



ADVOCATUS



**TRADUCCIÓN
DE ARTÍCULOS**

Politiques publiques,

OBJETS INTERMÉDIAIRES ET CONFLITS DE CADRAGES: LE CAS DE LA CONFIGURATION TERRITORIALE AUTOUR D'UNE ROUTE DANS L'AMAZONIE BOLIVIENNE

RÉSUMÉ

Les politiques publiques de la colonisation et la conservation dans l'Amazonie souvent sont contradictoires dans les logiques d'action et la manière d'envisager le territoire et les populations. Les cadres juridiques et sa mise en situation pratique ont des effets performatifs dans la configuration des identités et la transformation du paysage culturel et naturel. Le texte décrit les conflits socio-environnementaux autour de la route Yucumo-Rurrenabaque qui sépare d'un côté, Pilon Lajas un territoire de double statut juridique à la fois Aire protégée et Territoire collectif indigène titré à faveur des peuples Tsimane et Mosekene, et d'un autre côté, une aire de colonisation de communautés paysans de migrants andins Quechua et Aymara venus en Amazonie bolivienne à la suite de projets de développement rural et de colonisation des années 70. L'article décrit comment les conflits environnementaux sont activés localement par une route rudimentaire en tant qu'objet intermédiaire d'une politique publique et comment les différents cadrages juridiques imposés sur sa zone d'influence configurent les identités, les représentations et les pratiques de gestion de ressources naturelles de divers acteurs locaux.

Mots-clés: Politiques publiques, Objets intermédiaires, Développement, Conservation, Conflits environnementaux, Peuples indigènes, Amazonie.

ABSTRACT

Public policies of colonization and conservation in the Amazon are often contradictory in the logic of action and the approach to the territory and populations. Legal frameworks and its implementation status have performative effects in the configuration of identities and the transformation of the cultural and natural landscape. The text describes the socio-environmental conflicts around the Yucumo-Rurrenabaque road between Pilon Lajas territory of dual legal status of both protected area and indigenous collective Territory, titled in favor of the peoples and Tsimane Mosekene and, in another hand, the area of colonization habited for peasant communities of Andean peoples Quechua and Aymara came to the Bolivian Amazon in agricultural development and colonization projects from the 70s. The article describes how environmental conflicts are activated locally by a rudimentary road as an intermediary object of public policy and how the different legal frames imposed on the area configure identities, representations and practices of resources management of local actors.

Keywords: Public policy, Intermediary objects, Development, Conservation, Environmental conflicts, Amazonian Peoples.

JOSÉ FRANCISCO MÁRQUEZ GUERRA, PhD

Unité SEED Université de Liège - Arlon Belgique
Grupo TMAD Universidad del Atlántico-Barranquilla, Colombia.
jfmarquez@doct.ulg.ac.be
jfmarquezg@gmail.com

Recibido:
10 de febrero de 2015
Aceptado:
10 de abril de 2015

INTRODUCTION

C'est à la fin des années 70' que, dans le cadre d'un projet gouvernemental de développement d'une plus grande dimension visant à connecter le nord de La Paz avec la région amazonienne bolivienne, débuta la construction du premier tronçon de la route Yucumo-Rurrenabaque. Au début des années 80', l'État créa autour de cette route rudimentaire une aire de colonisation agricole.

À cette époque, la zone concernée avait la vague catégorisation légale de «territoires de dispersion sauvage des indiens tropicaux» (Art. 2 Loi 07765 de 1966) (Marquez Guerra, 2015).

En peu de temps, la route et la zone de colonisation Yucumo-Rurrenabaque contribuèrent au déclenchement de processus successifs et désordonnés d'installations de familles paysannes et indigènes venus des Hautes Terres «collas» (Aymara et Quechua), mais aussi de gens des ethnies Mosekene de Covendo, Tsimané' de Maniqui et métis de Basses Terres ou «cambas» (Castillo, 1986; Botazzi, 2009; 2014).

«Les colons» importèrent un mode d'usage et d'exploitation de la «terre et de leurs ressources naturelles» basé sur l'exploitation familiale élargie, l'agriculture extensive et des formes de production pour le marché, très différentes de celles des habitants locaux qui, selon la littérature de l'époque, se caractérisaient par des «pratiques de la nature propres aux cultures amazoniennes» c'est-à-dire, les

usages et connaissances propres des familles nucléaires semi-nomades de chasseurs-cueilleurs et horticulteurs de subsistance (Mendietta, 1994-95; Rasse, 1994).

Vers le milieu des années 80', cette expansion désordonnée des pratiques agricoles des colons fut l'objet de préoccupations environnementales; elles furent qualifiées d'abord comme inadéquates et insuffisantes, puis ces pratiques furent ensuite, pendant les années 90', désignées comme menaçantes pour les intérêts de la conservation de la biodiversité et de la culture amazonienne (Wilkes, 1994-95).

Cette route formait, en outre, une limite avec la Réserve de Biosphère Pilon Lajas, déclarée en 1977, mais sans aucune gestion à l'époque. Il s'agit d'un territoire habité par quelques familles métisses et par des ethnies amazoniennes Tsimané' et Mosekene; il fut ensuite décrété comme Aire protégée en 1992 et enfin légalisé comme propriété collective au nom de leurs habitants en 1997, interdisant de nouvelles colonisations.

Plus récemment, d'une part les programmes d'action de la conservation prioritaire à l'échelle de corridors éco régionaux de conservation*, et d'autre part les nouveaux projets de corridors routiers d'intégration régionale stratégique** encadrent le paysage du conflit actuel. L'émergence de ces espaces, –la

* Programme «Paysages vivants» de la WCS en Bolivie» (1999) et le Corridor binational (Pérou-Bolivie) de Conservation Vilcabamba-Amoró de CI (2001).

** Le corridor Nord apparaît dans les plans officiels comme l'une des routes fondamentales du système routier bolivien (Loi de 1998).

zone de colonisation agricole et l'aire protégée séparées par une route—, met en évidence le dilemme et les paradoxes qui surgissent à la rencontre de l'intervention environnementale et du développement dans les «basses terres» boliviennes (Marquez Guerra, 2015).

L'article décrit comment les conflits environnementaux dans la zone locale marginale de deux grands projets régionaux sont activés localement par un objet («la route») dont l'«agency» configure les identités, les représentations et les pratiques des acteurs et du territoire.

Objectifs, méthode et cadre théorique

Pour développer l'analyse de ces conflits, nous prenons comme entrée un objet matériel («la route»). Nous montrons qu'il entraîne des réactions instables et imprévisibles à l'encontre des programmes d'action de la conservation et leurs objets (l'ensemble de dispositifs de protection et gestion de l'aire protégée Pilon Lajas et les initiatives de développement durable de sa zone d'influence) qui, malgré leur «légitimité» politique et légale, ne parviennent pas à intéresser ni à enrôler et encore moins à mobiliser les habitants d'une manière efficace.

Pour ce faire nous mobilisons deux types d'informations. D'une part, l'information obtenue lors d'un travail ethnographique de 3 mois développés entre septembre et décembre de 2011 à La Paz (au sein d'institutions engagées à la gestion de l'environnement), Rurrenabaque et San Buenaventura (au sein du Conseil Régional Tsimane Mosekene CRTM et des au-

torités locales) et parmi les communautés du Pilon Lajas et du parc Madidi. Un total de 54 entretiens ont été analysés. D'autre part, nous utilisons l'information bibliographique sur les textes légaux qui concernent les peuples et territoires indigènes du nord de La Paz et du Département du Beni, qui apparaissent en Bolivie depuis 1954 et l'analyse du Plan de Gestion et Plan de Vie Pilon Lajas 2007-2017.

Notre méthodologie suit le principe formulé par Callon (1986), à savoir «donner une description symétrique et tolérante du processus complexe qui mélange réalités sociales et naturelles» dans les opérations de construction de la biodiversité et de la diversité culturelle dans l'Amazonie bolivienne.

Dans ce cas de figure, tant la route que les dispositifs de gestion environnementale sont des cadres d'interactions entre plusieurs formes d'existence et pratiques de nature: indigènes des hautes terres, indigènes amazoniens, métis (collas, cambas), ONG de la conservation et du développement durable et acteurs gouvernementaux.

Du point de vue théorique nous mobilisons deux concepts principaux. **L'intermédiation de l'objet** consiste en un processus par lequel les objectifs, les moyens et les acteurs se transforment mutuellement quand ils rencontrent des pratiques encadrées par l'objet sociotechnique.

En ce sens un objet intermédiaire peut agir pour capter les acteurs, humains et non humains, en tant que des alliés de l'action et il

arrive qu'il devienne incontournable c'est-à-dire un point de passage obligé qui force les enrôlements des acteurs*.

Les pratiques des acteurs humains et non humains sont ainsi contraintes par l'agency des objets intermédiaires parce que ceux-ci portent les identités, les représentations et les relations des acteurs et réciproquement, ceux-ci sont à leur tour transformés à mesure que le réseau se constitue. Ce processus d'activité collective, dans lequel les acteurs, en interagissant avec les objets intermédiaires et les dispositifs d'intéressement, distribuent de la force aux énoncés on l'appelle **processus d'équipement** (Vink, 2009).

Dans ce cas particulier, l'équipement ici analysé c'est l'ensemble de définitions et redéfinitions que les acteurs font à propos des pratiques et usages des ressources naturelles qui se déploient autour d'un objet physique: «la route».

L'analyse s'effectue à partir des inscriptions légales et techniques du régime environnemental bolivien mobilisées par les programmes d'action des ONG du développement et de la

conservation pour définir et modeler les pratiques des locaux.

Ces inscriptions légales sont mises à disposition des acteurs par les programmes d'action qui apportent des ressources normatives, cognitives et financières (Mormont, 2006). Il nous intéresse de comprendre la manière dont ces dispositifs sont traduits –inscrits dans ou modifiés– par les objets dans le cas analysé et comment ceux-ci encadrent les identités, les pratiques, les représentations et les logiques des locaux.

Suivant Latour (1994 et 2002), les énoncés (dans ce cas de type légal et technique) ne sont pas suffisants en eux-mêmes pour provoquer l'effet désiré dans l'audience destinataire, et on ne peut donc prédire le parcours que le programme d'action véhiculé suivra et encore moins son impact, puisque ce parcours dépend de ce que l'audience destinataire va faire de cet énoncé dans la pratique.

Cet énoncé est chargé avec des forces qui tiennent la capacité de dire, d'informer et de former des identités et désignent de manière performative une action de l'audience. Mais cette force va être modulée par la capacité des objets matériels ou conceptuels à obtenir l'adhésion et l'enrôlement de l'audience (dans ce cas, les acteurs du Pilon Lajas et la zone de Colonisation).

Nous montrerons comment la route introduit de l'irréversibilité: l'irréversibilité, dans ce cas, signifie que l'objet intermédiaire («la route») résultant d'énoncés qui lui donnent un sens, une fois qu'il a produit des actions dans les

* La Théorie de l'acteur réseau comprend la traduction comme une chaîne de transformations réversibles où les phénomènes se déploient, en perdant à chaque étape certaines propriétés pour y gagner d'autres qui le font compatibles avec les centres de calculs existents (Latour, 2006, pp. 215-216). La traduction implique quatre étapes: la problématisation de la situation, l'intéressement des possibles alliés (entre définition des acteurs et la construction d'un point de passage obligé), l'enrôlement (il s'agit d'un intéressement réussi) et la mobilisation des alliés (les actants humains et non humains y sont représentés par des collectifs, la traduction est forte) si la traduction d'un des collectifs est confrontée aux épreuves de force on peut parler de dissidence (Callon, 1986).

collectifs destinataires, fait de ces énoncés des agents incontournables c'est à dire qui vont orienter les actions suivantes. Autrement dit si l'objet réussit efficacement à imposer un comportement généralisé à tous les acteurs déplacés et traduits pragmatiquement, nous sommes en présence d'un objet dont l'intermédiation est irréversible.

Pour nous l'irréversibilité, tel qu'elle est mobilisée dans cet article, a à voir avec l'incapacité des acteurs humains et non humains à faire retour sur les conditions préalables et constitutives préalables au fait initial ou à l'acte initial déclencheur d'actions, c'est-à-dire, l'impossibilité de relancer la traduction du point de vue du premier programme.

Le suivi des objets intermédiaires aide à cartographier et à qualifier les relations qui se tissent entre les acteurs et les objets à travers

lyse de conflits de *cadrage* tel que Mormont (2006), afin d'expliquer que la façon de proposer le problème ou l'objet du conflit environnementale dépend de la perspective de chacun des acteurs et de comment l'agency des objets intermédiaires (les objets qui font faire) détermine la réussite ou l'échec d'un programme d'action.

En résumé, nous proposons d'analyser les processus d'intermédiation (objectivation de programmes d'action), d'équipement (production d'énoncés et déplacement de leurs forces vers les objets), de *cadrage* (les ressources normatives, cognitives et financières qui définissent le problème) et finalement de constitution de l'agency (ce que les objets font faire) des objets (une route), dans un contexte conflictuel d'usage de l'espace.

Ensuite nous décrivons brièvement le lieu

Grille 1: Résumé du cadre théorique

Analyses de processus	Entré par les objets intermédiaires	Approfondissement sur la charge ou l'agency de l'objet
Intermédiation des objets	La route Yucumo-Rurrenabaque	Irréversibilité
Équipement	Les inscriptions légales	- Dire, informer et former identités - Performer une action
Cadrage	Ressources normatives, cognitives et financières	- Développement - Conservation

la normalisation des pratiques; ainsi, le suivi des objets aide à découvrir les différents *cadrages* avec lesquels les acteurs qualifient les conflits environnementaux.

Dans ce cas, nous mobilisons aussi l'ana-

d'étude, avant d'entamer le déploiement de notre analyse.

Description du lieu d'étude

Pilón Lajas est une aire protégée dotée d'un

double statut juridique. C'est une Réserve de Biosphère (depuis, 1977) qui fonctionne comme aire protégée dans la catégorie d'aire naturelle d'Aménagement Intégré depuis 1992, et d'autre part, c'est une «Terre communautaire d'Origine» statut attribué depuis 1997 au CRTM (Conseil Régional Tsimane' Mositene), une organisation indigène et multiethnique fondée en 1995.

Le territoire en forme d'hexagone compte 396.264 hectares; ses caractéristiques physiques et biologiques l'ont fait considérer comme un lieu d'exceptionnalité: placé entre deux «éco sous-régions» Yungas de montagne et la forêt humide de Madeira, c'est une «région propice à héberger des grandes valeurs de biodiversité, étant donné ses gradients altitudinaux» (CRTM-WCS, 2007).

L'importance du Pilon Lajas pour la conservation tient aussi au fait d'appartenir à un corridor biologique qui garantit une «*continuité de l'espace*» qui «*permet le flux*» des espèces animales entre le parc Madidi et l'AP Amboró notamment des espèces paysage tel que le jaguar (*Phantera Onca*) et le jucumari (*Tremarctos Ornatus*), c'est-à-dire qu'il assure la continuité éco régionale bolivienne du corridor Transfrontalier Vilcabamba-Ambo-ro. Son importance pour la conservation du patrimoine culturel réside aussi en ce que le Pilon Lajas est un centre de «*trouvailles archéologiques significatives*» et le berceau de «*traditions des peuples Tsimane' Mositene et Tacana*» (Pauquet, 2005; CRTM-WCS, 2007; Márquez Guerra, 2015).

Pour sa gestion pratique, l'aire protégée est divisée en trois zones importantes: la zone bassin de la Rivière Beni, dans laquelle se trouvent trois communautés multiethniques Mositene, Tsimane' et Tacana; le bassin de la Rivière Quiquibey, dans laquelle se trouvent 10 populations Tsimane' et Mositene; et la zone orientale de la route peuplée par des Tsimane (dénommée aux fins de gestion «la zone de la route»).

À l'extérieur de Pilon Lajas, le long de la route, se situe la Zone de colonisation Yucumo-Rurrenabaque, constitué par les communautés paysannes organisées dans des «Blocs de production agricole» (Márquez Guerra, 2015).

En ce qui concerne les principales villes de cette région, Yucumo est un des premiers centres de production agricole de riz dans la région. Quant à Rurrenabaque c'est un port sur la rivière Beni qui jusqu'aux années 90' servit pour le transport fluvial de bois illégal, et actuellement il est devenu l'épicentre de l'écotourisme amazonien.

Les 22 communautés de Pilon Lajas ont une population de 1180 habitants, tandis que la population de la zone de colonisation Yucumo-Rurrenabaque atteint le nombre approximatif de 8000 habitants.

Les principales activités socioéconomiques des habitants de l'intérieur de l'aire protégée sont les activités de subsistance familiale, terrains de culture d'un hectare et demi avec des techniques de jachère, slash et culture sur brûlis. Tandis que les activités socioéconomiques

des colonisateurs utilisent de considérables extensions de terre pour la production de riz avec, en outre, des formes d'élevage à double but et aussi d'exploitation de bois.

La route et le *cadraje* du développement rural: équipement et inscriptions légales de la Zone de Colonisation Yucumo Rurrenabaque

La Réforme agraire de 1953 (Loi 3464 de 1953) et la Loi de la Colonisation de 1966 (Loi 07765 de 1966) furent le cadre légal général dans lequel furent formulées les politiques et normes de l'occupation et le développement agricole de l'Amazonie bolivienne (Reyes-García et al., 2014). Dans notre zone spécifique d'analyse, ces normes donnèrent lieu à plusieurs initiatives, et particulièrement l'ouverture du tronçon de la route Yucumo-Rurrenabaque, qui suscita la déclaratoire postérieure d'une «zone de colonisation» entamée dans les années 80' comme un projet de peuplement humain spontané et orienté, soutenu par le jadis Institut National de Colonisation INC.

Dans cette partie de l'article, nous nous concentrons sur l'analyse des déplacements des énoncés contenus dans ces normes, ainsi que sur l'émergence des pratiques de colonisation, deux processus qui se déploient autour et au long de ce rudimentaire chemin au milieu d'une savane inondable et sauvage.

Nous analysons alors «la route» comme un objet intermédiaire, traduction matérielle d'une politique publique de développement ensuite

contesté par un autre programme d'action dissident: le programme de la conservation. Nous aurons à prendre en compte deux autres processus d'une part l'internationalisation des programmes environnementaux et d'autre part la «modernisation» de l'Etat bolivien*.

Le programme d'action de la politique publique de colonisation. Le développement agricole

La Loi de Réforme agraire de 1953 créa la désignation légale de «communautés paysannes» et de «communautés indigènes», la différence entre ces deux étant que le régime interne de contrôle des deuxièmes sont leurs «normes propres», les membres des familles qui les composent se désignent comme originaires et apparentées et ils deviennent propriétaires des terres de la communauté dont les titres ont été expédiés ou dont la possession était reconnue par les institutions de la Couronne espagnole**.

Cette séparation entre communauté paysanne et communauté indigène était inscrite dans la

* Le processus de modernisation de l'état bolivien est commencé à la fin des années 80' consistantes à un paquet de mesure introduite par un programme d'ajustement structurel pour combattre la crise économique provoquée par la chute de prix internationaux des minéraux. Les réformes ont introduit un régime environnemental, forestier et agraire, la participation citoyenne et la reconnaissance des droits des peuples indigènes qui cherchaient la planification et une nouvelle organisation de l'occupation de l'espace. Sa conception et exécution a été appuyé financière et techniquement par la Conservation et les agences d'aide internationale de l'Union Européen et les États-Unis.

** Cette description est bien calquée de la morphologie socioculturelle des indigènes des hautes terres andines qui ont une longue expérience de traitement avec les instructions coloniales depuis le XVI siècle. Ces institutions ont été reconnues par le régime républicain depuis le XIX siècle.

Loi simplement à titre de différenciation entre les communautés selon «leur origine»; en ce qui concerne les fonctions de ces communautés, elles sont traitées de la même manière.

Par exemple, une des fonctions propres aux deux types de communautés, en plus de la constitution d'unités productives et de formes d'organisation professionnelle (syndicale et coopérative), consistait en «l'amélioration des techniques de production» et dans la «contribution du travail personnel à la réalisation de chantiers pour le progrès local»:

«La communauté paysanne avait l'obligation de transformer, avec le conseil technique de l'État, les méthodes d'agriculture» (D.L 3464 2/8/1953).

La Loi agraire proposait ainsi une classification légale de la terre sans considération des techniques ni de la science, et d'une manière provisoire, jusqu'à ce que «le pays obtienne les études nécessaires et le plan agronomique» (Décret. Loi 3464 2/8/1953).

Pour cette raison, l'appropriation du sol s'est faite à partir d'un sens commun de ce qui était considéré comme de «bonnes terres»*.

* Les terrains ont été classés en 5 catégories: la catégorie A d'accord avec la «disposition naturelle à la production et l'aptitude pour produire dans bonnes conditions commerciales sans l'utilisation de techniques ou fertilisants, la catégorie B était classée les Yungas, terrains que ne peuvent être assistés de mécanisation; la catégorie C était les prairies de pâturage ou des zones forestières non aptes pour des «cultures systématiques» mais «pour l'exploitation extensive d'élevage bovin» une catégorie D pour l'exploitation forestière prédominant dans les terres basses et l'Amazonie (Art. 100 Loi 3464 de 1953).

En ce qui concerne les peuples indigènes de «basses terres» et notamment ceux dont les ancêtres occupaient le territoire qui actuellement correspond à Pilon Lajas, ils étaient légalement définis comme «groupes sylvoles des plaines tropicales et subtropicales» ayant ainsi le statut «d'incapables» sous la tutelle de l'État vu leur état «sauvage» et leur organisation sociale «primitive»**.

La Loi de Colonisation consécutive (1965 et 1966), fut promulguée dans le but de «la redistribution» des terres afin de profiter de «l'expérience, l'assiduité et la capacité de sacrifice» des «agriculteurs migrants» pour incorporer à l'économie nationale «d'importantes et étendues zones de production agricole» ainsi que la main d'œuvre de «chômeurs et sous-employés des zones agraires densément peuplées» (Loi de colonisation 07765/1966).

L'application de cette politique d'intégration de terres basses au marché national de ressources naturelles était basée sur la Loi de la Réforme agraire qui disposait que «des centres urbains seront fondés dans les carrefours de chemins et les vois ferrés ainsi que sur les bords de rivières» (Décret-Loi 3464 2/8/1953). La Loi de la Colonisation impliquait donc la conception de «routes» qui pourraient unir les centres avec ces périphéries potentielles de ressources.

Ces projets d'infrastructure qui toujours res-

** Cette représentation des peuples indigènes n'était pas étrangère à l'époque. À niveau international, la Convention C107 de 1957 considérait les indigènes dans «une étape moins avancée que celle d'autres secteurs de la société».

teraient longtemps sur papier, laissant les migrants au bon milieu de la forêt et sans conseil technique ni aide financière pour continuer les travaux propres à «*la stimulation de la colonisation*» pour «*la solution des problèmes économiques et sociaux rattachés au développement*»*.

C'est en 1978 que, fondé sur le Décret suprême 11545 de 1974, la réalisation du projet de la route Rurrenabaque- Eva-Eva débuta, ce qui attira une importante colonisation de paysans dépossédés de terres hautes vers la zone. Une deuxième vague migratoire importante tout au long de la route se produit au début des années 80' selon la modalité de colonisation «spontanée orientée» pour valoriser les «*efforts et responsabilités du colon*» et éviter ainsi le «paternalisme étatique en excès» (idem).

En 1983 la «route» Yucumo-Rurrenabaque, attire la colonisation de Yucumo. Les «noyaux ou blocs de colonisation» autour de la route vont faciliter la commercialisation de produits, l'arrivée d'un mécanisation élémentaire et le transport massif de cargaisons et de personnes; la base économique est évidemment la conversion des ressources de la forêt en produits avec une valeur marchande et socialement cela s'accompagne de la transformation des habitants de la forêt en travailleurs et clients potentiels, ainsi que des colons en vendeurs de leurs produits et patrons.

* La Confédération syndicale des Travailleurs Paysans de Bolivie CSTCB se représente le problème de l'échec de la colonisation comme une trahison du gouvernement aux paysans. <http://cscb.nativeweb.org/cscb.html>

Ce tronçon de route bien qui fut sans signalisation technique ni éclairage ni même revêtement ni aucune sécurité et presque toujours impraticable, a cependant réussi à créer à son alentour un réseau d'associations d'humains et non-humains qui l'utilisent et auxquels il est devenu indispensable.

Cette voie du transport a favorisé un mode de production chaque fois plus intensive du riz et de l'élevage, facilitant aussi l'entrée dans l'AP voisine pour l'appropriation illégale de ressources en bois, cynégétiques et aquatiques. Cette logique de production autour du marché qui tend à chaque fois vers une production majeure**, a des conséquences qui, plus tard, seront identifiées comme des menaces pour la biodiversité et les ressources naturelles telles que l'accélération de la déforestation, l'érosion des sols et la destruction des sources en eau.

La route comme infrastructure autour de laquelle se met en œuvre le processus d'installation humains, c'est l'objet intermédiaire qui matérialise le programme d'action qui «traduit» les colons venus des hautes terres (collas, Aymara et Quechua) en agents du prometteur développement des forêts amazoniennes.

** Dans les années 70', les aires de culture de riz étaient de 50 000 hectares, dans l'actualité se cultivent 140 000 ATS. Selon les données de la Fédération nationale de Coopératives de riz FENCA la zone de colonisation Yucumo est de production dispersée de vocation d'autoconsommation et vente excédentaire en contraste avec la région de Santa Cruz de production intensive de vocation commerciale. La production de riz est passée de moins de 100000 tonnes à 350000 tonnes à 2010 http://www.arroz.org.bo/dmdocuments/Cartilla_arroz1.pdf

L'agency de la route chez les humains, les non-humains et le territoire: nouveaux équipements

Les relations établies entre la population migrante et les peuples «originaires» autour et au long de la route ont été de concurrence pour le contrôle des ressources et en beaucoup de cas d'exploitation et d'intolérance aux modes de vie des peuples originaires, moins familiarisés avec les logiques de marché, ce qui nourrit l'imaginaire qui conçoit le «colon» comme un agent civilisateur des territoires et des «bons peuples natifs».

En fait, les pratiques agricoles colonnes en provenance des terres hautes étaient peut convenables pour une végétation et des sols tropicaux, mais la relative facilité de transport vers Yucumo, Rurrenabaque, San Borja et Reyes par la route, leur a permis d'accroître la production de riz et l'élevage ainsi que l'exploitation de bois.

«Un colon regarde les arbres et cela le dérange, il est habitué à regarder la forêt comme un champ de culture, il vient des hautes montagnes, il n'est pas habitué à vivre avec la nature, la forêt le dérange, tandis que les indigènes sont habitués à vivre dans la forêt... si l'on observe la maison d'un colon on voit qu'il n'y a pas d'herbe aux alentours, la première chose qu'il fait est le sarclage, il n'est pas à l'aise dans la forêt» (Un Consultant CRTM Rurrenabaque, 2011).

Quant au type d'appropriation, la colonisation s'est produite au début par adjudication à des propriétaires familiaux individuels dans un terrain communal dénommé Bloc. Dans celui-ci, chaque famille avait une dotation initiale de 25 hectares avec des titres de propriété ; l'effort pour travailler et convertir la forêt en unités de production agricole demeure un indicateur de prestige et de progrès économique dans le système de valeurs des colons (Rasse, 1994).

«Le colon est un individualiste, il cherche de la terre, la propriété, et cela fait la sacrée différence avec l'indigène qui a un esprit communal, pour les Tsimané' la terre est pour tous et ses ressources sont pour tous, tandis que pour le colon provenant de terres hautes, il cherche le droit foncier il dit mon terrain, ma culture et je veux en avoir un terrain pour produire et si possible deux» (Un Consultant CRTM Rurrenabaque, 2011).

La terre était octroyée par l'Institut de Colonisation INC sous statut de terre fiscale, c'est-à-dire, le transfert d'une propriété de l'État à l'adjudicataire «colon» sous condition d'exploitation pour le développement agricole.

Malgré la non-transférabilité de terres, l'arrivée sans planification aucune de nouveaux colons, attirés par l'essor du bois et les avantages de la route et ses ramifications à l'intérieur de nouveaux espaces, constitua un marché illégal dans lequel prime l'honneur de la parole et les instruments privés apocryphes

basés sur des liens de coutume plus que sur la force de la loi d'un Etat absent.

Ces formes de juridicité coutumière s'appuient sur quelques vestiges de la culture andine, mais sa véritable force se retrouve dans les formes d'organisation syndicale et coopérative développées dans la défense des intérêts sectoriels des paysans depuis la création de la zone de colonisation.

Ces formes d'organisation basent les relations entre les colons sur la solidarité dans la chaîne productive de la famille élargie. L'individu est contraint aux formes de socialisation de la communauté. L'autorité sociale repose sur les directions des assemblées communales qui forment les comités centraux des syndicats agraires. Ces instances récréent un modèle pyramidal de coordination qui va de la famille à la communauté et de la communauté au comité de direction de la centrale de production agricole jusqu'à arriver au comité de direction du syndicat. Les coopératives et les syndicats fournissent ainsi le tissu social intra et inter communal et ils négocient avec l'extérieur les prix et les conditions de production ainsi que le pouvoir politique.

Le pouvoir des organisations des colons est si puissant dans la zone qu'ils constituent même l'autorité de circulation sur la route et imposent les règles de circulation et d'organisation de la production aux individus des autres communautés voisines de la route.

«Les colons de la route commettent des abus contre les Tsimané, ils contrôlent

la circulation sur la route, ils ont postes de contrôle (Trancas) pour réguler le flux, l'entrée et la sortie des communautés, par exemple, une fois, une famille Tsimané utilisait la route pour sortir ses produits et leurs membres elle a dénoncé le fait qu'elle a dû payer au poste de contrôle des colons pour pouvoir utiliser la route; il y a des cas où ils ont été obligés par les circonstances à s'affilier aux syndicats paysans pour pouvoir continuer à circuler par la route et ils sont obligés à participer de leurs organisations et faire partie de leurs réunions» (Entretien CRTM Rurrenabaque, 2011).

L'arrivée de nouveaux colons sans titres fonciers ni aide étatique, a provoqué la spéculation et l'émergence de nouvelles stratégies d'appropriation de terres, débordant des limites prévues par le programme de colonisation initiale: ainsi se produisit une aire de colonisation presque trois fois plus grande que la zone de 75.000 hectares désignée initialement, tout au long de la route.

«Le grand défi qu'a le gouvernement est de donner des terres fiscales à la colonisation, en Bolivie il n'y a plus de terres fiscales, les terres publiques qui restent sont les aires protégées et les terres indigènes; je ne suis pas tracassé par la route, ce qui nous tracasse sont les choses qui viennent avec la route: la colonisation débute avec un petit sentier qui après va se transformer en chemin et ensuite en route et une fois

qu'il y a un sentier, il y a des emplacements et des commerces de terres sans contrôle» (Un consultant CRTM 2011, Rurrenabaque).

Par la suite, cette colonisation illégale posa évidemment un problème pour la consolidation et délivrance de titres de propriété foncière du Pilon Lajas en faveur des Tsimane et Mosetene proches de la route; ceux-ci étaient par ailleurs peu familiarisés avec les termes juridiques de sécurisation foncière ou avec les transactions écrites (plus loin nous décrivons comment avec l'aide de la Conservation ce processus de sécurisation a abouti en faveur des indigènes amazoniens).

La route mobilise ainsi pendant son étape de construction (de 1978 à 1991) toute une série d'acteurs, de pratiques, de discours et représentations sociales qui forment une dynamique qui s'entretient d'elle-même et affecte profondément les relations aux ressources naturelles.

«Les communautés de la route (du Pilon Lajas) disent nous sommes les gardiens de la forêt, mais comme nous sommes seuls à nous occuper de garder la forêt, les autres (colons) sont en train de faire sortir le bois par la route là derrière nous toutes les heures, qu'est qu'on peut faire! Nous avons des enfants qui étudient aussi comme ceux des colons et nous avons aussi des besoins à satisfaire, nous ne pouvons pas faire que de la conservation, parce qu'on a besoin

d'argent aussi» (Un habitant de la zone de la Route Rurrenabaque, 2011).

Une première vision alarmiste pour l'essor de la zone de la route en détriment de bonnes pratiques de la nature se produit depuis les débuts des années 90'. La préoccupation émergea des colons qui remarquaient la diminution de la production après les premières années de travail; cela les amena à se rassembler autour de premiers diagnostics de déforestation, et à chercher près des ONG une reconversion vers les pratiques de l'agro écologie, du point de vue de l'amélioration de l'efficacité et rentabilité, mais non de la durabilité*.

Dès lors, le processus de la colonisation au long de la route Yucumo-Rurrenabaque commença à perdre «sa raison d'être» c'est-à-dire «la légitimité de son cadre d'existence». Cela atteignit son expression maximale quand la «colonisation» fut éliminée du langage officiel avec la disparition de l'INC. en 1992. Les activités colonnes furent alors requalifiées comme une partie du problème environnemental dans la zone d'influence du Pilon Lajas et non comme «la solution des problèmes du développement de paysans sans terres», idéal avec lequel jadis elles avaient été légitimées.

* En juillet de 1990 le centre d'études agricole CESA organisa un colloque d'agro écologie en Yucumo dont le sujet principal était la proposition d'une recherche participative financée pour les ONG et les fédérations de Syndicats agraires et des colons de la zone pour installer la production bovine double propos de viande et lait, en utilisant les zones communales des blocs de colonisation. L'agriculture serait alors reconvertie aux pratiques traditionnelles des Tsimane'. Ce modèle de complémentarité des deux cultures devait conduire à l'amélioration des activités économiques communales appuyées sur la création d'un fonds de ré-inversions guidées par principe agro écologiques.

La nouvelle inscription légale du développement «durable» du nouveau régime environnemental vint ensuite transformer la colonisation en une série d'activités qui méritent d'être encadrées par les nouvelles politiques de la conservation qui deviennent, quant à elles, l'axe de la planification amazonienne durant les années 90'.

Cependant, l'agency de la route, même combattue, gagne en extension et en visibilité tant à l'échelle locale que globalement. Plusieurs communautés Tsimanes' du Pilón Lajas s'engagèrent et mobilisèrent dans les dynamiques que la route favorise, gagnant ainsi –par exemple– l'extension de leurs terres, tandis que leurs adversaires mobilisaient les cadres, études et diagnostics au niveau national et international pour montrer tout cela comme un problème.

Le nombre d'alliés de la route a ainsi augmenté sa force économique et politique qui maintient en vie le cadrage récurrent du développement. De plus, en 1998 le Décret 25134 qui cherche l'intégration régionale, inclura ce tronçon de la route comme une partie de la «route fondamentale N° 8»* du corridor nord-ouest amazonien dont le but est de «*permettre le lien de caractère international connectant avec les routes principales existantes dans les pays limitrophes*».

* La route Fondamentale No 8 doit connecter Guayamerin situé à la frontière avec le Brésil avec Ribera Alta, Santa Rosa Reyes s'entrecroisant avec la Route Fondamentale No 3 Intersection Rurrenabaque-Yucumo. La route planifiée est de 696 km (D.S. 25734 de 1998).

Les tentatives de reconversion des colons par la conservation

Du point de vue du cadrage de la conservation, la route a été requalifiée comme un facteur de risque majeur pour Pilón Lajas tel que le décrit l'instrument de gestion du Pilón Lajas:

«L'avancée et la stabilisation de la colonisation ont été étroitement liées à la construction et l'amélioration de chemins ainsi qu'à l'amélioration du corridor Nord, voisin du Pilón Lajas et la conséquente réduction du coût de transport entraineront un accroissement de la pression sur les ressources forestières de la zone» (Plan de Gestion et Plan de Vie, 2007-2017).

Les dispositifs de la conservation dans l'AP Pilón Lajas néanmoins considèrent ce texte comme rudimentaire pour affronter les avantages de la route et l'avancée des menaces qui suppose la colonisation:

«Étant donné les ressources limitées, il y a une insuffisante gestion du contrôle des limites de la réserve vers les zones de la route puisqu'il n'y a pas de limites, il n'y a pas des démarcations ni bornage et les limites avec les colonies voisines sont rudimentaires» (Plan de Gestion et Plan de Vie, 2007-2017).

Face à ces menaces, les gestionnaires de Pilón Lajas font appel à une alliance avec les éleveurs et propriétaires fonciers et les élites lo-

cales (cambas) pour défendre la Réserve au nom de la protection de «sources d'eau mise en danger pour les pratiques des colons».

«Est particulièrement important à considérer que cette bande (par rapport à la zone de la route) représente les eaux en amont des bassins versants qui alimentent en eau les zones de production agricole et de l'élevage en particulier dans les municipalités de San Borja, Rurrenabaque et Reyes» (Plan de Gestion et Plan de Vie, page. 117).

C'est à dire, la route a mobilisé le projet de colonisation et c'est contre elle et ses effets que le programme de la conservation s'est mobilisé; les deux programmes ont essayé de donner des identités aux acteurs et actions qui se gé-nèrent autour et par l'agency de la route.

On va dès lors voir une lutte constante de pouvoir et de dissidences entre les agents du développement d'abord agricole et ensuite durable ou agro écologique et les agents de la conservation en différents scénarios, et la route sera constamment au centre de ces débats et conflits.

La modernisation de l'Etat

Dans les années 2000 le mouvement colonisateur va requalifier son identité au niveau national comme une stratégie l'ancestralité des indigènes et va assumer l'identité de l'«interculturalité» pour faire valoir ses revendications agraires en face de l'Etat et les ONG

de conservation. Au niveau local de la zone étudiée, les Fédérations et syndicats vont convertir leurs étiquettes de Colons ou de paysans en «communautés agro écologiques interculturales»*.

La redéfinition de paysans et colons de la route d'agents du «développement agricole» en «communautés interculturales» et la re-définition de leurs activités en «agro écologiques durables» moyennant des dispositifs d'intéressement à la conservation tels que la formation, l'éducation environnementale et l'aide technique et financière ou projets productifs écologiques de cultures pérennes ou tourisme écologique durable, tout cela n'a pas eu cependant d'écho dans la transformation du mouvement et le débordement n'a pas pu être contrôlé produisant un non-enrôlement et une mobilisation échouée, c'est-à-dire une dissidence. La preuve en est que, au fur et à mesure que le projet de conservation change sa stratégie vers une approche participative et de financement d'initiatives, les chiffres de la déforestation et la zone agricole le long de route sont en augmentation et tous les acteurs alliés et non alliés se mobilisent physiquement ou conceptuellement sur la question.

* En 1971 les colons ont fondé la Confédération syndicale de Colonisateurs de Bolivie CSCB; trente ans après, dans les années 2000 la montée au pouvoir du mouvement politique des colonisateurs et «Cocaleros» a fait de cette organisation sociale les bras populaires du «processus de changement» du gouvernement de Evo Morales. La CSCB a célébré une assemblée générale en Ivirganzama et a modifié ses statuts, objets et nom pour se reconverter en la Confédération syndicale de Communautés interculturales de Bolivie CSCIB. À niveau local la Fédération de Colonisateurs de Rurrenabaque a pris le nom de Fédération de Communautés agro écologiques de Rurrenabaque FE-CAR.

Les communautés indigènes

Cela a eu un impact sur les pratiques des communautés Tsimané' du Pilon Lajas au long de la route. L'existence d'une voie de transport à proximité a amené les Tsimané' à utiliser leurs terres pour la production intensive et extensive à la manière des colons avec lesquels les Tsimané' soutiennent désormais une communication plus grande que celle entretenue avec leurs «frères d'ethnie».

«Pour visiter des parents dans la jungle il faut des jours, par contre pour les fêtes, pour rencontrer des filles ou vendre leurs produits, ils ont leurs nouveaux frères les colons» (Fonctionnaire de CRTM Rurrenabaque, 2011).

Ces communautés, grâce à la proximité avec les blocs de colons et les villes comme Yucumo ou Rurrenabaque, ont commencé à faire des alliances commerciales, des intégrations associatives (syndicats, coopératives) et des alliances matrimoniales avec les colons, de sorte que, selon les dirigeants indigènes de Pilon Lajas, ces pratiques font partie d'une stratégie des «collas» afin d'appauvrir la culture traditionnelle.

De nombreux dirigeants de ces communautés de la zone de la route du Pilon Lajas impliqués dans le comité de gestion commencent à mobiliser certains arguments propres aux colons pour «l'utilisation souveraine des ressources» ou «le droit au développement», critiquant l'activité de «compter les petites pattes des

animaux pour travailler avec les gringos», en référence aux programmes de conservation.

Ainsi, au début des années 90, la route qui nous intéresse est passée d'être un objet désiré, tel qu'énoncé dans la Loi favorisant le développement et l'intégration entre la région andine et la Région amazonienne, et en vertu d'une autre inscription légale (le nouveau régime de l'environnement et de l'occupation de l'espace), est devenue une menace de la biodiversité et une «pression» pour les intérêts de la conservation dans le XXI^e siècle.

Cependant, le caractère récalcitrant de la route a également modifié le programme initial de la conservation, qui à son tour, a également été transformé ces dernières années:

Au niveau international, les ONG de conservation ont cherché des alliances avec les forums et les agences d'aide internationale, les ressources financières avec lesquels s'est mis en œuvre le programme de biocorridors internationaux tels que le Vilcabamba-Amboró où s'intègrent –tel que nous l'avons déjà signalé– plusieurs AP du Pérou jusqu'au Chaco Bolivien et qu'inclus Pilon Lajas. De même, le programme Paysages de Madidi Tambopata, qui compte sur l'appui d'ONG américaines CI et WCS et l'appui financier de, entre autres, Banque Mondiale, le Critical Ecosystem Partnership Found CEPF et l'USAID. Toutes ces ressources, cependant, n'ont pas touché de façon importante les pratiques que la route a déclenchées.

Cela s'est traduit localement en de nouvelles alliances avec les gestionnaires des AP et les

indigènes du CRTM, concrétisées dans le financement de zonages, l'élaboration d'un nouveau instrument de gestion (2007-2017), le paiement de services de garde parc, l'utilisation de géolocalisation, le développement de différents colloques et études d'éducation environnementale et dans le paiement du fonctionnement des techniciens de la SER-NAP et du CRTM et consultants externes pour résoudre les «problèmes liés à la récalci-trante de la «zone de la route».

À l'échelle du pouvoir local, le *cadrage* de la conservation, cherche maintenant à influencer techniquement et financièrement la planification de l'usage de l'espace avec les Plans du Développement municipaux dans lesquelles l'aire d'influence du Pilon Lajas se trouve repris.

Malgré ce nouveau déploiement de dispositifs sociotechniques d'intéressement, ce programme d'action continue de se voir opposer de nouvelles épreuves de force qui vient ouvrir la controverse entre conservation et développement à des échelles plus vastes que cette petite bande de terre de 100 km, rouge et sauvage au milieu d'une «terre perdue».

C'est le cas, par exemple, du projet stratégique national que le nouveau gouvernement de «l'état plurinational» propose depuis 2005 afin de promouvoir un «développement à l'inverse» (de la conservation) et cela concerne directement la revalorisation des routes comprises comme la source de l'intégration nationale, par l'intermédiaire de chantiers poten-

tiels tels que le Corridor Vial Nord et le revêtement de la route Yucumo Rurrenabaque:

«La route deviendra permanente et sure, elle communiquera les populations de La Paz avec celles du Beni et du Pando. Longitude: 101.60 km. *Investissement* 70.096.493.84 *Avancée physique à mai 2012:* 16.14 % *Avancée financière:* 4.39 %» (ABC, 2005).

La stratégie du gouvernement est (discursivement) fondée sur l'intégration géographique du pays en matière du développement économique stratégique, non strictement au nom de la «durabilité» de la région amazonienne, mais au nom du «dépassement de l'arriération et de l'oubli des villageois amazoniens». Ce discours officiel trouve de la valeur, en même temps, sur la «richesse naturelle et le potentiel éco touristique de la région sa flore et sa faune»*.

Actuellement, la route reste fidèle à sa fonction initiale: en tout temps et à tout moment, malgré leur précarité, elle continue de mobiliser des alliés et des dissidents dans leurs flux conceptuels et leurs flux physiques.

* L'Agence bolivienne de Routes ABC décrit le projet du réseau routier fondamental comme il suit: «Le corridor nord-oriental connecte le nord de La Paz avec les Départements de Beni et Pando, ces régions vont être impactées avec l'impulsion du développement économique dépassant ainsi, l'ignorance et l'oubli régionale qui soumettaient à la population de ces départements. Le corridor aurait une longueur de 2962 km conformés par 19 tronçons. Les trois régions se caractérisent par leur richesse naturelle, le beau paysage, faune, flore et végétation qui donnent lieu à l'écotourisme» <http://www.abc.gob.bo/Corredor-Bioceánico>

Ce par la route que tous les gardiens du parc voyagent en moto à la zone conflictuelle, ce par la route que les chercheurs vont s'installer aux centres de recherche en milieu de la forêt, ce par la route que les Tsimane' des communautés de la Route assistent aux réunions du comité de gestion, ce par la route que les Tsimane' dedans et dehors se rencontrent pour faire ses alliances matrimoniales, c'est par la route que le gouvernement et les ONG internationales arrivent aux communautés, et c'est par la route qu'est possible la mobilisation de dispositifs, comme les cartes de déforestation, qui permet aux chercheurs de montrer la route comme une zone de frontière agricole pour ainsi permettre aux bailleurs de fonds de représenter les menaces qu'ils essaient de combattre avec leurs dons. La route transporte et fait réfléchir les élites locales, les métis et les cambas et collas, les touristes, les ethnographes désengagés, les chercheurs sociaux engagés et les scientifiques de la nature et membres des ONG de la conservation, les animaux et les plantes traduites en chiffres, photos et vidéos qui sortent par la voie terrestre (la route) vers l'aéroport de Rurrenabaque pour prendre place dans les laboratoires des États-Unis ou l'Europe. Tous ces gens et leurs objets se communiquent entre les communautés et se transportent vers ses ateliers et réunions diagnostiques grâce à la route» (Journal de terrain Marquez G., Bolivie, 2011).

La route et la politique publique de la Conservation: controverses émergentes pour la stabilisation des identités de personnes et du territoire par le Développement Durable

Dans cette deuxième partie de l'analyse, nous décrivons comment existe un avant et un après des entités naturelles et culturelles suite à l'émergence de la conservation en Amazonie bolivienne et comment la route agence la construction de l'état de la conservation et de la diversité culturelle des locaux à Pilon Lajas.

En 1992, deux mois après la promulgation de la Loi de l'environnement, la Reserve de la Biosphère et Territoire Indigène Pilon Lajas fut reconnue légalement comme appartenant aux communautés définies en tant que Tsimane' et Mosetene.

Le Décret Suprême 23110/1992 indique que *«les peuples indigènes de l'Amazonie et de l'orient ont acquis une vaste connaissance des écosystèmes, en raison de leurs relations et de la coexistence avec la nature»*, de sorte qu'ils sont donc les «meilleurs conservateurs de flore et de faune et d'autres ressources».

La reconnaissance des peuples autochtones du Pilon Lajas en tant qu'agents de la conservation, soumet l'activité de leurs vies à une catégorisation qui les engage dans le discours des gardiens de la planète. Les habitants de l'extérieur aux limites de la réserve au bord de la route sont pointés du doigt, en revanche, en tant qu'auteurs de la colonisation.

Désormais, la vie et la culture dépendent de cette assignation territoriale au point que la motivation de l'arrêté est «la reconnaissance du territoire afin d'éviter l'extinction des peuples autochtones qui l'habitent». De même, l'objet est «*la préservation de la biodiversité et l'intégrité génétique de la flore et la faune*».

D'autre part, dans ce décret, on interdit de nouvelles zones de peuplement, en garantissant les emplacements des colons et des agriculteurs jadis établis dans la région. Dans la pratique, une ligne parallèle est mise entre la zone de colonisation autour de la route et l'AP Pilon Lajas. Cela donnera lieu à un conflit pour le contrôle des ressources où la route sera déterminante.

Dans le Pilon Lajas et sa zone d'influence, «l'ascendance ancestrale» et la proximité de la route seront les critères utilisés pour reconnaître des groupes humains en tant que partenaires légitimes de la gestion de ressources. Les peuples de l'«Occident» de «hautes terres» seraient soumis par conséquent à des stéréotypes associés à l'utilisation de la terre de manière «irrationnelle et étendue» pour dénigrer leurs activités agricoles à l'encontre de la représentation coloniale prestigieuse de leur assiduité de travail et de leur engagement pour le progrès.

Le référent local pour la construction de bonnes pratiques de gestion: l'Antagonisme entre la route et "la rivière"

Le début de la gestion dans le Pilon Lajas

fut tortueux, mais un événement viendra à déclencher une série de changements, déplacements et traductions en rendant effectif le discours via des ressources financières, techniques et légales. Il s'agit de la consolidation d'un bloc de conservation au titre des Corridors internationaux de conservation et du programme de «Paysages vivants». Cette nouvelle approche utilise la vision d'écosystèmes et de paysage au niveau régional afin de garantir la continuité spatiale et le flux des espèces animales en contexte socioculturel diversifié*.

Grâce à ces programmes internationaux, les ONG de la conservation ont participé à la sécurisation de la propriété territoriale indigène dans le processus technique légal de sécurisation de la propriété indigène (Loi de Réforme agraire 1715 de 1996).

Après le long et coûteux processus de consolidation du TCO titré en faveur du CRTM en 1997, la gestion de l'aire protégée commence à être vue par les indigènes comme le mécanisme de garantie de la sécurité foncière. Voici que l'unification des objectifs a également conduit à l'identification de l'ennemi principal de la conservation et du territoire

* Conservation internationale organisa un colloque international en février de 1999 pour désigner un Corridor de biodiversité entre Pérou et Bolivie; les gouvernements, scientifiques, techniques et gestionnaires ont discuté à propos des menaces contre la biodiversité et l'articulation d'une vision commune de protection. En juillet de 2000, un autre colloque a donné naissance à une stratégie pour toute la région amazonienne des deux pays dès le Parc naturel Vilcabamba au centre du Pérou jusqu'à l'Ap Amboro dans la part orientale de Bolivie. En 2006 le Corridor a utilisé 16.8 Millions de Dollars en projets de conservation provenant du Fond pour la Conservation des écosystèmes prioritaires FECF.

indigène: la colonisation attirée par la “route”. Une autre action concrète a été le paiement d’une indemnisation aux entreprises d’exploitation forestière opérant à l’intérieur de Pilon Lajas en 2001.

Les ONG obtiennent ainsi la reconnaissance de la part de dirigeants indigènes des communautés «de la rivière Quiquibey à l’intérieur de Pilon Lajas» qui étaient «prisonniers des exploitants des bois». Maintenant, avec la Conservation, les communautés ont acquis la propriété de leurs terres sous condition d’une gestion durable des activités productives.

Selon les indigènes, CI fut l’unique allié qui a pu les favoriser dans une lutte inégale contre les entreprises forestières de la Concession Berna, pour obtenir la reconnaissance de la propriété des territoires ancestraux:

«La seule qui a joué un rôle important c’est CI parce qu’elle a été la seule qui était par. C’est-à-dire, l’entreprise ne voulait sortir du territoire de la TCO, Berna a sollicité de l’argent pour en faire, mais CI a voulu la protection de nos territoires, alors elle a payé l’indemnisation et alors comme CI avait payé, les exploitants de bois ont pris tous leurs machines et sont sortis» (un corrégidor de la zone del Rio Quiquibey, 2011).

La stratégie de gestion alors va se soucier de diviser la population humaine entre les autochtones et les colons. Cette dichotomie des populations des terres hautes et des terres

basses, d’indigènes et colons, trouve son opposition spatiale dans une définition de l’intérieur-extérieur qui correspond à la «zone de la rivière Quiquibey» et à la «zone de la route», cette dernière représentant la zone extérieure qui menace Pilon Lajas.

«Évidemment, il y a des différences marquées entre les communautés de la rivière et celles de la route, c’est comme ça qu’on les appelle, ‘les communautés de la rivière’. La zone de la rivière est un secteur très bien conservé, avec peu de modifications, les communautés de la route sont déjà sérieusement détériorées et les écosystèmes sont dégradés suite à l’exploitation forestière, à l’avancée de la frontière agricole et à l’influence du secteur Colon» (Consultant CRTM, Rurrenabaque, 2011).

L’identification des colons se fait alors à partir d’une condition économique paysanne, tandis que l’identité indigène se lit à la conservation de leurs formes de production communautaires.

Par conséquent, ce qui va intéresser la gestion de l’AP, c’est l’aménagement de l’espace. Ainsi, les communautés paysannes des colons s’identifient avec les activités productives, tandis qu’en ce qui concerne les communautés indigènes on parle “d’administration de l’habitat ancestral” ou “revalorisation culturelle”. Les terres paysannes sont donc qualifiées comme «unités de production agricole» soumises au marché et menaçant la forme de vie et l’habitat naturel de la culture Tsimane,

tandis que les terres indigènes acquièrent un titre de «propriété foncière communautaire» et les Tsimané' et Mosekene d'alliés de la conservation.

Le Plan de Gestion et Plan de Vie (PMPV) du Pilon Lajas: la route comme référence local pour la construction scientifique du bon état de la conservation de la biodiversité et de la menace de déforestation

Cette section montre comment se construit par l'intermédiaire d'un processus de traduction de porte-paroles, le bon état de la conservation de Pilon Lajas à partir de l'agency de la route tenant compte la construction d'un objet intermédiaire à la fois technique et social: le Plan de Gestion et Plan de Vie du Pilon Lajas (PMPV).

Les identités de ces entités sociales (les colons et les Tsimané') ainsi que des lieux physiques et êtres naturels (composants de la biodiversité, gradients altitudinaux, etc.) et leurs respectifs modes d'existence, varient par rapport aux négociations que les chercheurs mènent avec les acteurs et à la proximité relative à la route.

Dans la méthodologie pour la présentation de l'état de conservation de la Réserve, qui apparaît dans l'instrument de gestion, la problématisation est claire: «La biodiversité du Pilon Lajas et la diversité culturelle des Tsimané sont menacées par les effets de la colonisation de la route».

On prend comme critère l'activité humaine

et on évalue la pression que les communautés paysannes et les communautés indigènes peuvent exercer du fait des activités agricoles et de la reconversion des «forêts originaires en jachère». Pour ce faire, on utilise les diagnostics ruraux participatifs, un travail de cartographie thématique qui est faite «par les communautés elles-mêmes».

Ainsi, les trois variables qui servent comme référence sont les suivants:

- a. L'activité humaine à trois niveaux: lourde, légère et nulle. Dans ce sens, les activités agricoles se qualifient en tant que lourdes et les activités de chasse et pêche se qualifient comme légères.
- b. La deuxième variable est la distance par rapport aux centres peuplés (villes). Cette variable est mesurée par l'intermédiaire de travaux de terrain et d'enquête.
- c. La troisième variable est la distance par rapport aux chemins soient-ils principaux, sentier ou sans chemins (Plan de Gestion et Plan de Vie 2007-2017).

Dans ce type d'évaluation, les communautés plus éloignées de la route présentent, évidemment, de meilleurs niveaux de gestion de ressources et leur territoire est déclaré en meilleur état de conservation, mais ces communautés sont aussi celles dont tous les besoins de base restent insatisfaits.

Dans le cas de la «zone de la rivière», l'intervention de l'AP est cruciale faisant de la forme de vie des indigènes à la fois un indicateur et une des causes de l'état de conservation de la Réserve, dont le 85 % se trouve en «bon état

de conservation», tandis que l'emplacement des "zones prioritaires de conservation" correspondent aux "zones plus éloignées de populations de la rivière" se qualifient en tant que «zone moyenne». Ainsi, les communautés de la rivière restent au milieu d'un potentiel de biodiversité qui n'est pas encore mesuré scientifiquement, ni inventorié, «faute de financement» (Plan de Gestion et Plan de Vie, 2007-2017).

Cependant, à l'Est, en parallèle à la rivière il y a le principal problème du Pilon Lajas, puisque cette zone est qualifiée comme «zone prioritaire de conservation» et elle est soumise à l'influence de la route.

Dans l'instrument de gestion, la description de l'espace fait par les rédacteurs, se représente donc comme un fait scientifique et la situation d'occupation des communautés humaines est qualifiée comme un conflit social et culturel entre les peuples de colons voisins de la «Route» et les peuples originaires de l'intérieur de la réserve.

Dans cette zone d'influence, les politiques d'intervention de l'État et les politiques des ONG de la conservation se font par la voie de la déclaration de la frontière agraire et par la désignation de la déforestation comme menace à la conservation dans les zones prioritaires de conservation.

Le paradoxe réside en ce que les peuples des terres hautes, qui dans les projets andins des ONG de la conservation, sont reconnus comme les détenteurs d'une connaissance

millénaire, dans les circonstances ici décrites, c'est-à-dire, dans des conditions de relocalisation à cause de la migration vers les terres basses tropicales, sont jugés comme des peuples qui possèdent des pratiques «d'usages irrationnels et désordonnés» (Plan de Gestion et Plan de Vie, 2007-2017).

On observe donc, comment «l'irrationalité de la pratique humaine» se contextualise par rapport aux propos de la conservation de la biodiversité. Le contrôle ou le «laisser-faire» dépendent de l'usage des habitants extérieurs et non pas des résultats des connaissances scientifiques de biodiversité. Ce sont cependant ces mécanismes et dispositifs scientifiques qui vont être censés imposer un mode normatif d'usage.

Par exemple, les images satellites ou les survols de la zone réalisés depuis 1978 jusqu'à 2004 sont présentés comme preuves scientifiques incontestables et «irréversibles» à l'encontre de l'activité humaine dans la zone de la route.

C'est un fait qui définit la réalité «d'en haut», les colons ne peuvent pas l'attribuer à quelqu'un, ils ne peuvent non plus nier le fait sans rentrer dans la contradiction du raisonnement scientifique qui lie les caractéristiques biophysiques et la transformation de la couverture de vie végétale et de faune sauvage, conséquences de l'usage humain de la terre à partir de la route durant la période analysée. Il est aussi incontestable que l'usage moderne que font les colons a laissé derrière lui l'usage communautaire andin et qu'il entre

dans la dynamique du marché ce qui éloigne la faune et détruit la flore tandis qu'il attire la présence humaine qui transforme le paysage sauvage en paysage agraire.

C'est dans ce même cadrage que les mécanismes techniques et scientifiques qui mesurent le bon état de conservation de la biodiversité ensuite décrivent aussi les causes de sa détérioration et la lient à la perte des connaissances ancestrales des indigènes de la forêt.

Comme preuves, l'instrument de gestion expose différents indicateurs étudiés tels que la quantité d'eau produite, la variabilité des parcelles et le rythme accéléré de la déforestation dans la zone de la route en comparaison avec la zone de la rivière.

Ces variables sont soumises à une approche participative d'enquête de terrain qui est fréquemment menée par des ONG locales financées et soutenues par des ONG de la conservation pour inventorier la biodiversité et les connaissances ancestrales des indigènes.

Cette même procédure pour identifier pratiques et bon état de conservation est appliquée aussi aux communautés Tsimane de la Route et Mosetene de la rivière Quiquibey à l'intérieur. À propos de la chasse, la pêche et la cueillette, qui sont des activités plus fréquentes chez les Tsimane que chez les Mosetene, l'instrument de gestion affirme par contre que les «Tsimane' sont de meilleurs agriculteurs que les Mosetene». L'instrument représente cette situation en comparant le nombre d'hectares de cultures qu'ils occupent, de 1 à

4 hectares, pour le Tsimane' et d'une 0.5 à 1 hectare pour les Mosetene alors que cette différence représente le degré d'intégration au marché.

Alors, cette évidence se révèle complètement différente lorsque le référent de comparaison des Tsimane' est «les colons». Dans ce cas, les tendances numériques s'inversent, alors, les Tsimane' sont donc qualifiés comme «ceux qui soutiennent une relation plus proche avec la nature dans tout *Pilón Lajas*» de par leurs systèmes culturels «moins contaminés avec la culture occidentale moderne». Ce qui est ainsi relevé concerne ainsi la fragilité culturelle Tsimane ainsi que la fragilité de la biodiversité laquelle, à son tour, dépend de la conservation de la condition Tsimane de bon sauvage (Plan de Gestion et Plan de Vie, 2007-2017).

Les pratiques «originaires» (la chasse, la pêche et la cueillette) se montrent ainsi menacées par la pression de la culture colla ou de la culture de ceux qui viennent des terres hautes qui détiennent des styles de vie identifiés comme «menaçants», «décontextualisés», «occidentalisés», brefs «pratiques non durables».

Cette différenciation de représentation identitaire porte à conséquence sur les actions venant de l'autorité environnementale et des politiques de soutien financier. Cela va aussi de l'influence sur les institutions de décision politique où, désormais, participent les peuples indigènes qui appartiennent au CRTM.

La première représentation (comparaison

entre Tsimané' de la route et Mosekene et Tsimané de la rivière) sert au niveau national et local comme outil de conscientisation destiné aux autorités et aux communautés tant paysannes qu'indigènes, dans le but de montrer l'augmentation de la perte de biodiversité et le besoin de modérer les pratiques d'usage des ressources naturelles dans la zone de la Route.

La deuxième représentation de Tsimané' de la Rivière en comparaison avec les Colons est mobilisée auprès de potentiels alliés externes, dans le but de chercher des fonds internationaux pour le financement de la gestion et les activités scientifiques de conservation.

Ces observations montrent donc comment les gestionnaires et scientifiques des ONG de la conservation se convertissent en porte-paroles de la biodiversité et de la diversité culturelle dans le Pilon Lajas à partir des mécanismes de mesure du bon état de conservation.

Pour ce faire ils génèrent une étape de problématisation qui fait de l'incompatibilité des usages colons avec l'environnement amazonien un point de passage obligé par lequel doit s'arbitrer toute action pour éviter la dégradation de la biodiversité et la diversité culturelle.

La problématisation «Pilon Lajas contient une richesse de biodiversité plus grande de la planète, ces valeurs ainsi que les connaissances écologiques ancestrales de leurs habitants sont maintenant menacés pour la colonisation de la route Yucumo Rurrenabaque»

est ensuite médiatisée par la mise en œuvre de dispositifs d'intéressement pour la transformation des activités humaines (sécurisation foncière à faveurs des indigènes et l'utilisation de ressources financières pour la gestion de l'Aire Protégée, dispositif de gardiens du parc, et l'utilisation de survols et la construction de cartographies thématiques et utilisation de GPS pour mobiliser alliés aux échelles nationale et internationale, éducation environnementale, programmes de reconversion économique, initiatives productives durables) cette activité entraîne une étape d'enrôlement dans laquelle s'assignent identités aux acteurs humains et non humains tels que bons conservateurs, menaces pour la conservation et aux animaux et plants se les transforme en ressources biologiques de la biodiversité (création d'inventaires, publications d'articles).

Malgré le déploiement important des ressources financières cognitives et de gestion de la conservation, les dissidences autour de la route et ce qu'elle fait faire, continuent à résister en mobilisant quotidiennement des alliés qui ne cessent pas de se répandre et de pénétrer Pilon Lajas à partir de nouveaux tronçons de la route.

CONCLUSIONS

Dans cet article, on a voulu noter les paradoxes de l'agency des objets intermédiaires qui, après leur implantation dans un espace, produisent des relations qui débordent les objectifs initiaux de leurs programmes d'action. L'un la route, un objet matériel tangible,

permanent dans le temps et l'espace et l'autre la frontière de Pilon Lajas un objet conceptuel dont la réalité est immatérielle et seulement agissant quand les dispositifs de gestion sont activés.

L'un a été implanté avec la finalité de la connectivité entre régions, produits et marchés, pour ouvrir les chemins du repeuplement d'un espace et l'utilisation des ressources *res nullius* ou de propriété de l'État.

L'autre a été implémenté avec la finalité de précisément corriger les effets négatifs de l'action humaine attirée de quelque sorte par la route vers les ressources naturelles et les communautés autochtones qui habitaient Pilon Lajas.

La capacité des alliances des acteurs à différentes échelles se traduit dans les pratiques locales dans une série de représentations, normes et discours présents dans les objets et réseaux qu'on vient de décrire.

On voit comment se produit l'irréversibilité des traductions sociales: bien que la route soit un objet dont la requalification officielle est défavorable, son *agency* ne dépend pas des propos initiaux du programme d'action de la zone de colonisation, mais elle se construit dans les relations entre les acteurs humains et non humains autour de sa fonctionnalité et elle va dépendre des épreuves de force que les interactions encadrées par la route réussissent à dépasser. C'est-à-dire la route même si elle est irréversible (tout le monde, alliées et contradictoire ont généré une existence de

la route en l'utilisant ou en l'attaquant ou les deux) son *agency* fait que son existence est fonction des acteurs humains et non humains qui adaptent (encadrent) ses modes d'exister et d'agir.

L'*agency* de la route montre comment la gestion environnementale en Amazonie est un champ où les cadres et les relations encadrées peuvent sauter d'un moment à un autre et réussir la conversion des acteurs dans les énoncés normatifs et légaux, mais sans toujours un impact clair sur les pratiques locales, toujours informées par les propriétés fonctionnelles des objets.

Ces situations instables montrent comment, les objets juridiques techniques de la conservation et la gestion du Pilon Lajas sont au contraire de l'*agency* de la route, un objet conceptuel faible, réversible et facile à manipuler par les acteurs humains et non humains. Les inventaires de diversité se font avec des études scientifiques qui entrent en relation temporaire avec les acteurs humains et non humains; ils capturent un instantané de la situation dans les dispositifs narratifs (photos, diagnostics, tables, essais, articles, études d'impacts de bords) ou des dispositifs coercitifs (journées de contrôle de pêche et chasse, d'extraction de bois des gardiens du parc) qui vont faire exister les richesses naturelles et leurs menaces à une échelle spatiale différente mais avec un faible impact sur les pratiques locales.

L'étude et catégorisation des sols et les ressources naturelles et culturelles qui occupent

cet espace «vierge et inexploré» se réalisent à partir des ressources cognitives, techniques et financières provenant des pays qui financent le développement et ont des intérêts dans les ressources naturelles locales.

Les scientifiques et techniques engagés avec ces ressources font la description du terrain, une reconnaissance et évaluation scientifique de la probabilité de «haute valeur de biodiversité» ou des études qui certifient les connaissances écologiques traditionnelles des cultures amazoniennes, mais ces descriptions sont liées constitutivement aux menaces induites par la route sur cette haute valeur biologique et sur ces connaissances culturelles. Toutes les actions de conservation des consultants engagés se développent autour de problématiques comme l'expansion de la frontière agricole ou la déforestation et l'érosion de la culture Tsimane pour l'acculturation des «collas».

Les premières études se produisent grâce à l'agency des dispositifs scientifiques comme les Rapid Assessment Program RAP de CI 1990 traduits après un inventaire de biodiversité qui donnent existence aux espèces sauvages endémiques ou convertissent Pilon Lajas en un ensemble d'écosystèmes qui abritent faune et flore ainsi qu'usages écologiques en voie de disparition et prêts à être convertis en services écologiques conformes aux intérêts des élites locales.

Cette existence de «hautes valeurs de diversité» se mobilise en programmes d'évaluation appuyés sur les survols du Pilon Lajas qui

permettent à la cartographie de comparer statistiquement l'avancée de la frontière agricole et la déforestation. Ces constats scientifiques donnent naissance aux diagnostics qui vont servir de bases pour des dispositifs de planification spatiale au niveau local et articulée à une représentation de l'espace éco régionale.

Cette articulation de dispositifs scientifiques peut agir via une échelle internationale qui à son tour exerce des pressions sur les autorités nationales et réussit à configurer le régime d'appropriation de l'espace et l'utilisation des ressources naturelles, dans le cas particulier l'implémentation de Pilon Lajas avec une double condition de gestion comme AP et Territoire indigène. La grande maison qui abrite la biodiversité et les Tsimane Mosekene impose des critères de durabilité aux activités humaines de colons pour arrêter l'érosion de la biodiversité et la diversité culturelle dans la zone de la route.

À notre avis, en réalité cette évaluation du bon état de conservation de Pilon Lajas ne s'est pas faite en prenant la biodiversité en tant qu'objet défini et clair, stabilisé, mais ce qu'elle fait en réalité c'est la caractérisation des relations encadrées par la route et son enceinte. Relations avec les humains et les non humains, plants qui arrivent et s'approchent (le riz, le cacao, la canne à sucre) et plants qui s'en vont et s'éloignent (essences fines) animaux qui arrivent (les bovins, les animaux domestiques) et animaux qui refusent le contact avec la route (les animaux sauvages), humains qui arrivent avec les nouveaux humains et leurs pratiques qui se transforment d'un mode d'existence à un autre.

Ces cadres se font pour ce que la route fait faire aux acteurs mêmes si les dispositifs scientifiques essaient de recadrer dans les hautes sphères du pouvoir pour modifier les programmes d'action du développement et de l'occupation de l'espace à faveur de la conservation imposant représentations et discours légaux qui essaient de freiner l'agency de la route, ce nouveau cadre technique légal de la conservation est réversible malgré toute sa légitimité à l'échelle globale et nationale en conséquence de sa faiblesse à inscrire l'énoncé et d'imprimer sa force dans la pratique locale faute de fonctionnalité des dispositifs de contrôle et gestion.

Quant au lien entre la biodiversité et la diversité culturelle, le fait historique du réveil de la culture amazonienne est concomitant au fait de la construction scientifique du bon état de conservation de hautes valeurs de biodiversité. Ce lien intègre le mode d'existence des Tsimane et Mosekene aux politiques et à la gestion dans Pilon Lajas.

Les stratégies des ONG internationales de la conservation mobilise la «revalorisation culturelle indigène» et la proposition de gestion indigène dans laquelle ils ont investi via des initiatives et projets culturels ainsi que via la planification indigène, mais cette nouvelle action n'a pas eu autre conséquence que des inscriptions légales trop faibles dans les conditions de la démocratie bolivienne.

Par ailleurs, la stratégie est ambiguë, elle a deux faces, parce qu'elle essaie aussi de négocier avec le pouvoir des colonisateurs en

proposant toujours des alternatives dans la «durabilité» une autre inscription plus utilisée pour les relations avec les colons qu'avec les indigènes Tsimane'.

Mais les deux essais d'inscription sont débordés par ce qu'à l'encontre des deux situations il y a de débordement avec l'agency des actants.

Un exemple clair c'est le fait qu'à l'arrivée au pouvoir d'un Paysan colonisateur, toute la base populaire et indigène des hautes terres a mis en péril la stabilisation de la frontière de l'AP Pilon Lajas déjà très poreuse et flux. Ainsi, la «zone de la route» Rurrenabaque-Yucumo est maintenant revalorisée comme une voie au progrès de l'intégration économique de sud Amérique dans le projet du Corridor Nord.

La délimitation spatiale construite à partir des deux oppositions extérieures Aire Protégée/intérieur: communautés de la rivière, communauté de la route, bon état de conservation de la biodiversité/menace d'extinction de diversité et déforestation/culture autochtone/culture décontextualisée, aspire cette stabilisation temporelle et sert de point de partie pour la gestion, mais il est complètement impossible par l'inscription de la route dans le projet de développement des infrastructures et la force des colonisateurs et de leurs formes plus puissantes d'exploitation dont les résultats économiques commencent à séduire la population Tsimane sous son influence.

Par ailleurs, il y a déjà plusieurs communautés Tsimane' qui font partie des syndicats et coopératives paysannes.

Tandis que la route sert aux projet d'ouvrir la forêt inexploitée au marché, à l'intégration nationale et régionale, le propos de la rivière a été, au moins du point de vue de ceux qui se disent les porte-paroles des Tsimane' «du passé», une sorte d'éloignement dans la forêt pour refuser la colonisation depuis le XVIII^e siècle.

C'est justement la question fondamentale que nous en tirons: peut-on faire revivre une pratique «traditionnelle» et réussir à l'imposer comme le modèle à suivre tant aux contemporains qu'aux descendantes et aux colons venus des terres hautes? Ou est-ce que le modèle de développement et d'intégration régionale va reconvertir les indigènes conservationnistes en "citoyens originaires paysans"? En tout cas la Route Yucumo-Rurrenabaque continue son agency assidûment

BIBLIOGRAPHIE

ABC Agencia Boliviana de Carreteras, *Evaluación ambiental estratégica del corredor Norte de Bolivia La Paz, Guayamerín, Cobija. Diagnostico socioeconómico y cultural zona 2 Piedemonte y llanura*, 2005, Servicio Nacional de Caminos - BID.

BOTTAZZI, Patrick. *Reserve de biosphère et Territoire autochtone Pilon Lajas*, in *Participation, conservation and livelihoods*, M. Hufty, Editor 2009, IHEID.

BOTTAZZI, P. *Une Écologie Politique des Territoires Tsimane d'Amazonie Bolivienne "Notre Grande Maison"*. Développements 15. Paris

-Genève: Karthala- Graduate Institute Publications, 2014.

CALLON, Michael. *Some elements of a sociology of traslation: domestication of the scallops and the fisherman of St Brieuc Bay*, in *Power, action and belief: a new sociology of knowledge?*, J. Law, Editor 1986, Routledge. p. 196-223.

CASTILLO, F. *Essai d'interprétation d'un Système de Relations Interethniques: Les Chimanes, Les Collas et Les Cambas*, Dans les Basses Terres Tropicales du Beni- Bolivie (1983-1985). Paris, Thèse (Doctorat en Anthropologie) - Paris VII, 1986.

CRTM-WCS. *Plan de manejo y Plan de Vida de la reserva de biosfera Pilon Lajas 2007-2017*, 2007, USAID Bolivia p. 249.

Décret. Loi 3464 2/8/1953.

LATOURE, Bruno. *La fabrique du Droit Une ethnohistoire du Conseil d'Etat* II ed2006: La Découverte. p. 316.

LATOURE, Bruno. *La Clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de sciences*. 1994: La découverte. p. 521.

LATOURE, B. *Une sociologie sans objet? Remarques sur l'intersubjectivité*. Sociologie du travail 1994. 4: p. 587-607.

MARQUEZ GUERRA, J. *L'agency de la route Yucumo-Rurrenabaque entre développement, conservation et autonomie indigène: une étude*

de cas dans l'Amazonie Bolivienne. Desenvolvimento e Meio Ambiente, v. 33, p. 177-191, abr. 2015.

MENDIETA, Óscar. *balance del proyecto del CESA: generación y transferencia de tecnología agropecuaria en las colonias El Palmar y Yucumo*. Ruralter, 1994-1995. 13-14: p. 303-312.

MORMONT, Marc. *Conflit et territorialisation*. Géographie, économie, société, 2006. 8: p. 299-318.

MORMONT, Marc and HUBERT, B. *De l'environnement au développement durable Le rôle des médiateurs in Ecologisation Objets et concepts intermédiaires*, F. Melard, Editor 2008, P.I.E. Peter Lang p. 51-70.

PAUQUET, Stéphane. *Diagnosis of the Pilon Lajas Biosphere reserve and communal lands*. Parkwacth park profiles series 2005.

PERRIER BRUSLÉ, Laetitia. *Le conflict du Tipnis et la Bolivie d'Evo Morales face à ses contradictions: analyse d'un conflict socio-environmental*. EchoGeo, 2012.

RASSE, E. *Dynamiques des Modes d'exploitation Agricole de La Forêt Sur Le Front Pionnier de Yucumo En l'Amazonie Bolivienne*. Thèse (master en Sciences Agronomiques) GREF, 1994.

REYES-GARCÍA, V.; PANEQUE-GALVEZ, J.; BOTAZZI, P.; LUZ, A. C.; GUEZE, M.; MACÍA, M.; ORTA-MARTÍNEZ, M.; PACHECO, P. *Indigenous Land Reconfiguration and Fragmented Institutions: A Historical Political Ecology of Tsimane' Lands (Bolivian Amazon)*. Journal of Rural Studies, 34, 282-291, 2014.

Viceministerio-de-Tierras. *La nueva política de Tierras*, a.y.m.a. Ministerio de Desarrollo Rural, Editor 2007: Bolivia.

VINK, D. *De l'objet intermédiaire à l'objet-frontière Vers la prise en compte du travail d'équité*. Revue d'anthropologie des connaissances 2009. 3(1): p. 51-72.

WILKES, Herbert. *La implementación de sistemas agroecológicos en la zona de colonización Yucumo-Rurrenabaque*. Ruralter, 1994/1995. 13-14: p. 297-301.