piauí et du Maranhão, des *gauchos* acquièrent des terres et entreprennent une agriculture mécanisée, à base de culture du soja, ouvrant, grâce à des techniques d'irrigation à grande échelle (pivot central), des régions jusque là très isolées ;
- dans le Sertão, la mobilisation des ressources hydriques a été renouvelée par des politiques nationales et locales de modernisation des techniques d'irrigation et d'équipement pour élargir l'accès à la ressource et préparer la commercialisation de nouveaux produits : fruits tropicaux, coton de qualité, caprins sélectionnés... Cette région de 1 million de km², définie comme le « Polygone de la sécheresse », encore peuplée de vingt millions d'habitants et détentrice de symboles forts de l'histoire et de la culture brésilienne depuis le 19^{ème} siècle, joue sur les atouts de son soleil (plus de 3000 heures par an) et rappelle régulièrement son ambition de devenir une Californie. L'organisation de quelques grands périmètres irrigués, principalement de part et d'autre du fleuve São Francisco, en aval du barrage de Sobradinho où la conurbation de Petrolina/Juazeiro (400 000 habitants) devient un pôle de modernisation, montre ce qu'il est possible d'entreprendre au cœur de la zone semi-aride, à condition de pouvoir irriguer. Pour se prémunir contre les sécheresses les plus sévères qui périodiquement affligent le Sertão, selon des fluctuations liées à l'apparition de El Niño, l'idée est de garantir l'accès à l'eau en transposant 3 à 4% du débit pérenne du São Francisco vers les vallées, préalablement équipées de barrages de retenue, des fleuves à étiage du Ceará et de la Paraíba. Ainsi, pour retenir ses habitants, le Sertão a vocation à devenir un grand conservatoire de l'eau.

La nouvelle littoralisation

La zone de la plaine côtière est en pleine transformation. Tous les Etats du Nordeste accompagnent le mouvement de la mondialisation en rééquipant leurs littoraux par de

grands aménagements, notamment balnéaires et portuaires, assortis de dispositifs de protection environnementale. Un Plan de Développement Touristique (Prodetur), appliqué dans le Nordeste élargit les possibilités d'investissement dans les activités touristiques. Les chantiers se multiplient à proximité des grandes agglomérations pour un meilleur accès aux plages, avec des autoroutes, des centres commerciaux, des complexes hôteliers. Chaque grande ville présente un front maritime urbanisé sur plusieurs dizaines de kilomètres : Salvador, Natal ou Fortaleza en sont des exemples. Pourtant le rééquipement des littoraux ne s'arrête pas là. L'aménagement de parcs d'élevage de crevettes, la modernisation des usines à sucre et des distilleries d'alcool, des installations pétrolières et gazières, des plantations d'eucalyptus (sud Bahia) pour l'industrie du papier-cellulose, relancent l'économie régionale, mais provoquent aussi des dégâts environnementaux : pollution des eaux et modification des paysages naturels (dunes, cocoteraies, mangroves...). Partout, la compétition entre les activités pratiquées par les populations locales (pêche et activités artisanales) et les nouvelles implantations modernes ravivent la spéculation foncière et réactivent des conflits sociaux autour de l'accès aux ressources. Des inventaires et des plans de gestion des zones côtières à différentes échelles sont mis en place pour préserver des espèces menacées et maîtriser les impacts sur les milieux littoraux.

De plus, afin de ne pas être en dehors des circuits du commerce mondial, le processus de modernisation des ports est enclenché. Le système portuaire brésilien répondait mal aux normes de la mondialisation; le coût du fret y était élevé, les temps d'opération fort longs et la manutention d'un container deux fois plus chère que dans la moyenne des ports internationaux. D'où un gros effort pour réinscrire ces ports dans le flux des échanges mondiaux et redonner une importance au trafic de l'Atlantique Sud par l'implantation de nouveaux systèmes de gestion. Ainsi des ports aux équipements spécialisés surgissent dans le Nordeste : Itaquí (Maranhão), premier port pour les tonnages, exporte annuellement 60 millions de tonnes de minerais de fer de Carajas ; Pecém, nouveau port du Ceara, exporte des fruits de terre et de mer ; Suape, nouveau port du Pernambouc, centre alcool-sucrier et terminal de containers ; Salvador, et ses terminaux spécialisés dans la baie de tous les Saints, en particulier, pétroliers.

Ainsi, le caractère péninsulaire et atlantique du Nordeste favorise l'ouverture de la façade maritime, particulièrement des grandes villes de Salvador, Recife, Fortaleza et São

Luis, dont trois sont classées au patrimoine mondial de l'Unesco qui améliorent leurs liaisons avec le reste de l'Amérique du sud, l'Europe et les Etats-Unis (Floride) et développent leurs fonctions patrimoniales et touristiques. L'adaptation des équipements, notamment aéroportuaires, est une condition de la réussite de ce nouveau modèle de développement, tel ce projet d'aéroport international à Natal (Rio Grande do Norte), ainsi que le perfectionnement des voies de communication et des infrastructures hôtelières. Les principaux défis d'aménagement rencontrés portent sur le système de gestion des grandes villes, qui sont aussi des métropoles de la pauvreté, dépassées par l'arrivée constante de migrants peu formés et se contentant de conditions de vie précaires. L'urbanisation du front de mer est le fait des familles les plus aisées, alors que les collines ou encore les zones basses et insalubres, les fonds de baies marécageux sont occupés par des populations pauvres dans des quartiers non équipés : les *mocambos* de Recife, les *palafitas* de Salvador et à São Luis do Maranhão.

Les différenciations régionales se consolident, alors que s'observe un retour à la concentration de la population sur le littoral du Nordeste au détriment de l'intérieur, ce Sertão aux villes moyennes et petites sous-équipées et à l'agriculture familiale menacée, qui se dévitalise. Une des orientations possibles est celle de la réappropriation sociale et symbolique de ces espaces *sertanejos* en y relançant la sauvegarde du milieu naturel et ses produits de terroir : coton, sisal, cuirs, fromages... L'écosystème de la *caatinga*, cette brousse à épineux si particulière, longtemps voué à l'élevage extensif et dont les meilleurs bois d'œuvre ont été retirés est, en effet, très amoindri. Des zonages de protection commencent à y être institutionnalisés avec la délimitation de réserves ou parcs naturels, notamment à partir des reliefs et de leurs piémonts (Chapada de Arraripe, Serra da Capivara...). Le potentiel minier reste important ; pourtant, l'avenir de cette région semi-aride de l'intérieur, est à ce jour encore incertain. De grands projets d'aménagement, telle la transposition des eaux du fleuve São Francisco, apporteront-ils une solution ? Pour l'heure, malgré la transformation de sa zone littorale, le Nordeste continue à être une région d'émigration des jeunes.

L'Amazonie entre développement et préservation

Les conditions d'un développement durable

L'Amazonie correspond à la fois au bassin hydrographique du plus important système fluvial du monde, ainsi qu'au dernier grand massif tropical de la planète. L'ensemble forestier couvre près de 6 millions de km², centré sur l'Amérique du sud équatoriale qui constitue une des régions parmi les plus riches en **biodiversité**, il s'y trouverait de 15 à 20% du total des espèces de la terre (estimé à 13 millions) avec une flore particulièrement diversifiée de 55 000 espèces, ce qui représente 20 à 22% des espèces de plantes connues. Si l'on prend les douze pays les plus riches en diversité biologique, six d'entre eux sont en Amérique du sud formant autour du Brésil un vaste bloc : Colombie, Pérou, Bolivie, Equateur, Venezuela. Mais, si les écosystèmes sont riches, ils sont aussi fragiles ; les biotopes (milieu de vie caractérisé par des conditions écologiques données) peuvent disparaître à la suite de la perturbation des éléments qui le composent ; or toute perte de la diversité est irréversible. En ce qui concerne la faune, les espèces les plus faciles à prendre ont d'abord été pillées en bord de fleuves (tortues, lamantins, ...), puis, à partir du milieu du 20^{ème} siècle, l'exploitation, avec des moyens techniques accrus et des impératifs de gain immédiat sans souci du futur, provoque des ravages dans les forêts de terre ferme. La dégradation des écosystèmes forestiers est tout aussi néfaste que la déforestation proprement dite. Pour sauvegarder ce qui peut l'être de cette biodiversité, un certain nombre de programmes sont mis en application impliquant le plus possible la population locale par la reconnaissance des savoirs et la diffusion des connaissances et des pratiques, tout en cherchant à promouvoir une gestion durable des forêts.

C'est ainsi que les populations amazoniennes **sylvicoles**, font l'objet d'un renouveau d'intérêt pour des raisons politiques et culturelles, parce qu'elles apparaissent comme "écologistes" avant l'heure grâce à leur grande connaissance des processus naturels de la forêt. Les Amérindiens sont capables d'y utiliser une centaine de plantes pour la nourriture, la santé, la décoration, pratiquant l'usage collectif des territoires dans lesquels ils pêchent, chassent, cueillent et cultivent le manioc. Les terres indigènes, placées sous la juridiction de l'Etat fédéral, sont attribuées aux groupes qui les occupent. Au total, les 225 000 Indiens de l'Amazonie brésilienne ont obtenu la reconnaissance de plus de 300 aires indigènes, couvrant 100 millions d'hectares, c'est-à-dire 20% de l'Amazonie brésilienne. Cependant ces territoires, rigoureusement délimités, peuvent, malgré tout, être envahis par des

bûcherons, des orpailleurs et autres défricheurs qui font pression pour l'exploitation des ressources, exprimant ainsi que les besoins immédiats de développement s'imposent souvent. Ce n'est que l'un des multiples conflits socio-environnementaux que les politiques publiques de l'environnement, par manque de moyens, tardent à résoudre.

Un front pionnier toujours actif

Depuis le milieu des années 1970, les Etats du bassin amazonien ont tous cherché à mieux intégrer leur portion d'Amazonie à leur territoire national en lançant d'importants programmes d'infrastructures et de colonisation agricole publiques et privées. Au Brésil, l'ouverture des routes (la Belém-Brasília, la transamazonienne, la Cuiaba-Santarém) a provoqué une intense exploitation du bois (25 millions de m³, ce qui correspond à 6,2 millions d'arbres) qui fait de l'Amazonie brésilienne le 2^{ème} producteur du monde de bois tropicaux¹³ et un afflux de migrants. Les activités du bois créent 350 000 emplois et celles de l'agriculture plus d'un million pour 400 000 exploitations familiales et 40 000 grands domaines. Le front de colonisation poursuit sa poussée dans la forêt ; il y progresse, à raison de 20 000 km² par an en moyenne depuis 30 ans, le long d'un **arc de déforestation** qui, partant du Para-Maranhão va jusqu'à la frontière bolivienne de l'Acre, prenant en écharpe des régions où le taux de déboisement atteint 40%. A l'opposé, dans la haute Amazonie (Etat d'Amazonas), le taux de déboisement s'établit à 2,5% du territoire. La première ressource qui intéresse les pionniers est la vente du bois d'œuvre et des milliers de scieries accompagnent le front de défrichement, le bois transformé étant destiné pour les 2/3 au marché intérieur. Des noyaux de peuplement, où les premiers équipements sont constitués par les scieries, les fours à farine de manioc, les rizeries et les abattoirs, se créent. L'élevage bovin s'impose en Amazonie ; on y compte déjà trois bovins par habitant. En effet, la plantation d'un pâturage, ou d'une culture pérenne s'avère, la solution la plus rentable en réponse à la basse fertilité des sols. La qualité du cheptel se consolide, ainsi que le traitement et l'exportation de viandes.

La frange méridionale de l'Amazonie est aussi atteinte par le boom d'une plante subtropicale, le soja, dont la culture a été adaptée au climat équatorial grâce à de nouvelles techniques. La géographie du soja, qui avait démarré dans le Rio Grande do Sul, a ainsi spectaculairement évolué, pour hisser le Mato Grosso au rang de premier producteur du Brésil. La surface plantée en grains a doublé entre 1991 et 2001 et dépasse les 5,5 millions

¹³ Après l'Indonésie. Les autres pays du bassin amazonien produisent 13 Millions de m³.

d'hectares, tandis que sa production a triplé passant de 5,3 à 16 millions de tonnes. Les rendements y sont supérieurs à la moyenne nationale. Cependant une telle croissance paraît difficilement soutenable à long terme, les sols naturellement fragiles doivent être corrigés par des apports en calcaire et phosphore, les machines agricoles constamment modernisées, ainsi que les formes de stockage, de transformation et de transport du produit pour qu'il reste compétitif. Or, si le prix au sortir d'une ferme du Mato Grosso est bas, il s'élève avec les milliers de kilomètres à parcourir avant d'atteindre les ports exportateurs.

Des réactions pour défendre la grande forêt et ses habitants ont suivi l'implantation des programmes « développementistes » des années 1970 ; avec le renforcement des préoccupations écologistes et les nouvelles mesures de décentralisation, des pratiques de planification plus soucieuses de **protection** et de conservation du milieu naturel ont été mises en place. Grâce aux images satellitaires, aux outils graphiques informatisés et aux GPS, qui permettent de mieux garantir les délimitations, d'observer les superpositions d'usages et les transgressions de limites, les zonages deviennent plus précis, sans qu'on assiste toutefois à une diminution des conflits territoriaux car la pression sur les terres reste élevée puisque l'Amazonie reçoit encore des migrants. Chaque niveau, fédéral, fédéré et municipal, met en place des plans de développement compatibles avec les principes de protection environnementale, c'est-à-dire des zonages à des échelles de plus en plus fines. L'Institut brésilien de l'Environnement (IBAMA) vérifie l'application des réglementations et favorise les plans de gestion forestière, la certification du bois et le respect des Unités de conservation de la Nature, qui couvrent près de 10% de la surface de l'Amazonie, avec un objectif à 30% à terme. L'Institut brésilien de Colonisation et réforme Agraire (INCRA) s'occupe du cadastre, de l'impôt foncier et organise des lotissements ruraux. Plusieurs centaines de milliers de petits producteurs attendent de recevoir un lopin. Au niveau local, les ONG encadrent la réalisation de projets-pilotes d'agroforesterie ou d'activités artisanales.

Cependant, l'Amazonie est d'ores et déjà majoritairement urbaine et compte, outre les deux capitales millionnaires de Belém et Manaus, dix **villes** de plus de 200 000 habitants. La part de population urbaine passe de 38% en 1970, à 51% en 1980 et à 68% en 2000. L'urbanisation correspond à une stratégie d'occupation promue par l'Etat, d'un côté, pour encadrer les groupes de migrants, d'un autre pour articuler un réseau entre les anciens et les nouveaux centres urbains. Les centres régionaux et locaux traditionnels, tels que

Imperatriz, Conceição do Araguaia, Santarém, Itacoatiara, Tefé, etc, s'étoffent, tandis qu'une série de villes, issues de la colonisation ou renaissantes, intègrent le 2^{ème} niveau de la hiérarchie urbaine: Altamira, Paragominas, Açailândia, Araguaína, Redenção, Jy-Parana... Parallèlement s'érigent de nouveaux centres urbains planifiés, flanqués d'agglomérations spontanées, surgis à partir des grands chantiers : l'usine hydroélectrique de Tucuruí, la mine de Carajás, le domaine de Jari, le chantier de Tucumã ; ou même une nouvelle capitale, Palmas, sortie de terre en 1991 dans l'Etat récemment créé du Tocantins, qui en dix ans dépasse les 100 000 habitants.

La précarité accompagne cette urbanisation galopante, nourrie par l'arrivée de migrants à la recherche de n'importe quelle activité, de *posseiros* chassés de leurs terres, se regroupant dans des sortes de nouveaux villages le long des routes ou dans les faubourgs-bidonvilles des grandes villes. Dans un milieu aussi mobile, les noyaux de peuplement suivent une sorte de **cycle** qui, en une vingtaine d'années, les amène à devenir des chefs-lieux de municipes. Ce sont dans un premier temps de simples noyaux urbains rudimentaires, où s'agglutinent dans la poussière et la fumée des scieries, des milliers d'habitants qui ne disposent ni d'eau, ni d'électricité, ni de services de santé et où prédominent les activités mécaniques et d'extraction lorsqu'il y a de l'orpaillage à proximité. Puis, le boom d'une activité économique de cycle court les fait croître au rang de centres d'activité spécialisée. Ainsi Rolim de Moura (Rondonia) sera « capitale de l'acajou » au milieu des années 1980, Curionópolis, près de la Serra Pelada en « capitale de l'or », sans compter les nombreuses villes « capitales du bœuf » ... Les services locaux s'y étoffent alors; banques, écoles, dispensaires, lieux de culte. La troisième phase correspond ensuite à l'affirmation du pouvoir local avec l'autonomie municipale, la consolidation des services publics (poste, gendarmerie) et privés (lignes d'autobus, supérettes) et les emplois de fonctionnaires. Après le passage du boom du front pionnier, « **l'après-front** » s'organise en une mosaïque socio-économique de plus en plus structurée et largement dominée par les exploitations d'élevage, certaines villes perdant alors des fonctions. C'est le quatrième temps du modèle où s'observe le déclin pour les villes qui ne trouvent pas leur spécialisation productive. Un réseau urbain hiérarchisé, de plus en plus différencié, se met alors en place.

Au total, le nombre de *municípios* a triplé, passant de 153 en 1980 à 487 en 2000, ainsi que le nombre d'élus. Les vieilles oligarchies qui commercialisaient les produits de la forêt, laissent la place à un personnel politique lié aux investissements que l'Etat consent

massivement à la région: fonctionnaires ou profession libérale, propriétaires de supermarchés, de stations de radio, de restaurants.... Les programmes d'investissement préparés pour 2004-2007 prévoient de nouvelles infrastructures, celles-ci ne pourront qu'accroître la fragmentation du massif forestier, tandis que la gestion forestière durable se met lentement en place.

Le développement des infrastructures et les orientations stratégiques qu'il suppose obligent à une concertation politique, car les disputes régionalistes resurgissent lors de l'allocation des ressources. Deux plans pluriannuels d'investissements successifs entre 1996 et 2004 ont cherché à mobiliser des investisseurs publics et privés, mettant en avant des objectifs plus logistiques que proprement régionaux. Parmi les programmes d'intégration nationale, l'un d'eux concerne l'axe nord-sud visant à monter un réseau de transport pour évacuer la production agricole et agroindustrielle du Cerrado des bordures amazoniennes et nordestines ; les deux projets les plus avancés renforcent l'axe Brasilia-Belém, à savoir la voie de chemin de fer nord-sud dont le premier tronçon entre Imperatriz et Estreito a été réalisé et la voie navigable Araguaia-Tocantins.

Parmi les programmes d'intégration continentale, la liaison vers les Caraïbes et le Venezuela a été réalisée par un axe routier asphalté qui joint Manaus à Caracas, visant à élargir le marché des produits de la **zone franche de Manaus** vers les zones peuplées du littoral des Caraïbes, amorçant la liaison vers les Guyanes. A l'est, la liaison vers le Pacifique est toujours incomplète, pourtant l'asphalte brésilien est aux frontières du Pérou et de la Bolivie. Le système navigable amazonien est également en voie d'amélioration pour faciliter le trafic de grandes barges. Le principal aménagement concerne la navigabilité du rio Madeira qui sert à l'évacuation du soja du Mato Grosso vers l'Atlantique par l'Amazone. De même, les terminaux portuaires et aéroportuaires sont améliorés.

Conclusion du Chapitre 4 : Cône Sud et Brésil

Les processus d'intégration s'approfondissent au sein du Cône sud élargi et au-delà à l'ensemble de l'Amérique du sud. Cependant les avancées récentes du Mercosud sont parfois encore plus politiques qu'économiques. Ainsi, en décembre 2004, lors de deux Sommets réunis dans deux villes chargées d'histoire ; Cuzco et Ouro Preto, à quelques jours d'intervalle, les chefs d'Etat de presque tous les pays de l'Amérique du Sud ont donné une impulsion à l'intégration du sous-continent et fait progresser la zone de libre échange. Sous la houlette du gouvernement brésilien, l'élargissement est confirmé. La Colombie, l'Equateur et le Venezuela deviennent de nouveaux membres associés ; en même temps, les bases d'une « Communauté sud-américaine des nations » sont annoncées. Cet élargissement politique est sous-tendu par des grands projets d'intégration économique visant à faciliter les échanges entre les pays par des réseaux transnationaux de transport, d'énergie et de communication, pas moins de 31 projets ont été retenus. Dans le même temps, la consolidation de la démocratie et des droits de l'homme dans cette partie du monde est affirmée comme un objectif commun. Selon le gouvernement du président Lula, il s'agit, plus que de se préparer au processus d'intégration en cours dans les Amériques, de lancer de nouvelles perspectives géopolitiques visant à rendre les Etats sud-américains moins dépendants de leur partenaires économiques, Etats-Unis et Union Européenne, et à transformer la géographie commerciale du monde par une politique Sud-Sud fondée sur le commerce avec l'Inde, la Chine et l'Afrique australe.

Bibliographie

- CARRIZO Silvina, 2003, *Les hydrocarbures en Argentine : réseaux, territoires, intégration*. Thèse de doctorat, Paris3, Sorbonne Nouvelle.
- CORDONNIER Christophe, 2000, « La singularité chilienne : nation et développement » in HERODOTE, n°99, 4/2000, pp 199-213.
- D'ARCY, François, 2005, « Les perspectives politiques du Mercosur, comparaison avec l'Union européenne » in *Droit et société*, n°59, pp 19-37.
- DROULERS, Martine, 2001, *Brésil, une géohistoire*. Presses Universitaires de France, 308 p
- DROULERS, Martine, 2004, *L'Amazonie, vers un développement durable* ». Paris, A. Colin, 224 p.
- DROULERS, Martine et BROGGIO Céline, 2005, *Le Brésil. Que sais-je ?* Presses Universitaires de France, 126 p.
- GRENIER Philippe, 2003, *Des tyrannosaures dans le paradis, la ruée des transnationales sur la Patagonie chilienne*, L'Atalante, 348 p.
- HAESBERT Rogério, *Des-territorialização e identidade, a rede gaucha no Nordeste*. Niteroi, EDUFF, 1997.
- LE TOURNEAU, François-Michel, 2002, « La représentation du peuplement en pays pionnier : l'Amazonie brésilienne », in *L'espace géographique*, n°2-2002, pp. 145-152.
- MEDEIROS, Marcelo, 2000, *La genèse du Mercosud*, L'Harmattan, 502 p.
- MUSSET Alain, 2002, *Villes nomades du Nouveau Monde*, Editions EHESS, 398 p.
- MUSSET Alain, SANTISO Javier, THÉRY Hervé, VELUT Sébastien, 1999, *Les puissances émergentes d'Amérique latine, Argentine, Brésil, Chili, Mexique*, Armand Colin, 208 p.
- PAL, Problèmes d'Amérique latine, n°14, 1994, *La ville et l'Amérique latine*. La documentation française, 345 p.
- SOUCHAUD Sylvain, 2002, *Pionniers brésiliens au Paraguay*, Karthala, 408 p.
- SCHWEITZER Alejandro, 2000, *Intégration régionale et aménagement du territoire dans le Mercosur, frontières, réseaux et dynamiques transfrontalières*. Thèse de doctorat, Paris3, Sorbonne Nouvelle.
- THÉRY, Hervé, 2000, *Le Brésil*, Paris, Armand Colin. 288 pages,
- THÉRY, Hervé et de MELLO, Neli A., 2003, *Atlas du Brésil*, La Documentation française.
- TEYSSIER, Paul, 1997, « L'Amérique latine : perspective géolinguistique » in *Le Français dans le monde*.
- VELUT, Sébastien, 2002, *L'Argentine, des provinces à la nation*, Presses Universitaires de France, 296 p.
- VELUT, Sébastien, 2004, « L'Argentine : identité nationale et mondialisation », *Annales de Géographie*, n° 638-639, pp 489-510.

Sites :

Atlas du Mercosud, <http://www.iheal.univ-paris3.fr/recherche>

Sur la zone des frontières brésiliennes : www.igeo.ufrj.br/fronteiras