

ALTAMIRA

VUE DU CIEL, la route transamazonienne ressemble à un long serpent orangé coulé dans l'immensité émeraude de la forêt vierge. Entre Belém et Altamira, 4 degrés sous la ligne équinoxiale et 8 km au-dessus de la terre ferme, je l'observe à travers le hublot d'un petit bimoteur de fabrication brésilienne qui ronronne gentiment dans le ciel au-dessus du Pará.

J'ai quitté la France depuis vingt-quatre heures. Après avoir traversé l'Atlantique, j'ai pris quatre avions différents pour arriver jusqu'ici : São Paulo-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-Brasília, Brasília-Belém et Belém-Altamira. À Belém, la correspondance était un peu longue. J'ai quitté l'aéroport et pris un taxi pour aller saluer les toucans du *bosque* Rodrigues Alves. Dans la poche, j'avais une petite édition brésilienne de *Poesias* de Fernando Pessôa, achetée à l'aéroport de Brasília. J'ai préféré ce livre aux *Memórias* de Duguay-Trouin, le capitaine malouin qui détruisit la flotte portugaise dans la baie de Guanabara, à Rio de Janeiro, en 1711. Sous le soleil du Brésil, mon portugais, plutôt faible, me revient de manière calme et secrète. Au *bosque* Rodrigues Alves,

enclos de 16 ha de forêt amazonienne préservé lors de l'extension de Belém, j'ai relu *Liberdade*, le plus beau poème sébastianiste de Pessõa.

Puis j'ai repris l'avion. Une carte dépliée sur les genoux, j'ai suivi son vol au-dessus du bras droit de l'Amazone et de l'île de Marajó, avant d'apercevoir la Transamazonienne se rouler avec des mouvements de serpent dans les profondeurs de la forêt vierge. Découvrir une route par les airs est une étrange affaire. De la *rodovia transamazônica*, si chétive et si étroite vue d'en haut, je me suis remémoré la légende. Le rêve fou d'une route reliant João Pessoa à Lima, en traversant le sous-continent américain de part en part. 7 000 km de l'Atlantique au Pacifique. Un de ces chantiers prométhéens dont raffolent les régimes autoritaires. Celui de la Transamazonienne fut lancé en 1970 par Emílio Garrastazú Médici, alors président du Brésil. Une triste époque de généraux à moustache, à lunettes et à haute casquette que l'infortuné peuple brésilien subit entre 1964 et 1985.

« *Para o oeste !* » avait réclamé le président Getúlio Vargas dans son discours de l'Amazone, prononcé à Manaus en octobre 1940. « Vers l'ouest ! » Cette version portugaise du « *Go west !* » nord-américain, c'est toute l'histoire du Brésil, quand il a fallu repousser la ligne de partage avec l'Empire espagnol, fixée à « trois cent soixante-dix lieues des îles du Cap-Vert, vers le ponant » par le traité de Tordesillas, en 1494. Sans cette poussée occidentale obstinée, à la poursuite du soleil couchant, le « royaume mystérieux des Amazones » serait devenu espagnol. Il

a cependant fallu quelque temps avant qu'il soit brésilien. En 1876, l'empereur Pedro II fut le premier chef de l'État brésilien à venir en Amazonie. Et son voyage fut bref.

Six décennies plus tard, Getúlio Vargas vint à Manaus pour signifier que la région allait faire son entrée dans une ère nouvelle. L'idée d'ouvrir une route à travers la forêt était ancienne. Cette fois, on comprit qu'elle allait cesser d'être un rêve. Les bulldozers sont partis à l'assaut de « l'enfer vert » à la veille du premier choc pétrolier. Il fallait alors sacrifier près de quatre mille arbres pour avancer d'un kilomètre. Les colons nordestins ont suivi les engins, peuple sans terre venu occuper une terre sans peuple, pour reprendre un slogan chéri des militaires, peu soucieux du sort des indigènes.

À Altamira, modeste évêché devenu une ville de 100 000 habitants avec ses entreprises, ses écoles et ses hôpitaux, ceux qui parlent le mieux de cette aventure l'ont apprise à l'université. Ainsi Janina Carla, qui vient d'achever un mémoire sur la condition des femmes à l'époque de la construction de la Transamazonienne.

« La plupart des habitants de la région sont venus du Nordeste et de l'État de Bahia. Fuyant la misère, ils embarquaient à bord de camions où ils prenaient place à l'arrière, serrés les uns à côté des autres, comme des oiseaux sur une branche. D'où le surnom de ces véhicules : *pau de arara*, bois de perroquet. »

Élégante et soignée, la trentaine châtaine, Janina Carla s'occupe de la société de location de voitures de son père à Altamira. On

la verrait plus volontiers à Manaus ou à Belém, confortablement installée dans les locaux climatisés d'une grosse société que dans des bureaux construits le long de la Transamazonienne.

« Lorsque les premiers colons se sont installés à Altamira à partir de 1972, le gouvernement fédéral distribuait 100 ha par famille, une maison en bois, une vache, des semences de piment, de poivre, de riz et un peu d'argent pour vivre les six premiers mois. Quelques maisons en bois de l'époque subsistent le long de la route, même si la plupart des habitants sont repartis. Il doit à peine rester 5 % des pionniers venus ici au moment de la construction de la route. Trop de maladies, trop de moustiques, une terre infertile. La terre a été revendue à de nouveaux arrivants pour une bouchée de pain. Lorsque mon père est arrivé de Bahia en 1984, il aurait pu s'acheter dix fermes avec celle qu'il avait vendue. Il possède aujourd'hui une belle plantation de cacao et des vaches pour la famille. »

Les affaires vont plutôt bien pour Janina Carla et les siens. Mais ce n'est pas le cas pour tout le monde à Altamira. Heureusement, les *cabocles* – un mot qui ne désigne pas simplement les métis de Blancs et d'Indiens, mais les habitants de la forêt, et plus largement tous les paysans pauvres de la région – ont appris à survivre au grand air, avec quelques agréments de la vie moderne. Rua Tancredo Neves, la sono criarde des magasins aux devantures bariolées est insupportable. « Ici, vous ne venez pas dépenser de l'argent, vous venez faire des économies ! » Indifférentes à ce tapage, des jeunes filles écrasées par le soleil boivent

le jus des fruits de l'Amazonie : *suco de caju, açai, maracujá, muruci, acerola, cupuaçu...* C'est la richesse locale. Plus loin, des femmes chantent et des enfants rient. Sans cesse balayées, récurées, lavées à grande eau, les maisons basses aux murs roses, verts, ocre, blancs, rouges, jaunes, bleus, sont d'une propreté étonnante. Avec le maïs, l'acajou et la bouillie, cette hygiène est l'apport le plus marquant de la femme indienne à la civilisation brésilienne, comme le souligne Gilberto Freyre, dans *Casa grande & Senzala*, en français *Maîtres et esclaves*, livre généreux et coloré sur la formation de la société brésilienne. À Rio, São Paulo ou Brasília, on peine à le voir. Il faut venir en Amazonie, s'éloigner des sentiers battus par le tourisme de masse, caresser les vestiges de la civilisation de la forêt tropicale pour entendre ces explications sur l'importance des femmes indiennes : « Le Brésilien d'aujourd'hui, ami des bains, qui a toujours un peigne, un petit miroir dans sa poche, les cheveux brillants de lotion ou d'huile de coco, est une preuve de l'influence de ces si lointaines aïeules. »

Heureux de retrouver le Brésil, je n'en reviens pas d'avoir atterri au bord de la *rodovia transamazônica*. Le Brésil, pour moi, ce fut d'abord Rio de Janeiro, Pétropolis, Belo Horizonte, Ouro Preto, Manaus, Belém, São Luís do Maranhão. Des villes aux noms chargés d'histoire et de rêve, qu'on a le sentiment de connaître avant même d'y avoir posé le pied. À Altamira, je découvre un autre monde, comme une porte ouverte sur