

La frontière orientale de la Bolivie, à la croisée des routes de l'intégration

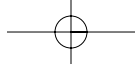
Laetitia PERRIER BRUSLÉ
géographe

« Nous sommes le centre naturel de ce corps sud-américain. Nous sommes pays de contacts, nœud énergétique du continent et passage obligé de tous les corridors interocéaniques », affirmait, le 7 août 2001, Jorge Quiroga, président de la République bolivienne. Sa phrase avait été reprise sur une affiche en faveur de la construction du corridor Santa Cruz-São Paulo¹ qui avait été accrochée dans le hall d'entrée de la mairie de Puerto Quijarro, petit *municipio*² bolivien à la frontière du Brésil.

Tout dans cette affiche indiquait au visiteur qu'elle avait vieilli trop vite. Cela ne tenait ni à ses coins déchirés, ni à ses couleurs défraîchies, mais à son message qui semblait appartenir à un temps révolu. Depuis 2001, le pays de contacts avait connu plusieurs révoltes sociales. Chacune avait menacé de défaire le pays. En

¹ Intitulée « programme pour la construction du corridor Santa Cruz-São Paulo », l'affiche avait été éditée par le Service national des routes (SNC) et la préfecture du département de Santa Cruz, en novembre 2001.

² Unité administrative bolivienne.

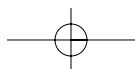


octobre 2003, la Bolivie avait perdu son président, Gonzalo Sanchez de Lozada. Son vice-président, Carlos Mesa, devenu président, allait à son tour abandonner ses fonctions, en juin 2005. Pays ingouvernable. Depuis la guerre de l'eau à Cochabamba (avril 2000), les révoltés boliviens, à chaque fois plus nombreux, se regroupent autour des mêmes leitmotivs : non à la mondialisation, non à la disparition des frontières, non à la vente des ressources naturelles, non, en somme, à l'intégration et au paradigme du pays de contacts promu par la Chancellerie. Les révoltés souhaitent que le territoire bolivien redevienne une citadelle en défense car l'enfermement, dans la géographie vernaculaire bolivienne, est la condition de la survie du pays. Des entreprises symboles de l'économie mondialisée ont servi tour à tour de boucs émissaires : usine Coca Cola d'El Alto, Aguas del Tunari (filiale de Bechtel), Aguas del Illimani (filiale de la Lyonnaise des Eaux), entreprises du gaz, etc. Dans le même temps, la Bolivie a été érigée en archétype du pays martyr de la mondialisation. « La Bolivie crève la gueule ouverte, merci Total », voyait-on écrit sur un mur de la rue des Récollets dans le 11^e arrondissement de Paris, en juin 2005.

La mondialisation entraîne dans sa disgrâce les projets d'intégration continentale qui lui sont trop liés. Les organismes porteurs de ces projets (Banque interaméricaine de développement (BID), Banque mondiale, Initiative pour l'intégration régionale sud-américaine (IIRSA), etc.) ne sont-ils pas aussi les promoteurs du libéralisme économique ? L'Accord de libre-échange des Amériques (Alca) a été unanimement condamné. Le Traité de libre-échange avec le Chili (TLC), imaginé à la fin des années quatre-vingt-dix, ne verra jamais le jour. L'intégration gazière avec le Brésil est remise en cause par les plus extrémistes des opposants. Personne, en 2005, n'oserait parler de nouveau du pays de contacts.

Pourtant, la Bolivie ne pourra tenir longtemps cette position de pays claquemuré derrière ses frontières. Déjà Evo Morales, le chef des révoltés, affirmait que le contrat de gaz avec le Brésil ne se renégocierait pas, et, qu'une fois président de la République, il n'expulserait pas les grandes entreprises du gaz³. Ces concessions ont déçu une partie de sa base, mais comment faire autrement

| 3 Interview accordée à IPS, cf. OSAVA (2005).



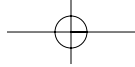
que d'adopter cette attitude pragmatique ? Les dynamiques contemporaines d'intégration, à l'échelle mondiale et continentale, sont de plus en plus puissantes. La Bolivie peut difficilement y échapper, sauf à n'y gagner qu'une nouvelle marginalité.

C'est à la frontière orientale du pays, celle qui met en contact la Bolivie et le Brésil, que nous proposons d'observer la dialectique fermeture/ouverture qui engage le devenir du pays tout entier. Éloignée du pouvoir andin mais proche du plus puissant voisin sud-américain, elle a été, dans l'imaginaire national, un lieu à mettre en défens et un lieu à ouvrir. Les dynamiques concrètes d'intégration y renvoient en permanence aux questions d'ordre national. Même si le début du ^{xxi}^e siècle a été placé, en Amérique du Sud, sous le signe de l'intégration, nous rappellerons que cette question est fort ancienne. Nous verrons ensuite que les acteurs institutionnels qui s'en emparent aujourd'hui sont prodigieusement plus efficaces que les rêveurs des siècles passés : ils ont, en quelques années, changé le visage de la frontière orientale. Le bout du monde bolivien peut croire de nouveau à sa centralité, qui n'a longtemps servi qu'à panser les angoisses nées du syndrome de l'enclavement. Pourtant, comme nous le montrerons en troisième partie, cette nouvelle dynamique d'intégration continentale, lorsqu'elle est emmenée par les petits commerçants, peut aussi avoir des effets fort inattendus sur la morphologie des frontières : plus les produits circulent et moins la frontière s'ouvre. C'est sur ce paradoxe bolivien que nous concluons cette réflexion.

La mondialisation, une si vieille histoire en Bolivie

Tout commence à Potosí, dans la montagne

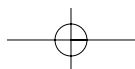
L'intégration est plus vieille que la Bolivie. N'oublions pas cette proposition. Elle paraphrase la sentence plus connue qui dit « la coca est plus ancienne que la Bolivie ». L'ancienneté, dans ce pays si jeune, est argument de légitimité. Tout ce qui renvoie à des structures sociales ou territoriales anté-boliviennes possède plus



de raisons d'exister ou de perdurer. Et la Bolivie, dès l'époque coloniale et avant même d'être Bolivie, s'inscrivait dans des réseaux d'échanges mondialisés. Pourtant, une partie des acteurs politiques boliviens nie aujourd'hui cette profondeur historique. En s'appuyant sur une représentation idéalisée du passé bolivien, des royaumes aymaras, de la civilisation de Tiwanacu, ou même du Tawantinsuyu (l'Empire inca), ils préfèrent souligner que, dans des temps reculés, la future Bolivie vivait autonome, refermée sur elle-même et centrée sur le lac Titicaca. C'est le retour de cette pré-Bolivie mythique qu'ils appellent de leurs vœux.

Ce faisant, ils oublient que la seule continuité historique avérée, d'un point de vue territorial, est celle qui enchaîne entre elles l'Audience de Charcas et la future Bolivie. Le pays est fondé en 1825 sur les décombres de cette Audience. Mais le terme de décombres, si adapté en apparence au processus de délitement de l'Empire espagnol, ne convient pas tout à fait. Car l'Audience de Charcas, créée en 1559, fut une entité administrative puissante. Comme celle de Quito plus au nord, elle fut bien autre chose que le simple territoire d'exercice d'une Haute Cour de justice. Ses trois siècles d'existence engendrèrent une « structure à caractère national » (DELER, 1981 : 72) qui justifia, malgré la colère de Bolivar, la naissance de la Bolivie⁴. La puissance de la vieille Audience sert donc d'argument pour démontrer tout à la fois la viabilité du pays et la raison de son érection en tant qu'entité indépendante. Or, fille de la première mondialisation, elle fut créée dans un seul but : exploiter les mines d'argent de Potosí. Loin de la mer, loin des ports qui furent les premiers centres de colonisation, le *Cerro Rico* était enchâssé dans un cul-de-sac montagneux à l'endroit où les deux cordillères se rejoignent et ferment l'Altiplano. Dans la vallée, à 160 km de Potosí, la ville de Charcas (actuelle Sucre)

⁴ Simon Bolivar ne voulait pas de la Bolivie. « Le Haut Pérou était une dépendance immédiate de la vice-royauté de la Plata comme Quito le fut de Santa Fé. Ni Quito, ni Charcas ne peuvent être légitimement indépendantes. » (lettre de Bolivar à Sucre, Lima, le 21 février 1825 in LECUNA, 1951 : 469-470). Un an après la déclaration d'indépendance, et contrairement à l'historiographie officielle bolivienne qui veut qu'il ait accepté de bon cœur le fait accompli, Bolivar continue à s'insurger. Évoquant la possibilité d'unir la Bolivie au Pérou, il persiste à jouer les Cassandre : « la Bolivie ne peut continuer à vivre ainsi, parce que le Rio de la Plata et l'empereur du Brésil pourraient causer la destruction de cette république. » (Lettre de Bolivar à Sucre, Magdalena, le 12 mai 1826, *ibid.* : 591).



est fondée et devient la capitale de l'Audience. Ainsi l'Audience de Charcas, dès sa fondation, participe d'un réseau transocéanique organisé pour l'exploitation d'une ressource : l'argent.

Cette ancienneté de l'ouverture internationale en Bolivie ne doit pas être sous-estimée même si elle va à l'encontre d'une conviction plus largement répandue selon laquelle l'intégration continentale est une problématique contemporaine des territoires sud-américains. Sans doute, la fin des régimes militaires, obsédés par la colonisation interne et l'intégration nationale, explique-t-il cette impression de rupture. En Bolivie, entre la révolution nationale de 1952 et le retour de la démocratie (1985), la question de l'ouverture internationale a été laissée de côté. Les programmes politiques appelaient à la construction d'un territoire national soudé et donc fermé.

Au centre du continent, l'ancienneté des dynamiques transnationales

Une deuxième idée en vogue, plus spécifiquement liée à la frontière orientale, doit être interrogée. Nombreux sont ceux qui gardent une image idéalisée des régions vides du centre du continent. Déserts verts, enfers verts, ils préfèrent les imaginer sous la loi de la nature que pris dans les mailles d'un réseau mondialisé. Au centre de la diagonale du vide sud-américaine, la frontière boliviano-brésilienne est, selon eux, le comble de ce monde sauvage. C'est une région *frontier* au sens turnérien du terme. Là-bas, la civilisation n'aurait pas encore pénétré. Cette *tabula rasa* suscite dans l'imaginaire collectif des rêves de conquête. Dans les Andes boliviennes, au plus près du noyau national, cette représentation qui s'alimente de la méconnaissance de la région perdure longtemps. L'éloignement physique, aggravé par l'absence d'infrastructures capables d'arrimer la frontière au reste du pays, en est la cause principale.

La région *frontier* est placée en réserve de la république. Elle assurera au pays, le jour où il aura les moyens de la conquérir, un avenir meilleur. Alors que, dans les Andes, on se conforte dans cette vision apaisante, des « acteurs transnationaux » interviennent précocement dans la zone. Les missionnaires pénètrent dès la seconde moitié du XVII^e siècle sur ces terres abandonnées du pouvoir central. Jésuites (dans les missions de Moxos et

Chiquitos), Franciscains (dans le Chaco et au nord de l'Oriente), ils intègrent la région à un monde réticulaire organisé depuis le centre de la chrétienté, Rome. Les autorités espagnoles prennent tardivement la mesure des menaces que fait peser sur l'empire cet État dans l'État : l'expulsion des Jésuites se produit dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁵. Quelques décennies plus tard, le caoutchouc attire de nouveaux acteurs privés au centre du continent. Alors que les boules de caoutchouc sont envoyées en Europe, à Cachuela Esperanza (Amazonie bolivienne) ou à Manaus (Brésil), les danseuses viennent de France pour glorifier cette bonne fée qui intègre l'Amazonie dans de nouveaux réseaux mondiaux (SOUBLIN, 2000). La région du bout du monde se trouve une nouvelle fois au cœur du monde.

Faire de l'enclavement un argument de centralité

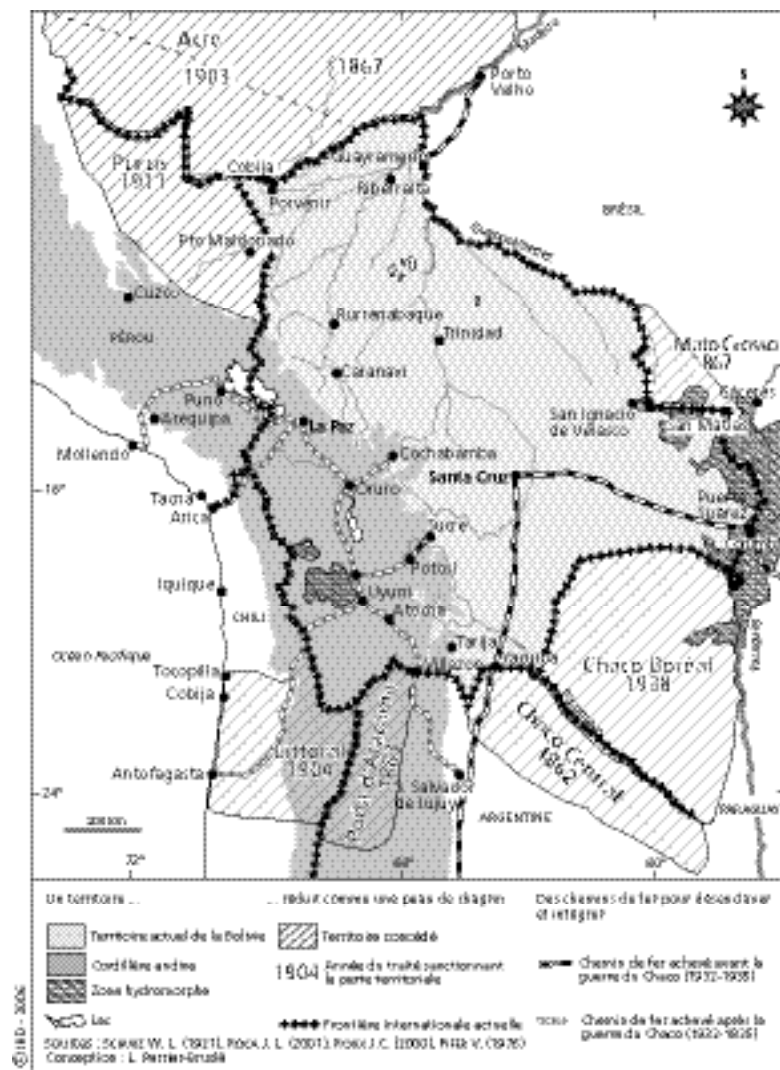
Que l'on regarde la Bolivie depuis les Andes ou sur sa frontière orientale, tout indique la profondeur et l'ancienneté des liens qui la relie au reste du monde. L'intégration est inscrite dans la mémoire territoriale du pays parce qu'elle a précédé de beaucoup son érection comme entité indépendante. Mais les péripéties territoriales vont rendre problématique cette relation mécanique entre le territoire bolivien et sa disposition à l'ouverture.

Au sortir de la guerre du Chaco, en 1936 (fig. 1), la Bolivie cède au Paraguay, le dernier voisin qui n'avait pas eu sa part de la dépouille bolivienne, le Chaco oriental. Du cœur de l'Altiplano monte une angoisse sourde, celle de la disparition du pays. Elle s'alimente de cette histoire dramatique au terme de laquelle le pays a perdu 53 % de son territoire. Comment croire à un pays qui se délite avec une telle facilité ? Comment imaginer qu'une telle faiblesse ne conduise pas, à terme, à sa dissolution, ou pire encore, à sa « polonisation »⁶, puisque le terme ne va pas tarder à s'imposer dans les écrits géopolitiques boliviens ? Ces questions sont d'autant plus graves que le territoire ajoute, à cette première tare,

⁵ Les Jésuites sont expulsés en 1759 de l'empire du Portugal et en 1767 de l'empire espagnol.

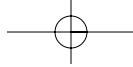
⁶ La « polonisation » aboutirait à la division du pays entre tous ces voisins (OSTRIA GUTIERREZ, 1946 : 358).

Figure 1.
Des chemins de fer pour compenser les pertes territoriales.



une seconde, bien plus fatale aux yeux des Boliviens : l'absence de mer⁷. Pays peu de chagrin, pays enclavé ou « méditerranéen » (au sens littéral du terme), la question de sa survie agite la

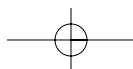
⁷ C'est en 1879, à l'issue de la guerre du Pacifique, que la Bolivie perd, au profit du Chili, sa façade pacifique.



chancellerie bolivienne. Alors que les militaires et une grande partie de l'opinion publique militent en faveur de la fermeture du pays, un groupe de diplomates, emmenés par Fernando Guachalla et Alberto Ostria Gutierrez, prônent l'ouverture du pays et sa plus grande intégration à l'ensemble continental. C'est, selon eux, la seule réponse pragmatique aux maux territoriaux boliviens. Ostria Gutierrez affirme par exemple que l'absence de façade pacifique doit inciter la Bolivie à œuvrer pour une plus grande ouverture des territoires sud-américains. En devenant un pays de contacts, la Bolivie réglera la question taraudante de sa survie. «La Bolivie ne sera pas une terre d'antagonismes», affirme Fernando Guachalla en 1936. Elle évitera ainsi les conflits territoriaux, qui, l'histoire l'a prouvé, se soldent toujours par des pertes territoriales. Bien au contraire, le pays de contacts sera nécessaire à l'équilibre des puissances, à la circulation sud-américaine et à l'entente entre les peuples. Qui pourrait vouloir détruire un tel pays ?

Dès la fin des années trente, la Bolivie renoue donc avec l'intégration. La nouveauté est que cette intégration n'est plus présentée comme un mal que l'on subit, mais comme un bien seul capable d'assurer l'avenir du pays. Paradoxalement ce n'est pas en direction du Pacifique, où les blessures territoriales ne sont pas cicatrisées, mais vers la frontière orientale, que les premières applications concrètes de ce paradigme sont mises en œuvre. En 1938, deux traités ferroviaires sont signés par la Bolivie. Le premier, avec le Brésil, garantit la construction du chemin de fer Santa Cruz-Corumbá, pièce maîtresse de ce qui devait devenir le premier chemin de fer transocéanique du continent (de Santos à Arica)⁸. Un an plus tôt, le même type d'accord aboutit à la réalisation du chemin de fer Santa Cruz-Yacuiba, à la frontière argentine. En échange de l'ouverture de son territoire et de la cession de ses ressources naturelles

⁸ En réalité, la présence d'un chaînon manquant – entre Santa Cruz et Cochabamba – laissa incomplet ce grand projet d'infrastructure. Et la prophétie du président brésilien, Getúlio Vargas, ne se réalisa jamais. En 1941, il affirmait : « le chemin de fer Corumbá-Santa Cruz qui dans peu de temps nous réunira (...) marque le début de la réalisation d'un vieux rêve de nos aïeux. Le système ferroviaire brésilien, partant de l'Atlantique va pénétrer dans le territoire bolivien pour poursuivre sa voie jusqu'au Pacifique et donner à ce tracé sa dimension transcontinentale » (OSTRIA GUTIERREZ, 1946 : 199).



(le pétrole), la Bolivie obtient les moyens de mettre en valeur sa centralité continentale, que beaucoup considèrent comme l'unique atout d'un pays qui a beaucoup souffert par sa géographie.

Ouverture continentale, du nouveau à l'est

Mouvement de balancier à l'est

La vie politique bolivienne est depuis cette date animée par un mouvement de balancier permanent. Les souverainistes appellent à la fermeture de la Bolivie et à la non-cession de ses ressources naturelles, tandis que les intégrationnistes voient dans l'ouverture de la Bolivie, et dans les accords pour l'exploitation conjointe de ses ressources naturelles, la garantie de son développement et de sa survie en tant qu'organisme indépendant. Notons que chaque époque d'espoir et de changement voit le retour de la théorie du pays de contacts, tandis que chaque époque de crise et de doutes s'accompagne d'un sursaut nationaliste et de l'appel à la fermeture des frontières.

Si ces questions interrogent le destin national et concernent, à ce titre, toutes les frontières du pays, elles se posent avec plus d'acuité à propos de la frontière orientale. En période de doute, on rappelle que cette frontière est la plus menacée. Son éloignement du noyau national, sa très faible densité de peuplement et la présence du colossal Brésil sur son flanc contribuent à renforcer cette impression de fragilité. En revanche, en période d'ouverture, les avantages comparatifs de cette frontière sont mis en avant. Pour un pays qui a fait de son absence de mer la clef de tous ses maux, l'ouverture de la frontière orientale peut apporter quelques bénéfices. Car, au nord, elle s'ouvre sur le bassin amazonien tandis qu'au sud, elle met la Bolivie en contact avec le Paraguay. L'Amazonie, le Paraguay, les deux plus grands fleuves atlantiques du continent sont aux portes de la Bolivie et pourraient changer son destin de pays enclavé. Cette conviction est fort ancienne. Déjà en 1845, Félix Frias, né sur les terres argentines, prend fait et cause pour le problème bolivien. Il prophétise que l'avenir de la Bolivie se trouve à l'est (FRIAS, 1845 : 1906) en raison des

possibilités que cette frontière offre en matière de communications continentales⁹. Quelques années plus tard, en 1859, lors de la réalisation de la première carte nationale, deux vignettes représentent ces bassins fluviaux, preuve de l'importance donnée à l'ouverture atlantique (ROUX, 1996 ; BAPTISTA GUMUCIO, 1988). Ainsi, la situation de la frontière orientale explique que les angoisses de disparition, comme les espoirs d'un avenir meilleur, s'y cristallisent.

Décennie 1990 : l'intégration continentale comme clef du développement

Dans les années 1990, tout converge pour donner un nouvel élan aux dynamiques d'intégration. L'armée, tout d'abord, est écartée du pouvoir avec le retour de la démocratie (1985). Or, les institutions militaires (Conseil supérieur de la défense nationale, École des hautes études militaires, Institut géographique militaire, etc.) ont toujours appelé à la mise en défens des frontières. L'armée évincée, le paradigme du territoire forteresse est abandonné. Dans cette même période, le choix d'un autre modèle de développement s'impose. En 1985, Victor Paz Estenssoro lance la nouvelle politique économique (NPE). L'inspiration est libérale. Il s'agit d'ouvrir l'économie, de mettre fin au capitalisme d'État et d'attirer les investisseurs étrangers. Ce changement de cap s'affirme une décennie plus tard sous le premier gouvernement de Gonzalo Sánchez de Lozada (1993-1997), puis sous celui du général Banzer (1997-2000). Les grandes entreprises publiques sont privatisées tandis que la loi des hydrocarbures (1996) autorise l'intervention de compagnies étrangères dans ce secteur. Enfin, rappelons qu'à l'échelle internationale, les années 1990 sont marquées par la réactivation des grands accords régionaux de libre-échange. En

⁹ Les arguments en faveur de cette théorie sont multiples. Non seulement la Bolivie peut compter sur plusieurs cours d'eau de grande envergure qui s'écoulent vers l'est, mais encore elle pourrait devenir un carrefour en assurant, à son profit, la connexion entre le bassin de l'Amazone et celui de La Plata (via la construction d'un canal reliant les affluents du Paraguay). Visionnaire, Frias va encore plus loin en imaginant la création d'une union douanière entre la Bolivie, l'Argentine et le Paraguay, sur le modèle de l'union douanière allemande récemment créée. Plus d'un siècle avant la création du Mercosur, cette proposition a quelque chose de prophétique. (voir aussi ROCA, 1987)

1991, le traité d'Asunción crée l'union douanière du Mercosur¹⁰. En 1995, la Communauté andine des nations se dote elle aussi d'une union douanière. Ces deux entités, auxquelles la Bolivie participe à des titres divers, présentent pour l'opinion publique bolivienne un visage plus rassurant que celui de la mondialisation. Ce sont des enclaves protectrices que promeuvent ces institutions, pas des terres de libre commerce. En tant que pays défavorisé, la Bolivie obtient d'ailleurs certains privilèges économiques.

Ces trois facteurs concourent à la définition d'une politique ambitieuse d'intégration continentale. Dès le milieu des années 1990, la réflexion théorique s'enrichit de plusieurs ouvrages qui rappellent la vocation innée de la Bolivie à être le nœud de l'intégration sud-américaine¹¹. À côté de ces traités théoriques, les plans de développement économique tentent de donner un début de réalité au dogme du pays de contacts. Ce ne sont plus des routes que l'on souhaite construire mais des corridors bi-océaniques. Le plan d'aménagement du territoire de 1996 en prévoit cinq (fig. 2). Le plan général de développement, défini sous la présidence du général Banzer, place de la même façon la projection continentale du pays au cœur des préoccupations gouvernementales. Intitulé « Bolivie du XXI^e siècle, pays socialement solidaire », il se donne pour objectif de « convertir la Bolivie en un centre géographique d'articulation des processus d'intégration économiques, physiques et énergétiques à l'échelle continentale » (cité in SEOANE FLORES *et al.*, 2000 : 145). La carte des corridors montre l'importance des grandes transversales Est-Ouest. La frontière orientale dispose donc d'une position privilégiée pour en accueillir le plus grand nombre.

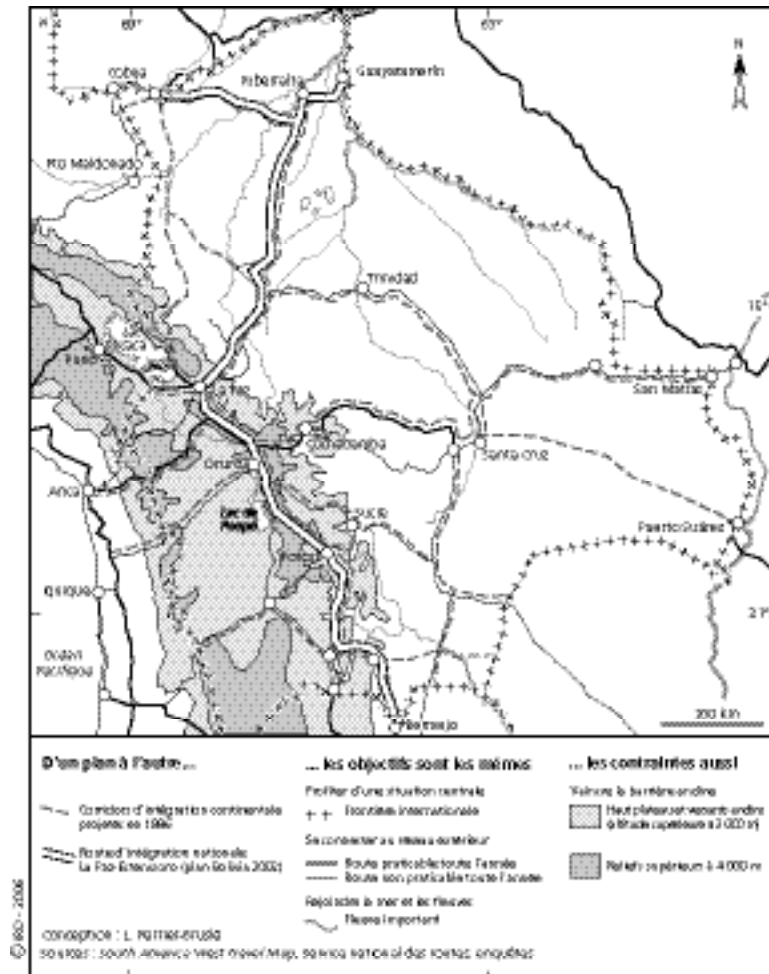
En 2000, alors qu'aucun corridor n'a encore vu le jour, l'intégration devient l'obsession la mieux partagée des dirigeants boliviens. « Nous allons être le cœur vital de la région, mais un cœur a besoin d'avoir des artères – chemins, aéroports, fleuves navigables, télécommunications et réseaux énergétiques. En 2025, dix à douze routes passeront en Bolivie, sept à huit gazoducs et plus encore

10 En 1996, la Bolivie devient membre associé du Mercosur.

11 L'unité d'analyse de la politique extérieure (Udapex), rattachée à la chancellerie, édite plusieurs ouvrages phares qui témoignent de la vigueur de cette réflexion (IBÁÑEZ, 2000 ; ORIAS ARREDONDO *et al.*, 2001 ; SEOANE FLORES, 2000).

Figure 2.

Les politiques d'aménagement : entre intégration nationale et ouverture continentale.



d'usines thermoélectriques et hydroélectriques» affirme, exalté, le président Jorge Quiroga lors de son allocution du 6 août 2000 pour la fête nationale (citée in *La Razón*, 06/06/2000). Considérons ce moment comme l'acmé d'une politique volontariste d'intégration. Elle ne devait pas tarder à reculer sous la pression populaire. Lorsque Gonzalo Sánchez de Lozada revient au pouvoir pour un deuxième mandat en 2002, les choses ont beaucoup changé. Le

Plan Bolivia 2002 qu'il propose comme programme de gouvernement aux Boliviens laisse peu de place aux corridors d'intégration Est/Ouest. L'ouvrage prioritaire est à présent la route Victor Paz Estenssoro qui doit relier et intégrer le pays du nord au sud. L'unité nationale et le progrès social prennent le pas sur un modèle de développement économique extraverti.

L'intégration, fille de la mondialisation ou mère de la nation ?

Acteurs mondialisés

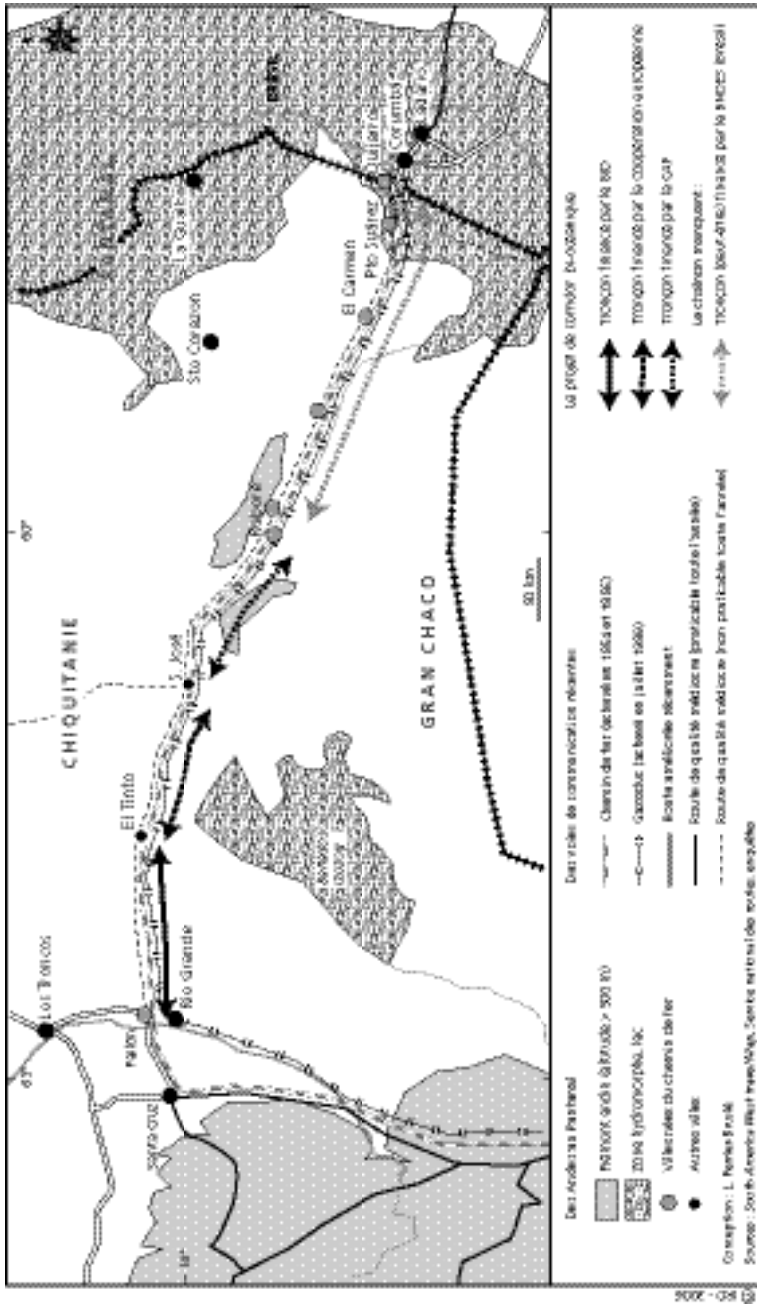
Ce renversement politique, dicté en partie par la pression populaire, est d'autant plus problématique qu'il n'y a pas que l'État bolivien à s'être engagé en faveur de l'intégration. Avec l'ouverture de l'économie bolivienne, de nouveaux acteurs sont intervenus dans ce domaine.

Les institutions financières régionales ou internationales ont soutenu les programmes gouvernementaux de construction d'infrastructures de transport¹². Ces institutions partagent avec le gouvernement bolivien la conviction que le développement passera par l'ouverture du pays. Si leur enthousiasme, notamment à propos des corridors d'intégration, est beaucoup plus mesuré¹³, elles participent néanmoins à divers programmes routiers. Les péripéties du financement de la route Puerto Suárez-Santa Cruz (portion orientale du corridor Santos-Arica) démontrent bien leur rôle ambigu (fig. 3). En 2001, un accord est sur le point d'être signé entre l'entreprise Odebrecht (brésilienne) et le gouvernement bolivien pour la construction de cette route. Le financement des travaux doit être assuré par des péages routiers dans le cadre d'un

¹² Parmi les plus importantes, citons : la Banque interaméricaine de développement (BID), la Banque mondiale, la Corporation andine de développement (CAF), le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et les coopérations de divers pays, au premier rang desquelles la coopération européenne.

¹³ « Une route n'est jamais rentable en Bolivie », confiait un fonctionnaire de la BID en poste à La Paz. Entretien réalisé avec Daniel Sanchez, responsable de la gérance et de la planification de projets, le 29/05/2002.

Figure 3.
Corridor bi-océanique bolivien, financeurs internationaux.



contrat dit de « risque partagé » qui prévoit qu'en cas de sous-utilisation le gouvernement bolivien versera au constructeur le manque à gagner¹⁴. Cet accord, jugé défavorable à la Bolivie en raison des faibles perspectives d'utilisation de la route, est dénoncé par la BID. Le gouvernement doit y renoncer et repenser totalement le financement de la route. Divers organismes s'engagent, dans le cadre de prêts ou de donations, à la financer. La BID doit construire le premier tronçon (de Pailón à El Tinto), la coopération européenne prend en charge le second (jusqu'à San José) et la Corporation andine de développement (CAF) assure la portion de San José à Roboré. Le problème c'est que ce montage, bouclé fin 2003, laisse une lacune dans le grand axe interocéanique. De Roboré à Puerto Suárez, 140 kilomètres n'ont pas trouvé preneur. Heureusement, la promesse du président brésilien d'accorder un prêt de 600 millions de dollars, lors de sa venue en Bolivie le 8 juillet 2004 a fait renaître localement l'espoir de posséder un jour un corridor¹⁵.

Si les institutions financières internationales et régionales relaient la politique d'intégration continentale voulue par le gouvernement bolivien, elles ne sont pas les seuls acteurs « mondialisés » à avoir participé à la dynamique d'ouverture. Des entreprises privées, de toutes tailles, ont aussi jugé bonne la situation en Bolivie : petites entreprises sud-américaines (colombiennes, brésiliennes, paraguayennes) dans le secteur du soja, grandes compagnies dans le secteur gazier. Au nom d'intérêts privés, elles ont, chacune à leur façon, contribué à mieux insérer la Bolivie dans des réseaux d'échanges continentaux. Le cas de l'intégration gazière entre le Brésil et la Bolivie est le plus connu. Nous le prendrons pour exemple. En 1996, un double accord est signé entre la compagnie nationale bolivienne d'hydrocarbures (YPBF) et Petrobras. Il prévoit la construction d'un gazoduc et un accord sur la vente du gaz au Brésil jusqu'en 2019. Les travaux du gazoduc « Bol-Bras » commencent immédiatement après la signature de ce contrat. Il sera achevé en moins de trois ans. D'une longueur de 575 kilomètres, il relie Rio Grande (à quelque 50 km de Santa Cruz) à

¹⁴ Entretien avec le dirigeant d'Odebrecht, réalisé à La Paz, le 15 mai 2002.

¹⁵ Ce prêt serait assuré par la Banque nationale de développement social du Brésil. Seulement une partie serait consacrée à la construction du tronçon manquant.

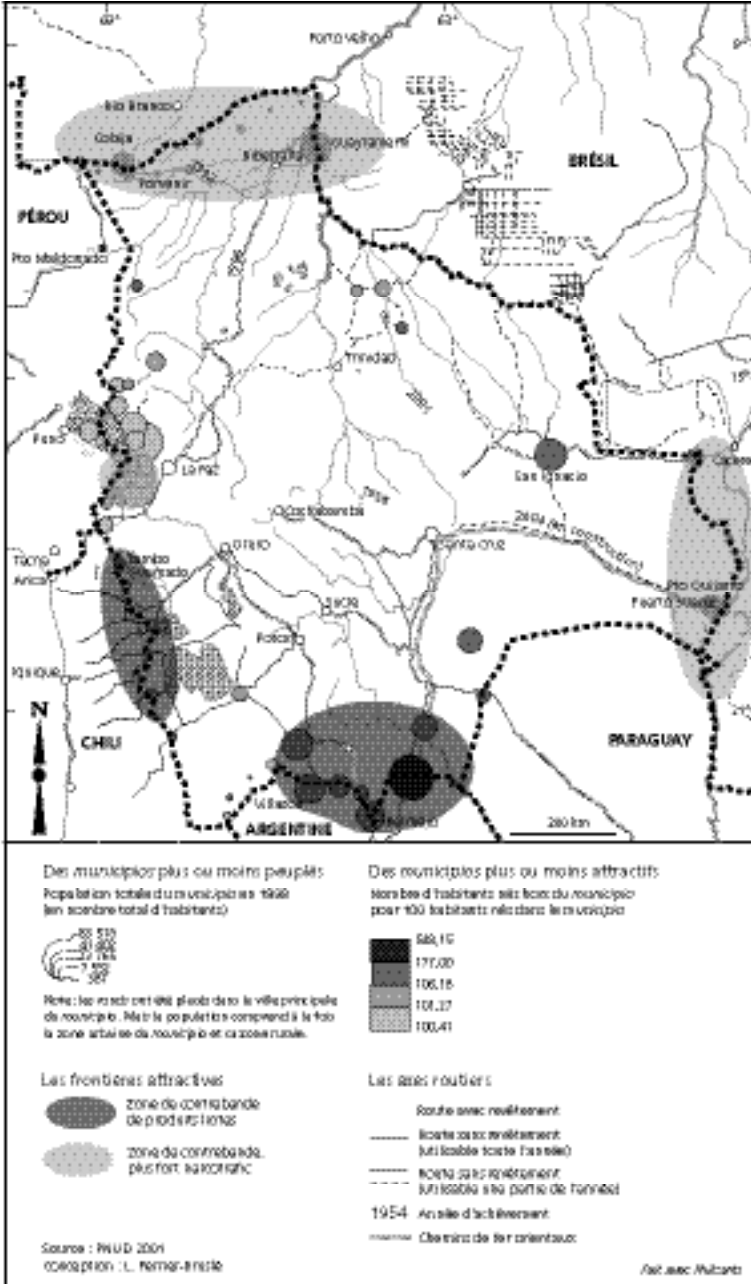
Corumbá. Il aura représenté un investissement de 435 millions de dollars. De là, il se prolonge jusqu'à São Paulo et Porto Alegre. L'inauguration a lieu à Puerto Suárez en présence du général Banzer et de Fernando Henrique Cardoso. « Ce gazoduc est le plus important ouvrage jamais construit en Amérique latine pour l'intégration énergétique », affirme Hugo Banzer (VICE MINISTERIO DE ENERGÍA Y HIDROCARBUROS, 1999 : 3). Henrique Cardoso rappelle, lui, que « les bénéfices d'un tel ouvrage dépassent largement le domaine économique (...) Le gazoduc s'inscrit dans une politique générale d'intégration physique et énergétique. » (*ibid*). Depuis cette date, de nombreux contretemps ont contribué à minorer l'impact de ce que les Boliviens avaient appelé le « colosse de fer ». La question du gaz, et celle de l'intégration continentale, est devenue l'objet de luttes politiques violentes, tandis que le Brésil, peu soucieux de prendre part au chaos bolivien et conforté par les découvertes de gaz dans la baie de Santos, ne souhaite plus approfondir cette coopération (cf. dans cet ouvrage la contribution de J.-C. Roux). Les premiers pas de la Bolivie en direction d'une véritable intégration continentale n'ont donc pas été des plus heureux.

Agents de la mondialisation

De l'autre côté de l'éventail des acteurs, des petits commerçants boliviens ont également œuvré à l'intégration continentale et mondiale du pays. La situation géographique de la frontière Bolivie-Brésil les a convaincus de son potentiel en termes de développement commercial (fig. 4)¹⁶. Venus des Andes, ils ont déployé leurs activités dans différentes directions. Ils ont d'abord profité de la proximité du Brésil pour vendre des produits aux consommateurs brésiliens. Fourmis de la mondialisation en Bolivie, ils font venir selon diverses modalités des produits asiatiques de la zone franche du port chilien d'Iquique. Dans un second temps, ils ont exploité quelques filons commerciaux en sens inverse. Des produits manufacturés, moins coûteux au Brésil et fort recherchés en Bolivie, sont importés par leur soin pour être vendus dans les villes de l'Orient. Le carrelage, le ciment, les pièces de rechanges

¹⁶ Des développements similaires ont lieu sur les frontières Bolivie-Pérou et Pérou-Brésil.

Figure 4.
Les zones frontalières et leurs dynamiques.



automobiles, les produits d'hygiène, la bière et les véhicules volés constituent les filières principales de ces importations de contrebande.

Les commerçants andins ont commencé à s'installer sur la frontière orientale il y a une vingtaine d'années. On pourrait penser qu'ils n'ont rien inventé et qu'ils n'ont fait que profiter d'une situation géographique favorable au commerce et d'une tradition bien établie d'échanges entre les deux bords de la frontière. Pourtant, ils ont profondément modifié l'inscription géographique du commerce frontalier : l'avant-pays et l'arrière-pays ont été étendus. La métaphore maritime n'est pas fortuite. Les commerçants andins utilisent les villes frontalières comme des plates-formes logistiques qui reçoivent les produits d'un arrière-pays pour les revendre en direction d'un avant-pays. Auparavant, seuls les produits locaux étaient échangés de part et d'autre de la frontière (de la cocaïne transformée dans le Beni, du riz ou de l'huile venus du Brésil, etc.). Aujourd'hui, la marchandise vendue aux Brésiliens peut venir de très loin (de Chine, des États-Unis, etc.). Les commerçants andins sont les acteurs d'une nouvelle forme de « mondialisation assurée par le bas » (TARRIUS, 2002). Du côté de l'avant-pays aussi, les choses ont changé. Le vaste éventail de produits importés d'Iquique a permis d'agrandir la zone de chalandise. De Campo Grande ou de Rio Branco, on se rend aujourd'hui dans les villes de la frontière bolivienne pour faire des achats¹⁷. Si on ajoute à cela le commerce de cocaïne, qui atteint les métropoles brésiliennes et, plus loin, le marché européen et nord-américain, on mesure à quel point les acteurs locaux ont été de puissants agents de la mondialisation sur la frontière.

Conclusion : « bolivianiser » la frontière

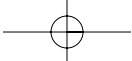
En conclusion, nous insisterons sur un paradoxe bolivien. Les dynamiques d'ouverture de la frontière orientale nous l'ont révélé. Portée par les petits commerçants andins, la mondialisation semble

¹⁷ Campo Grande se trouve à quelque 375 km de la frontière et Rio Branco à 215 km de Cobija.

gagner du terrain sur ces terres du centre du continent que l'on a longtemps cru hors du temps. Ces mêmes commerçants sont aussi les agents d'une intégration des espaces centraux (Orient bolivien, intérieur du Brésil) qui ont longtemps vécu tournés vers leurs centres nationaux en s'ignorant l'un l'autre. À leurs côtés, mais de manière fort différente, les institutions internationales et les grandes entreprises privées tissent des nouveaux liens, supports physiques de cette intégration qui ne se fera pas sans infrastructures de transport. La frontière orientale s'ouvre. Cette petite bande éloignée de tout s'intègre à des réseaux d'échanges organisés à l'échelle continentale et mondiale. Cette ouverture devrait changer le destin d'un pays enclavé.

Mais l'ouverture possède différents visages et l'intégration peut être analysée de plusieurs points de vue. D'un côté, le territoire bolivien est ouvert, et, d'une certaine façon, mondialisé. Des flux transnationaux de toutes sortes le traversent pour continuer leur course bien au-delà du pays. De l'autre côté, le territoire bolivien, à la faveur du développement frontalier a gagné en cohésion. La construction de nouvelles routes a permis d'intégrer la frontière orientale au reste du pays. Ainsi, ce lieu actif de la mondialisation en Bolivie participe aussi d'une dynamique d'intégration nationale. Ce processus est d'autant plus accusé que les migrants, venus des Andes (cf. dans cet ouvrage S. Blanchard), sont porteurs d'une identité nationale fort vivace. Imprégnés par le dogme du territoire-forteresse, mais aussi par la conviction que ce territoire est fragile, ils arrivent sur la frontière avec la certitude d'avoir une mission à assurer : celle de « bolivianiser » la zone frontalière. Car, selon leur conception, celle-ci est toujours menacée d'une invasion du puissant voisin.

Intégration nationale, intégration continentale, intégration transnationale, ces trois processus sont concomitants. Rien d'étonnant à cela, ils s'alimentent du même phénomène : l'intégration physique de la frontière orientale qui permet la multiplication des flux de produits et d'hommes depuis des centres fort éloignés en direction des villes frontalières. Mais ces trois processus se prêtent, en Bolivie, à des analyses contradictoires qui s'inscrivent dans des écoles de pensées différentes. L'intégration nationale, vieille marotte des militaires, doit permettre à terme de fermer le territoire et de renforcer sa cohésion. Tandis que l'intégration continentale (ou sa



variante transnationale) assure, *via* la multiplication des échanges, un développement harmonieux de la Bolivie. Il est sûr que la frontière orientale se trouve aujourd'hui à la croisée de routes divergentes, entre intégration nationale et continentale, et que son devenir influence le destin du territoire dans son ensemble.

