

DIAL 3335

BRÉSIL - La nouvelle conquête de l'Amazonie. 4, Gagnants et perdants

Raúl Zibechi

vendredi 24 juillet 2015, mis en ligne par [Dial](#), [Raúl Zibechi](#)

*Dans les [trois précédents numéros](#) et dans celui-ci, nous publions, en lien avec la réflexion en cours sur la question de l'extractivisme, quatre articles de Raúl Zibechi sur l'Amazonie brésilienne [1]. Ces textes constituent les quatre parties du chapitre 7 d'un ouvrage de l'auteur intitulé *Brasil potencia : entre la integración regional y un nuevo imperialismo*, paru à Bogotá en 2012. Ces textes montrent de manière précise et à partir de l'exemple amazonien que l'extractivisme ne se limite pas à l'exploitation minière ou pétrolière, mais requiert en parallèle le développement d'un réseau d'infrastructures (énergie, transports) nécessaires à la transformation et à l'exportation des ressources extraites.*

Si on observe la carte des projets de l'IIRSA, d'un point de vue situé au sud du continent, on peut apercevoir des centralités qui n'étaient pas visibles depuis un point de vue situé au nord. Prenons comme point d'observation la ville de São Paulo, siège de l'unique bourgeoisie qui existe en Amérique du Sud, et nous verrons que les « axes d'intégration et de développement » forment un ensemble de veines qui convergent vers cette ville ou, si on préfère, qu'elle est le centre de cette toile d'araignée complexe et interconnectée. Nous avons vu comment les énormes travaux d'infrastructures relient les deux grands océans de sorte que les marchandises circulent sur tout un réseau de fleuves interconnectés par des voies navigables, avec aussi des routes, des ports et des aéroports, alimentés par de grandes centrales hydroélectriques. São Paulo est le sixième parc industriel du monde. Le Brésil est le premier producteur de viande et de minerai de fer, et le second de soja. C'est pour que ces marchandises voyagent, à bas coût, rapidement et en toute sécurité, vers l'Asie, qu'on construit cette infrastructure impressionnante. Nous pouvons dire ainsi que l'IIRSA est un témoignage du triomphe du commerce Sud-Sud qui est en train de redessiner la carte du monde.

Ce projet d'intégration touche de façon différente chacun des pays et chacune des régions du continent. À grands traits, on peut les qualifier de « gagnants » et de « perdants », selon les bénéfices ou les dommages qui résultent de la mise en application de l'IIRSA. Un des problèmes du projet est, précisément, qu'il accentuera les différences d'un pays à l'autre, entre les régions et entre les secteurs de la société, entre les riches et les pauvres, car tous intégreront le marché mondial de façon inégale, en fonction des « avantages comparatifs » dont ils disposent aujourd'hui. Pour illustrer ces différences nous prendrons comme exemple deux pays : le plus pauvre du continent, la Bolivie et le plus puissant, le Brésil.

La Bolivie a d'importantes réserves d'hydrocarbures, les secondes du continent après celles du Venezuela, les premières réserves mondiales de lithium et d'importants gisements de fer. Elle jouit d'une position géographique clé et son territoire, riche en biodiversité, s'étend de l'altiplano andin à la forêt amazonienne. Le secteur bancaire international, dans son plan *Le changement pour tous*, a considéré que la Bolivie doit devenir « le pays transit du sous-continent et le centre de distribution de gaz et d'autres ressources énergétiques » [2]. Le pays sera amené à construire un nouveau Réseau principal de routes, qui laissera isolées des zones entières du pays mais qui reliera les réserves d'hydrocarbures aux marchés mondiaux. Le pays est traversé par cinq corridors : Axe andin, Axe interocéanique central, Axe Pérou-

Brésil, Axe Bolivie-Paraguay-Brésil et Axe Orénoque-Amazone- Plata.

L'Axe interocéanique central – qui relie le port brésilien de Santos aux ports chiliens d'Arica et Iquique – traverse la Bolivie par sa partie centrale et est indispensable pour des pays comme le Brésil et le Chili, les pays les plus intéressés à favoriser le commerce bi-océanique. La Bolivie est l'objet d'interventions qui fractionnent son territoire.

Le Brésil est dans la situation opposée. Ce type d'intégration exogène lui permet de « progresser dans son désir d'obtenir une position dominante en Amérique latine, résultat de la stratégie mise en place depuis les années 80, qui consiste à s'imposer comme leader régional, grâce à l'incorporation à sa zone d'influence des pays de son environnement géographique le plus proche : l'Argentine, l'Uruguay, le Paraguay, puis la Bolivie et le Chili et par la suite les autres pays de la Communauté andine et enfin toute l'Amérique du Sud, dans le but de consolider son économie face au projet de Zone de libre-échange des Amériques (ZLÉA). » [3]

Le Brésil est dans des conditions similaires à celles des pays du premier monde quand il s'agit de tirer parti de l'IIRSA. Dans les faits, sa relation avec les autres pays sud-américains – à l'exception de l'Argentine – est similaire à celle des pays du centre avec ceux de la périphérie. En premier lieu, le Brésil est le plus concerné de la région par la possibilité d'exporter, par le Pacifique, sa production industrielle et agroalimentaire. En second lieu, les entreprises qui construisent une partie des infrastructures sont brésiliennes. En troisième lieu, la BNDES brésilienne est l'un des principaux financeurs de l'IIRSA.

Un des faits qui révèle le plus clairement les relations Brésil-Bolivie est le projet de construction d'une route qui traverse le Territoire indien et Parc national Isiboro Sécure (TIPNIS). La zone fut déclarée parc national en 1965 et fut reconnue territoire indien le 24 septembre 1990. Ce fut une conquête de la Marche indienne pour le territoire, la vie et la dignité de 1990, quand les peuples de l'Amazonie bolivienne se réunirent au cours d'un important processus d'organisation autour de la CIDOB (Confédération des peuples indiens de l'Orient bolivien), créée en 1982. La marche commença le 16 août 1990 avec 300 Indiens qui entamèrent une marche depuis Trinidad, dans le Bení, et se termina 4 jours plus tard à La Paz, avec 800 personnes. Elle rendit visibles des dizaines de peuples indiens dont les conditions de vie et les cultures étaient inconnues des Boliviens et marque l'aboutissement d'« un processus long et complexe d'articulation organisationnelle de communautés, chefferies et peuples indiens qui avaient résisté de façon isolée à l'expropriation de leurs territoires et à leur exclusion de l'État » [4].

La marche de 1990 fut un haut fait du mouvement social bolivien. Elle eut lieu à l'époque de la plus grande offensive néolibérale et de profonde défaite des mouvements populaires. Elle fut couronnée de succès car elle arracha à l'État des concessions en même temps qu'elle rendait visibles de nouveaux acteurs. Elle ouvrit le débat sur la revendication territoriale, c'est-à-dire sur la reconnaissance des territoires indiens, soumis aux assauts des entreprises d'exploitation forestière, ainsi que sur la reconnaissance de leurs représentants traditionnels. Le caractère central acquis par la question du territoire marque un tournant dans l'histoire sociale récente de la Bolivie. D'un point de vue symbolique, la marche a scellé l'unité des mouvements de paysans et d'Indiens des basses terres, avec un acte rituel célébré sur le sommet qui sépare la [puna](#) [5] des [yungas](#) [6] [7]. Le plus grand contingent de marcheurs, 190 sur 800, venaient des communautés du Parc Isiboro Sécure, où vivent depuis des temps anciens les peuples moxeños, chimanes et yuracarés. Pour eux, la grande victoire fut d'obtenir que le parc national soit en outre déclaré Territoire indien.

Ironies de la vie, le gouvernement pour lequel ces mêmes Indiens ont lutté durant des décennies, se convertit en leur bourreau. Le 7 mai 2011, le président Evo Morales a signé la loi 112, approuvée le jour précédent par l'Assemblée législative plurinationale, qui donne son aval à la souscription d'un crédit auprès de la BNDES brésilienne pour la construction de la route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, un des projets de l'IIRSA, qui coupe en deux le TIPNIS sans l'autorisation de ses habitants, comme l'exige la constitution elle-même. Ces dernières années les colons planteurs de coca se sont approprié une partie du parc, abattant des arbres, sans que l'État n'ait réagi. Avec la construction de la route, le parc et le

territoire indien seront détruits, et les peuples qui y vivent devront émigrer ou disparaître. Les routes facilitent la colonisation et ont de nombreux impacts sociaux et environnementaux, surtout dans les régions où la biodiversité est importante mais fragile, et pour des peuples qui ne sont pas intégrés à l'économie de marché.

Le TIPNIS comprend à la fois un parc national amazonien, où vivent des peuples autochtones. Pour cette raison il est doublement protégé, en tant que réserve naturelle et comme territoire. La superficie initiale est de 1 236 296 hectares qui abritent des forêts humides, où l'on enregistre des précipitations annuelles de 5 700 à 3 500 mm, de 3000 mètres au-dessus du niveau de la mer jusqu'à la plaine du Beni, à presque 200 mètres d'altitude [8]. Cette région est celle des sources des fleuves amazoniens et ses forêts régulent le débit des eaux qui descendent vers les plaines. Par conséquent, si le déboisement progresse, étant donné ce niveau de précipitations, la terre souffrira des ravages de l'érosion. Le TIPNIS fut un refuge de flore et de faune durant le pléistocène et abrite donc des espèces endémiques ; il compte actuellement plus de 500 espèces d'oiseaux et de mammifères [9]. 64 communautés des trois peuples autochtones y vivent, soit environ 10 000 personnes au total, et dans la zone colonisée, qui occupe quelque 125 000 hectares, vivent environ 15 000 colons, organisés en 45 syndicats [10].

La pression démographique de la colonisation met en péril une partie du parc national car les colons extraient en général du bois, cultivent de la coca et sont armés, ce qui a entraîné des affrontements avec les peuples autochtones. Dans le cadre de la refondation de l'État, le président Morales a remis aux Indiens mojeños, yuracaré et chimanes, en février 2009, le titre de propriété collective de 1 091 656 hectares qui revient à ses 7 000 habitants [11]. Le territoire fait partie de ce qu'on appelle les Terres communautaires d'origine (TCO), créées en 1994 et décrétées indivisibles, imprescriptibles, inaliénables et inappropriables - propriété collective consolidée par la nouvelle constitution qui confère à l'État un rôle de garant et protecteur [12].

La route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos fera 305 kilomètres, entre les départements de Cochabamba et Beni ; sa construction fut déjà planifiée durant les années 1990, pour répondre aux intérêts des entreprises d'exploitation forestière, d'élevage et d'extraction pétrolière. Depuis l'année 2003, la route qui coupe en deux le TIPNIS fait partie du corridor bi-océanique de l'IIRSA, qui longe le périmètre pétrolier Sécure, pour lequel l'entreprise Repsol a acquis les droits d'exploitation sur 30 ans. Le 22 septembre 2006, Evo Morales promulgue la loi 3477 qui décrète que la route est une « priorité nationale » et, en août 2008, la compagnie brésilienne Construtora OAS remporte le marché, pour 415 millions de dollars financés à 80% par la BNDES, après une procédure d'adjudication ayant fait l'objet de critiques [13].

En avril 2010, le gouvernement bolivien faisait savoir que l'OAS avait déjà 50 camions stationnés à la frontière, prêts à commencer les travaux. L'OAS a obtenu d'autres marchés en Bolivie, comme celui de la route Potosí - Uyuni, de 201 kilomètres, qui permet l'accès à la plus grande réserve de lithium du monde, ou celui de la route Potosí - Tarija, de 410 kilomètres dans le sud, avec un crédit de la Banque du Brésil [14]. Les prêts du Brésil pour des travaux d'infrastructure, qui intéressent tout ce pays, sont soumis à la condition que les entreprises de construction soient originaires du pays qui émet le prêt.

Le Forum bolivien sur l'environnement et le développement (FOBOMADE) dénonce le fait que « les projets de construction d'infrastructures routières en Bolivie aient peu de rapport avec les nécessités internes de communication et d'intégration du territoire national » et que, depuis la colonisation, ils ont été liés aux intérêts d'entreprises étrangères et, plus récemment, à ceux du « capital transnational » [15]. Les Anglais construisirent les premières lignes de chemin de fer pour exporter des minerais et les États-Unis encouragèrent la construction de la route Cochabamba - Santa Cruz, comme partie de la « Marche vers l'Orient » qu'ils encourageaient. Maintenant le Brésil soutient la réalisation des *corridors d'intégration* de l'IIRSA.

Différentes analyses considèrent que l'IIRSA est étroitement liée à la ZLÉA, au point qu'il est possible de dire qu'elles sont les deux côtés d'une même pièce. « La ZLÉA définit l'aspect juridique et administratif, de façon plus concrète, et l'IIRSA, l'infrastructure [16]. L'Observatoire latino-américain de géopolitique soutient que, aussi bien l'IIRSA que le Plan Puebla Panamá (PPP), lancé par le président mexicain Vicente

Fox, font partie du même projet de subordination de la région au marché global, contrôlé par les États-Unis : « Ces deux projets qui sont présentés comme des initiatives locales d'allure autochtone ont la curieuse vertu d'inclure de la zone la plus australe jusqu'au Mexique, connectant et réorganisant tout l'espace latino-américain » [17].

L'IIRSA a cependant une particularité : c'est un type d'intégration né dans le Sud, géré en grande partie par les élites du Sud, mais qui bénéficie aux secteurs les mieux intégrés dans le marché international. Entre autres conséquences négatives, la dette extérieure des pays de la région continuera à croître et la surexploitation des ressources peut conduire à ce que, dans quelques décennies, les pays qui ont du pétrole ou de gaz comme principale richesse, finissent par l'épuiser sans en avoir obtenu aucun avantage.

Il est certain que le projet originel de l'IIRSA a été conçu par des organismes financiers internationaux, subordonnés aux gouvernements du Nord et à leurs multinationales. Mais les trois gouvernements de tendance « progressiste » (les deux de Lula et celui de Dilma Rousseff) en ont adopté objectifs et projets concrets en les subordonnant aux objectifs stratégiques du Brésil, c'est-à-dire à ceux de la nouvelle élite au pouvoir, cette alliance étrange entre la bourgeoisie de São Paulo et les gestionnaires du capital et des appareils de l'État.

L'IIRSA se met en place en silence. Alors que la ZLÉA et les traités de libre-échange ont suscité un large débat sur tout le continent, les projets liés à l'IIRSA sont développés sans participation des sociétés civiles ou des mouvements sociaux, sans information de la part des gouvernements. Ce style donne l'impression qu'on cherche à éviter le débat. Parallèlement, on construit les projets par morceaux, pour plus tard les relier, ce qui complique la surveillance et le contrôle des populations affectées et rend plus facile le contournement des lois de protection environnementale. Formellement, l'IIRSA est née en 2000, mais une bonne partie des projets proviennent des années 90. La question la plus troublante est de savoir si la création de cet énorme réseau d'infrastructures ne réussira pas, finalement, à imposer les mêmes objectifs qui étaient ceux de la ZLÉA, mais sans ce nom, sans débat, de façon verticale, par l'action des marchés et des élites.

La nouvelle période historique qui prend forme dans la première décennie du XXI^e siècle suppose une double reconfiguration géopolitique : à l'échelle mondiale et régionale. Que l'Asie soit devenue le centre de l'économie mondiale, au détriment des États-Unis et de l'Europe, représente un tournant, complété par le nouveau rôle du Brésil, comme *hégémon* régional. En 2001, le PIB du Brésil était inférieur à celui des autres pays d'Amérique du Sud. Mais après la crise de 2008, le Brésil dépasse les pays de la région et l'excédent de sa balance commerciale est important avec tous les pays sud-américains, sauf avec la Bolivie du fait de l'importation de gaz [18].

Outre tous les déplacements signalés, l'IIRSA suppose un changement majeur dans le rapport de forces régional. Le concept d'Amérique latine est né au XIX^e siècle, en opposition à l'Amérique impérialiste, mais nous assistons maintenant à un déplacement progressif qui place au centre de la scène l'idée d'Amérique du Sud, comme le fait remarquer fort justement Porto Gonçalves. À partir du gouvernement de Lula, l'Amérique du Sud devient un « nouvel espace d'affirmation géopolitique » qui coïncide avec la crise d'hégémonie des États-Unis [19]. Ce virage vide de son sens le caractère anti-impérialiste qu'avait généré le concept d'Amérique latine. Le résultat est préoccupant : l'Amérique du Sud est le terrain d'expansion des grandes entreprises brésiliennes, financées par la BNDES et soutenues par Brasilia, alors qu'est acceptée, de fait, l'hégémonie états-unienne en Amérique centrale et dans les Caraïbes. L'Amérique du Sud est un concept stratégique forgé par l'École supérieure de guerre et repris, un demi siècle plus tard, par le gouvernement Lula.

Ce déplacement politique va de pair avec l'émergence d'une nouvelle génération de luttes et de mouvements sociaux. Les conflits que nous avons évoqués dans ce chapitre (barrages de Jirau et Santo Antônio sur le rio Madeira, barrages sur l'Inambari au Pérou et la construction de la route qui traverse le TIPNIS en Bolivie) mettent en évidence une nouvelle géographie des luttes sociales qui ont pour théâtre les corridors de l'IIRSA. Ces conflits débordent des cadres de l'État-nation pour se situer là où les flux de capitaux affectent les peuples et l'environnement. Un relevé, réalisé par le Laboratoire d'études des

mouvements sociaux et des territorialités de l'Université fédérale fluminense, montre que sur les axes de l'IIRSA existent 1347 groupes de populations implantés sur leurs territoires : 664 communautés indiennes, 247 communautés paysannes, 146 d'afro-descendants, 139 communautés de populations traditionnelles (pêcheurs, ramasseurs de crustacés, exploitants de roselières), 60 organisations sociales (sans-toit, chômeurs) et 59 organisations de défense de l'environnement [20]. Pour ces communautés, l'IIRSA est une initiative néocoloniale, une imposition verticale et externe qui n'a rien à voir avec leurs intérêts et qui les détruit en tant que communautés. Ce nouveau colonialisme affecte tout autant des communautés qui vivent au Brésil que celles qui sont dans d'autres pays de la région et bénéficie à un bloc de pouvoir financier et industriel dans lequel l'entrepreneuriat brésilien, tout particulièrement de São Paulo, occupe une place centrale.

- **Dial** - Diffusion de l'information sur l'Amérique latine - D 3335.

- Traduction de Françoise Couëdel pour Dial.

- Source (espagnol) : Raúl Zibechi, *Brasil potencia : entre la integración regional y un nuevo imperialismo*, Bogotá, Ediciones Desde Abajo, 2012, chapitre 7 (p. 208-215). Traduction et publication autorisées par l'auteur.

En cas de reproduction, mentionner au moins l'auteur, la traductrice, la source française (Dial - www.dial-infos.org) et l'adresse internet de l'article.

Notes

[1] Voir, dans les numéros précédents, DIAL 3322 - « [BRÉSIL - La nouvelle conquête de l'Amazonie. 1, La rébellion de Jirau](#) », 3327 - « [BRÉSIL - La nouvelle conquête de l'Amazonie. 2, Les centrales hydroélectriques](#) » et 3332 - « [BRÉSIL - La nouvelle conquête de l'Amazonie. 3, L'IIRSA, ou l'intégration au service des marchés](#) ».

[2] Silvia Molina, « El rol de Bolivia en la integración sudamericana », dans Patricia Molina (dir.), *Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales en Sudamérica*, La Paz, FOBOMADE, 2005, p. 61.

[3] *Ibid.*, p. 64.

[4] Alvaro García Linera (dir.), *Sociología de los movimientos sociales en Bolivia*, La Paz, Diakonía/Oxfam, 2004, p. 218.

[5] Hautes terres andines - note DIAL.

[6] Zones de forêts sur les flancs orientaux des Andes centrales - note DIAL.

[7] Félix Patzi Paco, *Insurgencia y sumisión. Movimientos indígena-campesinos (1983-1998)*, La Paz, Comuna, 1999, p. 162.

[8] Anuario Sena, « Costos sociales y ambientales de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos », FOBOMADE, 13 mai 2011. <http://www.fobomade.org.bo/art-116> (consulté le 16/08/2011).

[9] Subcentral TIPNIS, « Memoria. Foro Departamental : Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécura », Cochabamba, Cenda/FOBOMADE, 2010, pp. 17-18.

[10] *Ibid.*, p. 30.

[11] Rosa Rojas, « Quieran o no habrá carretera », supplément mensuel *Ojarasca* no 172, *La Jornada*, août 2011.

[12] Anuario Sena, « Costos sociales y ambientales de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos », *op. cit.*.

[13] *Ibid.*

[14] *Ibid.*

[15] *Ibid.*

[16] Marcel Achkar et Ana Domínguez, « IIRSA : Otro paso hacia la des-soberanía de los pueblos sudamericanos », Montevideo, Programa Uruguay Sustentable - Redes Amigos de la Tierra, 2005, p. 18.

[17] Ana Esther Ceceña, Paula Aguilar et Carlos Matto, « Territorialidad de la dominación », Buenos Aires, Observatorio latinoamericano de geopolítica, 2007, p. 12.

[18] José Luis Fiori, « Brasil e América do Sul : o desafio da inserção internacional soberana », Brasilia, CEPAL/IPEA, 2011, p. 18.

[19] Carlos Walter Porto Gonçalves, « Ou inventamos ou erramos. Encruzilhadas de Integração Regional Sulamericana », *op. cit.*, p. 20.

[20] *Ibid.*, p. 23.