

## *Introduction*

### *Brasília : une ville contre nature (sociale) ?*

Pour un géographe, dont la démarche est de s'interroger sur le sens du développement et le rôle qu'y tient la transformation urbaine, le cas de Brasília paraît très particulier. Il peut être posé comme l'archétype de la planification urbaine telle qu'elle fut pratiquée jusque dans les années 1970, à une époque où la ville, notamment dans les pays du Sud, était investie d'un rôle majeur dans la structuration des territoires nationaux et la diffusion du modèle de développement économique, technologique et moderne. Ainsi, c'est pour devenir la capitale du nouveau projet politique national que Brasília est créée de toute pièce en à peine trois ans (1957-1960). Classée patrimoine de l'humanité en 1987, c'est-à-dire à peine 27 ans après sa création, Brasília incarne universellement la réalisation la plus complète d'un projet ville moderne avant-gardiste et idéale propre au Brésil d'une certaine époque.

Aujourd'hui, les modes d'encadrement du développement urbain relèvent plus du remodelage de l'existant, du renouvellement ou de la réhabilitation de sections de tissus urbains déjà construits que de la création intrinsèque d'entités urbaines autonomes et complètes. Cela se comprend par le changement d'échelle du phénomène urbain, la taille et le rôle atteints aujourd'hui par la plupart des grandes villes et aussi le phénomène de dilution de leurs limites dans l'espace régional et local. Les tendances actuelles de la pensée urbaine ne sont donc plus à l'idée d'une maîtrise par un encadrement et un contrôle de la croissance urbaine, mais se portent beaucoup plus vers des notions d'appui et d'orientation, une gouvernance par le local, associant de multiples acteurs, une gestion environnementale urbaine déléguée, participative, collective. Ainsi cherche-t-on surtout aujourd'hui à résoudre les problèmes de fonctionnement, de pollution, de dégradation des conditions de vie posés par la croissance des villes, bien au-delà des cadres premiers. Le questionnement est ainsi à la soutenabilité des villes au Nord comme au Sud : assurent-elles une vraie qualité de vie pour tous ou bien les inégalités de situations ne s'y creusent-elles pas plus qu'ailleurs ?

Leurs besoins en ressources et en énergie ne sont-ils pas trop onéreux au regard de la quantité de déchets et de pollutions qu'elles produisent, les solutions technologiques de fonctionnement choisies (pour l'assainissement, pour la circulation...) restent-elles viables à l'échelle de leur extension actuelle ?

On comprend aisément ces questionnements au vu des évolutions actuelles au niveau planétaire vers des ensembles urbains géants que se soient les conurbations nord-américaines ou européennes, les mégapoles asiatiques et les métropoles macrocéphales de nombreux pays du Sud... À différentes échelles, la question du développement rejoint les préoccupations sociales de risques encourus et de vulnérabilités engendrées par une urbanisation de l'environnement perçue, aux niveaux local et régional comme planétaire, comme excessive et plus génératrice de problèmes et d'inégalités que d'une qualité de vie durable et partagée... Le modèle de développement économique mondial tend aujourd'hui à créer beaucoup d'exclus, beaucoup de pauvreté et cela remet au goût du jour des problématiques du début du siècle précédent qui traitaient des capacités de la ville à être un creuset d'intégration des populations dans un modèle nouveau de société... ou à l'inverse à être le lieu d'une désorganisation sociale découlant d'un environnement défavorable à la communauté sociale, voire le lieu d'un ordre échappant aux règlements formels et s'appuyant sur des cohésions communautaires illicites. Ces questions ont une résonance particulière dans le cas de bon nombre de villes du Sud dont le développement urbain, sinon la fondation, correspond à l'introduction des influences du monde occidental dans les sociétés régionales, principalement par les colonisations, mais aussi plus récemment par l'intégration d'un certain nombre de principes modernistes à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Pour exemple on peut citer : l'urbanisme basé sur les avancées technologiques des équipements de type réseau (eau, électricité, assainissement), des modes et matériaux de construction et de la circulation automobile, ou bien l'application des règles économiques propres au libéralisme et à l'organisation d'un marché mondial, ou encore la planification urbaine et le modèle d'organisation territorial basé sur la séparation des fonctions urbaines...

Quelle est donc la situation aujourd'hui à Brasília, dans cette agglomération issue d'un projet premier, datant des années 1950, d'organisation spatiale totale de la société et des fonctions urbaines, des lieux et places des pouvoirs nationaux à la localisation précise de l'habitat pour l'ensemble des classes sociales ? Répond-elle correctement aux fonctions de développement qui lui ont été attribuées lors de sa fondation urbaine ?

Quelles sont les dynamiques démographiques, économiques et sociales en cours actuellement dans cet environnement urbain ? Sont-elles porteuses de régulations, de syntaxes en accord avec les orientations du projet premier ? Au contraire son évolution est-elle, tout compte fait, assez proche de celle des autres grandes villes brésiliennes ? Ou bien encore cette agglomération urbaine doit-elle faire face aujourd'hui à des dysfonctionnements majeurs, des risques et des vulnérabilités incontrôlées induites par l'inadaptation des choix urbanistiques premiers ?

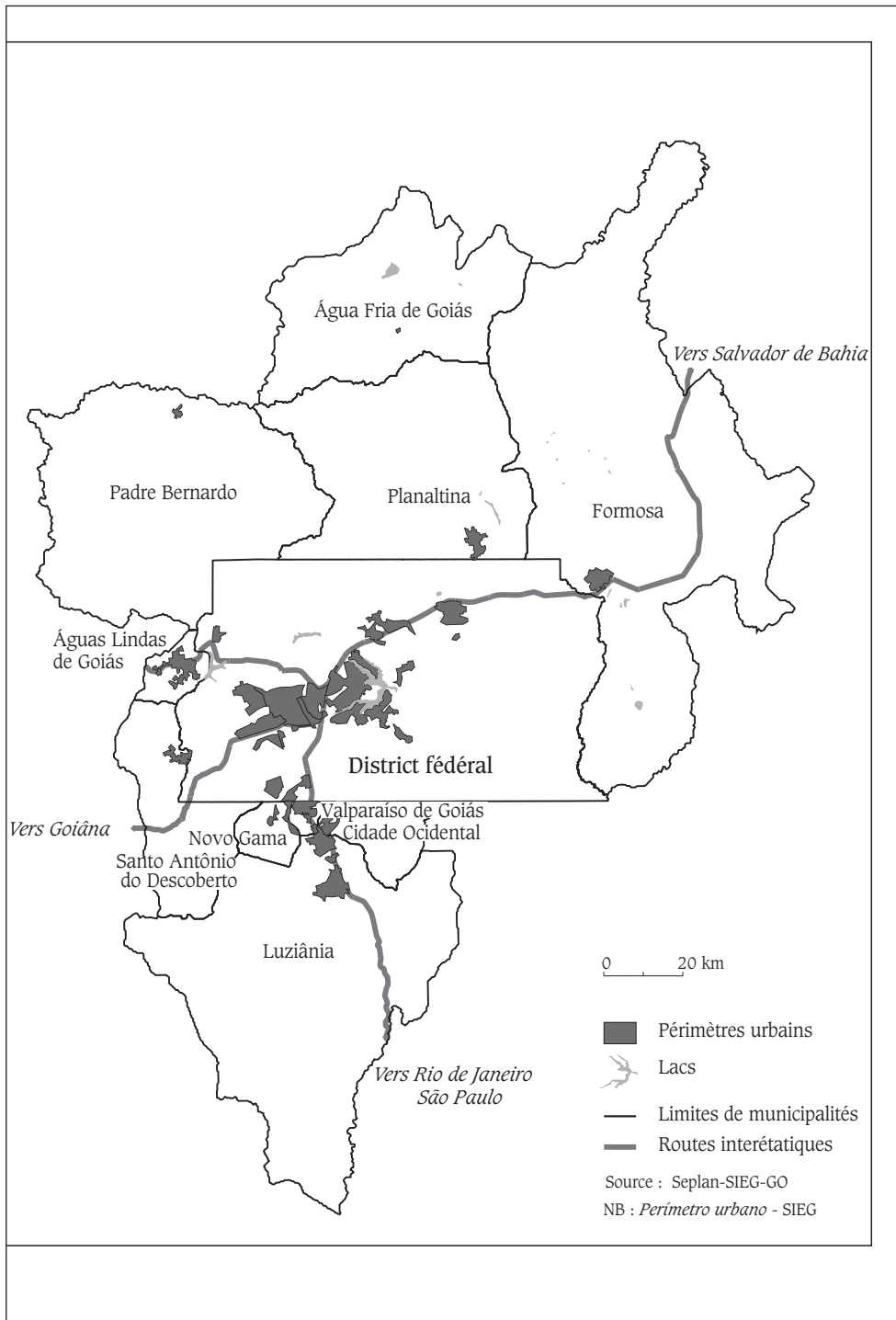
Dans un premier temps mon propos est de livrer les impressions issues de ma confrontation personnelle, rapide et succincte, avec la réalité et les paysages de Brasília.

## **Une forme urbaine composée sur la distance et non sur la proximité**

La première caractéristique originale qui surprend à Brasília est l'importance des distances, la largeur des espaces interstitiels, une impression tenace de vide, d'absence d'espace piéton et au-delà d'absence de ces lieux de densité de croisements et de rencontres hétérogènes et informelles habituellement si caractéristiques de la ville.

De fait, un regard à la carte de l'agglomération de Brasília (fig. 1, 2, 3) confirme la réalité des distances à l'échelle des éléments qui composent l'agglomération. L'image satellite révèle aussi une morphologie d'agrégat urbain d'éléments distanciés et composites. Cela explique peut-être que cette agglomération ne soit toujours pas reconnue officiellement comme une région métropolitaine. Nous la présentons ici telle que nos collègues brésiliens en estiment les contours au vu des rapports de dépendance et de complémentarité à l'intérieur de cet ensemble urbain (IPEA, 1997).

Cette composition spatiale est surprenante lorsqu'on est habitué à des formes de développement urbain plus classiques, par contiguïté et continuité géographique et où la densité d'occupation se décline à partir de valeurs maximales au centre vers des minima situés en lisière de la ville. Ici, l'agglomération se caractérise par des espaces interstitiels nombreux et vastes qui en premier lieu séparent la ville centrale de ses premières villes satellites, puis celles-ci des lotissements urbains périphériques, et enfin de vastes espaces agricoles sont à parcourir pour atteindre les centres urbains des communes de Formosa, Planaltina de Goiás et Águas Lindas de Goiás.



**FIG. 1 - L'agglomération urbaine de Brasília dans son espace régional.**

On peut ainsi décomposer cette agglomération en 5 ensembles morphologiques, successivement et en partant du centre :

1. **La ville de Brasília, noyau central de l'agglomération** autour du Plano Piloto, (ville centrale planifiée) et les unités territoriales en proximité de Cruzeiro, lac Nord (avec l'extension urbaine de la ville satellite de Paranoá) et lac Sud :

14 % de la population de l'agglomération en 2004.

2. **La périphérie proche** formée des villes satellites situées en quasi-continuité de la ville de Brasília en direction de l'ouest et sur une distance d'environ 20 km : Núcleo Bandeirante, Guará, Candangolândia Taguatinga, Riacho Fundo 1, Samambaia, Ceilândia :

31 % de la population de l'agglomération en 2004.

3. En **première couronne** et séparées de la première aire urbaine par des espaces vides de 2 à 5 km, les villes satellites de : Sobradinho, São Sebastião, Riacho Fundo 2, Recanto das Emas :

11 % de la population de l'agglomération en 2004.

4. En **seconde couronne** et distants de quelque 12 à 20 km du noyau central, on peut repérer à l'intérieur du Distrito Federal les quatre villes

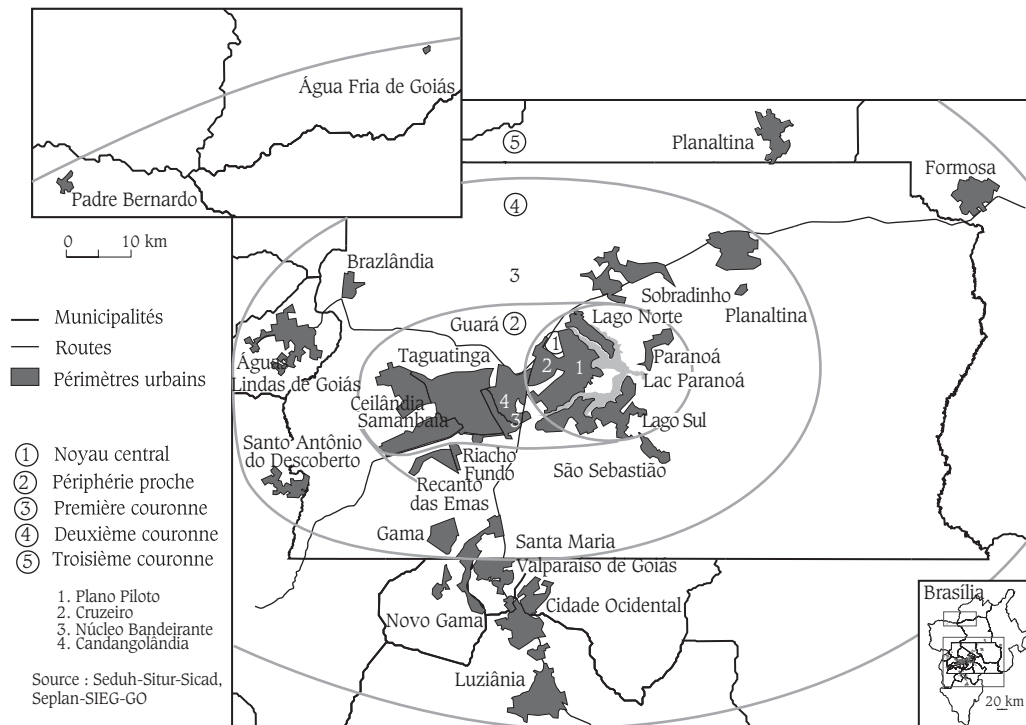
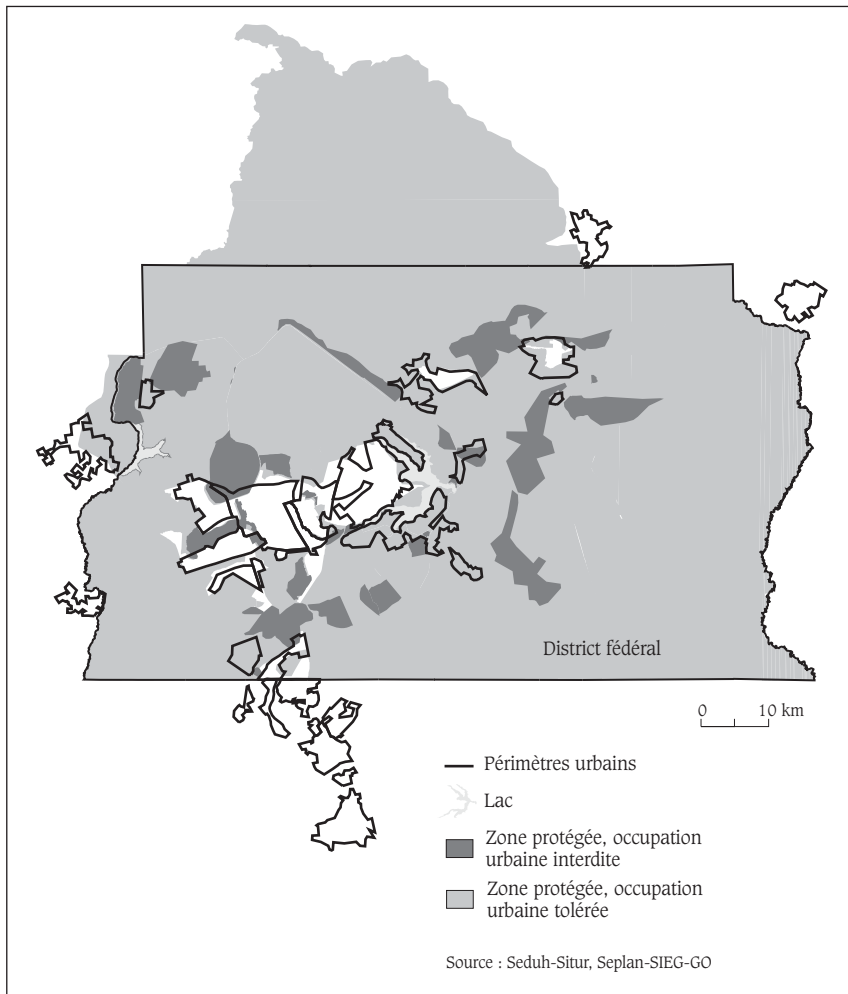


FIG. 2 - Description détaillée de l'agglomération urbaine de Brasília.



**FIG. 3 - Situation des extensions urbaines de Brasília par rapport aux zones de préservation environnementales.**

satellites de : Planaltina, Santa Maria, Gama et Brazlândia, et les deux centres urbains de communes de l'Entorno : Santo Antônio do Descoberto et Águas Lindas :

18 % de la population de l'agglomération en 2004.

5. En **troisième couronne**, en continuité sud de Santa Maria, les centres urbains des communes de l'Entorno de Valparaíso, Cidade Ocidental, Novo Gama et Luziânia :

12 % de la population de l'agglomération en 2004.

6. Enfin, en **quatrième couronne** et à plus de 25 km se trouvent les centres urbains de quatre communes de l'Entorno : Formosa (55 km),

Planaltina de Goiás (40 km), Água Fria de Goiás (plus de 80 km), Padre Bernardo (70 km) :

14 % de la population de l'agglomération en 2004.

Par ailleurs, la consultation rapide des densités moyennes est un autre facteur d'étonnement : la densité au centre est très faible et les densités les plus fortes sont en périphéries intermédiaires.

1. la ville de Brasília	25 habitants /hectare
2. la périphérie proche	61 habitants /hectare
3. en première couronne	55 habitants /hectare
4. en seconde couronne	46 habitants /hectare
5. en troisième couronne	31 habitants /hectare
6. en quatrième couronne	27 habitants /hectare

Bien sûr il s'agit de densités calculées de façon grossière, cependant elles traduisent bien ce que révèle l'observation rapide du tissu urbain de la ville de Brasília et de ses périphéries.

La ville de Brasília apparaît d'abord par la structure fonctionnelle de son centre où de vastes espaces séparent les secteurs spécialisés (secteur des banques, secteurs des hôtels, plate-forme centrale des trois pouvoirs et des ministères) caractérisés par un bâti vertical. Des bâtiments en hauteur aux formes circulaires semblent de facture différente : il s'agit entre autres de môles implantés plus récemment (galeries commerçantes couvertes). Les secteurs résidentiels se caractérisent eux par des immeubles de faible hauteur (pas plus de 6 étages), tandis que les secteurs pavillonnaires au sud et au nord du lac sont composés principalement de grandes et moyennes villas avec jardin.

Les villes satellites se présentent avant tout comme des zones résidentielles. Dans les parties les plus centrales ces zones sont soit composées d'un pavillonnaire de deux à trois niveaux mais très dense, soit, dans le cas unique du lotissement d'Águas Claras (périphérie proche), de grands ensembles d'immeubles très modernes de 10 à 20 étages. En continuité de celles-ci, on trouve surtout des quartiers de maisons basses (1 à 2 niveaux) mélangées à quelques petits immeubles résidentiels de 4 à 6 niveaux au plus. Plus on s'éloigne du centre de la ville satellite, plus ces quartiers paraissent s'appauvrir et s'étriquer.

Surgissent ensuite, ici et là, dans les vastes espaces verts interstitiels (cultures, formation naturelle du *cerrado*), comme des îles, des lotissements d'habitat de toutes les échelles de standing possibles : de ce qui apparaît comme des terres d'anciennes exploitations agricoles qui

ont été viabilisées, loties, sécurisées et clôturées pour accueillir les villas luxueuses ou de classe plus bourgeoise, à ce qui semble être des implantations collectives de populations très démunies où les maisons, très sobres, sont jointives, les lots petits et très serrés et la viabilisation minimale. Ces quartiers et lotissements populaires donnent ainsi une impression de forteresse close quand ils ne sont pas eux aussi clôturés et sécurisés à leur manière...

Il faut continuer la route vers les localités bien plus lointaines qui ont l'aspect de bourgs ruraux préexistants à la construction de Brasília, pour retrouver là les traces d'un centre urbain à « l'ancienne » : place centrale arborée, maisons de village et église, entourées et relayées par des quartiers pavillonnaires.

À chaque fois, on reste impressionné par un sentiment de répétitivité sûrement renforcée par l'absence de grands reliefs : une large route traversant le cerrado ou les zones de cultures, puis de chaque côté de celle-ci des quartiers apparaissent, il faut alors emprunter une voie secondaire pour y pénétrer. Peu de piétons le long des routes, on le comprend car il apparaît le plus souvent bien impossible de penser rejoindre à pied le prochain agrégat urbain, le lotissement suivant ou le centre de la ville satellite la plus proche...

Ces piétons se rencontrent presque uniquement au sein des quartiers, quartiers qui dans les périphéries, apparaissent en journée comme vidés de leurs occupants, parents actifs comme enfants scolarisés sont alors absents.

Le paysage de l'agglomération apparaît donc tout en contraste entre une organisation de la ville centrale de Brasília très structurée, très dessinée et ce sentiment d'un environnement de plus en plus ouvert au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers des périphéries où la dynamique semble plus composite entre croissance d'agregats urbains par contiguïté et remplissage de périmètres isolés, clôturés et sécurisés avant d'être occupés.

C'est donc la distance qui marque la première observation : distance interne, dessinée et calculée à l'intérieur de la ville centrale ; distance posée entre celle-ci et les autres pôles résidentiels et matérialisée par de vastes espaces occupés *a priori* par la formation végétale naturelle d'origine. Celle-ci renforce l'impression de vide car il s'agit d'une savane arborée où les arbres sont très dispersés ; distance extrême de l'habitat le plus pauvre par rapport aux équipements et centres d'activité et de commerce. On se trouve à penser très vite à l'existence d'une loi socio-économique dans cette organisation de la spatialité urbaine par la distance : être géographiquement loin du centre semble bien signifier un moindre accès à la ville et une plus grande pauvreté...



## Une communication urbaine essentiellement automobile

Il est très clair que la condition urbaine dans l'agglomération de Brasília est relative à l'accessibilité et la liberté de mouvement automobiles. L'espace public urbain semble être celui des routes et voies urbaines, au-delà de l'échelle du piéton.

Ainsi, le confort de ce choix de distance est-il tout à fait perceptible pour qui bénéficie d'une voiture. Une fois la cartographie de la répartition des fonctions dans la ville centrale de Brasília bien mémorisée et la logique des voies de circulation sans croisement bien maîtrisée, on ne peut qu'apprécier la fluidité du trafic et la facilité des déplacements fonctionnels. Pour qui s'est confronté aux réseaux de circulation des centres anciens de São Paulo ou Salvador de Bahia, Brasília apparaît comme un havre de sérénité automobile, un circuit aéré où les espaces de stationnements, largement prévus, créent une accessibilité sans problème, tandis que la distance de la route aux zones d'habitation y assure calme et tranquillité de résidence. Le nouveau pont qui traverse le lac rapproche de façon très confortable les zones pavillonnaires de la rive est. En périphérie les lotissements cossus des anciennes fazendas sont facilement reliés et offrent ainsi, à proximité de la ville, des espaces résidentiels campagnards. Les piscines d'eau de source apparaissent comme un lieu de promenade facile, les marchés et zones de commerces des villes satellites sont aisément joignables... Deux moments urbains majeurs où la circulation tend à se bloquer cependant : au cœur de la ville centrale, le matin et le soir aux heures d'entrée et sortie des bureaux... à ces heures se révèle alors le sous-dimensionnement des réseaux viaires par rapport à la population active mobilisée en journée par les bureaux, services et commerces installés dans la ville centrale et qui objectivement vient d'espaces résidentiels extérieurs à son périmètre.

Bien sûr, la question de la libre circulation se pose de façon cruciale surtout pour ceux qui sont dépourvus de voiture individuelle. Le voyage en périphérie est l'occasion de découvrir l'existence de tout un parc automobile de moindre qualité : véhicules individuels usagés que l'on voit rarement circuler dans la ville centrale ; bus et petits collectifs privés visiblement destinés à une clientèle populaire et modeste. Cela donne le sentiment de circulations périphériques nombreuses. La dispersion des noyaux d'habitation et les distances des centres urbains secondaires introduisent la question de la viabilité des transports collectifs. La foule et la densité de population dans la gare routière de Brasília en début et en fin de journée donnent comme indication importante l'existence évidente de flux quotidiens de ces périphéries vers la ville centrale.

Cette foule est faite d'hommes, de femmes et d'enfants, ce qui tend à indiquer la concentration dans la ville centrale non seulement des opportunités d'emplois et d'activités mais aussi des équipements sanitaires et scolaires... La longueur des files d'attente et le fort remplissage des véhicules laissent aussi penser que les transports collectifs et publics entre périphérie et ville centrale ne sont pas suffisants.

### **Captivité résidentielle et centralité non partagée**

On éprouve d'abord un sentiment de cloisonnement sectoriel dans le dessin de la ville centrale, chaque fonction relève de l'activité d'un secteur (quartier des banques, quartiers des équipements sportifs, quartiers des loisirs et restaurants du soir) et les rues commerçantes en entrée des secteurs résidentiels tendent à se spécialiser dans un type de commerce (rue des restaurants, rue des pharmacies...).

Les secteurs résidentiels sont eux aussi organisés d'une façon particulière. Il s'agit d'une série de carrés où les immeubles de 6 étages sont d'architecture uniforme, construits tout autour d'une parcelle, ils encadrent ainsi un espace central où l'on trouvera les services principaux aux personnes comme les jardins et les jeux pour les enfants. Cet espace central est piétonnier tandis que les routes et accès automobiles sont cantonnés à l'extérieur de la parcelle. Ainsi, le paysage résidentiel apparaît-il cloisonné, protégé, composé d'unités bien délimitées à l'extérieur par les voies de circulation automobile. Le contraste est net avec l'espace intérieur des parcelles où le mouvement et la mobilité sont plus contrôlés et d'ordre piétonnier. Cet espace intérieur semble réservé ainsi aux membres des familles résidentes et au personnel accompagnant.

Vient ensuite un sentiment d'enfermement résidentiel bien plus fort quand on parcourt l'espace suburbain : enfermement par l'éloignement dans un désert urbain pour les lotissements populaires loin de tout ; enfermement derrière des murs, barrières et service de surveillance bien réels pour les lotissements cossus sur terres d'anciennes grandes exploitations agricoles, les fazendas, modèle par ailleurs adopté aussi pour certains lotissements populaires ; enfermement derrière des grilles pour les parcelles privatives, au plus proche de la maison, dans les lotissements les plus pauvres, et autour des petites maisons des quartiers centraux des villes satellites.

Que ce soit au niveau collectif d'un lotissement ou à l'échelle de l'espace privé de la parcelle, grilles et murs, comme faiblesse de la présence des populations dans les zones résidentielles en cours de journée, donnent une impression générale de « mise en captivité » des classes sociales

dans les espaces qui leur sont propres et, par contraste, un sentiment d'anomie générale des espaces publics d'échelle urbaine, espace par excellence de la circulation automobile... Mais où donc les gens de classes sociales différentes se croisent-ils ? Où donc les populations de l'agglomération font-elles société ? Quels lieux pour cette expérience urbaine des croisements et rencontres informelles et hétérogènes si souvent présentée comme un des facteurs clés du développement et de l'expérience urbaine ? Quels sont donc les espaces de centralité où se croisent chemins et trajets des uns et des autres, en tout hasard et sans préméditation ?

Pour le regard très superficiel de l'étranger de passage, le cœur de la ville centrale de Brasília, lieu symbolique des pouvoirs fédéraux, municipaux, religieux et culturel, apparaît avant tout comme un espace ouvert dont la centralité n'est pas d'échelle locale mais nationale. Il s'agit d'un lieu monumental que les touristes aussi bien brésiliens qu'étrangers viennent visiter mais pas d'un lieu de rencontre.

Dans la ville centrale de Brasília, les espaces de sociabilité sont faciles à repérer et intégrer, cependant ils sont de fait éclatés en raison de la distribution des fonctions urbaines en plusieurs secteurs et on peut se poser la question d'une segmentation fonctionnelle résultante des temps et des relations sociales : foule active en journée et relations de travail dans les secteurs des banques ou celui des administrations, relations commerciales en journée dans les rues commerçantes et les mîles ou les secteurs des hôtels ; relations de loisir dans le secteur des équipements sportifs, dans celui des cinémas et des restaurants du soir, ou encore dans les parcs des clubs en proximité du lac en fin de semaine...

À l'échelle des quartiers résidentiels, l'espace de rencontre sociale est celui du jardin et de la rue où se situent les quelques services de proximité : épicerie, restaurant, église, école. Les personnels de maison comme les petits employés de ces activités de services semblent ici nombreux.

En tant qu'observateur étranger on identifie difficilement des lieux de relations sociales multiples et « spontanées », on cherche la foule. Le soir, certains restaurants de secteurs résidentiels s'avèrent bondés, concentrant en un lieu une population dont la volubilité impressionne... Il s'agit principalement d'une population de classe moyenne et haute. La gare routière et son centre commercial étonnent aussi par la foule qui s'y retrouve et y transite aux heures de pointe mais il s'agit là aussi de certaines classes sociales plutôt que d'autres. Une petite foire de produits régionaux est organisée au pied de l'antenne de télévision à proximité des secteurs des hôtels : la fréquentation est bien faible,

semble correspondre aux résidents des hôtels... et les voitures un peu usagées des exposants apparaissent bien incongrues à cet endroit situé dans le cœur de la ville centrale prestigieuse.

Dans l'espace suburbain des villes satellites et des lotissements, trois espaces de sociabilité peuvent être identifiés. Dans le tissu urbain très peu marqué de repères identifiables des villes satellites, une rue commerçante de forte densité de commerces multiples ou plus spécialisés, surgit brusquement. Le trafic piéton et surtout automobile y marque une centralité apparente importante. À l'échelle interne des quartiers (villes satellites plus petites, lotissements urbains plus isolés), la centralité semble se construire autour de deux, trois commerces clés : une quincaillerie et (ou) magasin de matériaux de construction, une épicerie et (ou) un marché de produits alimentaires, un restaurant. Dans des quartiers qui semblent à la fois plus anciens et plus centraux : une superstructure de petit marché est construite et abrite tous les commerces de proximité utiles (alimentaires, vestimentaires, bazars...) sans que la densité y soit très grande. Les quartiers moins équipés accueillent de petits marchés temporaires et journaliers. Dans les lotissements plus populaires, des structures communautaires (centres et maisons de coopératives ou centres de gestion communautaire locale, centres sanitaires) marquent le paysage, généralement à l'entrée du quartier et semblent aussi être des lieux de centralité et sociabilité.

Un lieu correspond plus à une notion d'espace urbain de rencontre et de croisement « spontanés » : le grand marché de ville satellite. Généralement situé en lisière et un peu à distance, en tout cas principalement accessible en voiture, structure couverte, il regroupe tous les commerces et services les plus courants (alimentaires, vestimentaires, bazars...). Ici la densité et la diversité des commerces est forte, la foule des usagers importante et une impression de croisement et rencontre se ressent.

Une fois de plus, dans la lecture du paysage, tout concourt à décrire une organisation urbaine où les espaces qu'ils soient de sociabilité urbaine (du travail, de commerce, de loisir) ou de résidence, de la vie privée et familiale ou des communautés sociales, sont articulés par le véhicule automobile, la distance et la séparation entre les classes sociales.

Tout concourt à conforter l'idée d'une impossible occurrence d'un espace public commun et partagé et à renforcer l'hypothèse d'une convergence des dynamiques urbaines à créer des espaces publics urbains séparés, propres à chacune des classes sociales.

Stupéfait par ce que cela signifie comme anomie sociale, on se surprend à réaliser une interprétation caricaturale de cette organisation urbaine :

les rapports interclasses se limiteraient-ils aux rapports économiques ? Dans une grande pureté de démonstration des effets de l'application du modèle classique de l'homme économique urbain moderne et de la ville issue d'une société du développement économique libéral, et dont l'agglomération de Brasília aurait alors été le laboratoire ?

Ne trouve-t-on pas résumées dans son territoire les différentes caractéristiques si souvent identifiées dans le cas de nombreuses villes des pays du Sud comme propres à cette dynamique économique libérale ?

La ville centrale de Brasília, lieu d'aménagement fonctionnel supérieur apparaît en effet bien réservée aux classes ayant le mieux intégrées cette société nouvelle, accédant en priorité à l'ensemble des ressources urbaines, à l'emploi salarié, aux revenus économiques, au sol aménagé, aux équipements, à l'habitat urbain moderne, à l'éducation, à la culture, aux technologies modernes, à la mobilité... aux paysages de qualité. Elle est de plus là où se localise et se développe tout le secteur tertiaire centré sur une bureaucratie d'État de niveau national...

Les périphéries lointaines si peu viabilisées et équipées semblent bien abriter les classes les plus défavorisées, celles dont les accès à la ville sont les plus ténus, l'obtention d'un emploi des plus précaires, le niveau de scolarisation le plus faible, bref les populations reléguées à une ville de second niveau où concurrence rime avec précarisation et exclusion. Cette marginalisation semble de plus renforcée par l'absence *a priori* de tout développement important des industries lourdes ou de transformation primaire, c'est-à-dire l'absence presque totale des secteurs économiques qui sont par excellence les sources d'emploi ouvrier pour une population pauvre et peu formée.

La transformation urbaine de Brasília, ville fermée produit d'un projet urbain socialiste total, en une agglomération ouverte, serait-elle à voir comme le témoignage exemplaire de la puissance dominante de la dynamique économique sur l'organisation urbaine, aboutissant malgré tout choix politique fort, à un territoire spatialement et socialement ségrégué et à une structuration hiérarchique de la société locale basée sur la différenciation et la distanciation des classes sociales ?

### **Brasília : une société et un espace urbain duals**

Plusieurs éléments complémentaires viennent conforter cette vision impressionniste de société segmentée et distancée. Entre autres et par exemple l'impression d'un climat social de défiance entre les classes sociales et les communautés territoriales.

En arrivant à Brasília par l'aéroport et pour quelque prétexte professionnel, c'est par la société de la ville centrale que l'étranger européen

est généralement introduit dans la réalité locale. C'est alors aussi une image directe de la représentation que les classes aisées se font des classes pauvres et des quartiers périphériques qui peut être captée.

Un climat de violence est généralement associé aux quartiers périphériques lointains. Ces derniers sont vus comme les lieux de tous les trafics mafieux et illicites, de la drogue, de l'alcool, de la violence faite aux femmes, de la dissolution sociale, là où des mères-courage, abandonnées par leurs hommes, tentent d'élever seules leurs nombreux enfants... Il vous est couramment très fortement déconseillé de vous y rendre après 5 heures du soir car ces quartiers que nous décrivions tout à l'heure si vides en journée échapperaient le soir et la nuit à toute police...

Les journaux se font l'écho de toute sorte de drames et de violences référant aux effets désastreux de la misère et de la pauvreté territorialement attachées à ces quartiers... Enfin, des risques plus indirects leur sont associés. Cette menace d'une épizootie que des rats des champs auraient transmis à l'homme en raison du manque d'hygiène et de l'insalubrité... Ou encore le danger de pollution que ces populations sans système d'égoût adapté feraient peser sur les faibles réserves en eau de la ville...

Et un sentiment plus dur encore vous est donné par le seul fait que l'on vous parle d'une violence terrible mais que vous ne voyez jamais car la distance géographique joue ici pleinement son rôle d'écran... et que les quelques pauvres que vous pouvez croiser vous paraissent d'une part isolés et vulnérables (la charrette du ramasseur de bois circulant sur les terre-pleins centraux des voies interurbaines, le petit commerce sous parasol isolé, les gens en attente du bus), d'autre part plutôt portés à un comportement affable et fataliste. Enfin, on ne peut que constater, dès que l'on quitte l'espace du Plan pilote, l'enfermement sécuritaire généralisé. Bien sûr, nous ne cherchons pas à cerner ici la réalité des faits évoqués mais bien la représentation véhiculée. Un constat peut être posé dans tous les cas d'une réelle crainte chez les classes aisées d'une désorganisation urbaine. Une association est faite entre quartiers périphériques pauvres et dégradation de l'environnement, avec cette représentation duale entre des espaces à sauvegarder d'une dégradation menaçante – la ville centrale du plan pilote classée patrimoine de l'humanité, les zones de préservation du « cerrado originel » – et des espaces victimes d'une urbanisation sauvage et qu'il faudrait réparer, civiliser...

Une autre dualité est à ajouter : celle qui est liée à cette étonnante distance entre le projet initial dont le contenu utopique et idéaliste crée une

visible émotion chez la plupart de vos hôtes, galvanisés pour quelques instants par une sorte de grand élan émotionnel nationaliste, et l'impression de distance et d'anomie sociale qui vous étroit à l'observation du territoire urbain actuel... On retrouve ce sentiment d'une grande aventure partagée en se rendant par exemple au lieu symbolique du musée des Candangos. Ici, les photographies exposées rappellent combien le moment clé du chantier de Brasília fut celui d'un projet collectif où ingénieurs, architectes et urbanistes comme ouvriers qualifiés mais aussi simples manœuvres, journaliers et paysans venus des quatre coins du Brésil, étaient, dans un même élan commun, plongés dans la matérialisation de cet idéal de ville brésilienne. Tous les témoignages, tous les discours convergent sur cette réalité sociale : ce chantier, ce moment d'édification et de tâche commune, comme le lieu et le temps forts d'une vraie rencontre entre les différentes classes sociales autour d'une idée commune de changement social à assumer et à orienter.... Cette fameuse place publique de rencontres hétérogènes était donc bien là, à la fondation urbaine de Brasília... comment peut-on le croire au regard des paysages urbains distanciés et ségrégués de l'agglomération actuelle ?

### **Conclusion : l'énigme urbaine de Brasília**

Brasília se présente donc *a priori* comme une sorte de mystère sociétal, une étrangeté totale, un objet urbain non identifié, si je puis dire : une ville contre nature (sociale) où apparemment tout contribue à ne pas faire société ; une ville organisée non pas pour être support de rencontres, de communications et de croisements hétérogènes mais au contraire d'éloignement maximal des différentes classes sociales... La réalité matérielle et présente de sa morphologie urbaine, de l'organisation sociale qu'elle porte, de la façon dont ses habitants la pratiquent, apparaît en contradiction complète avec le projet de société urbaine intégrative à l'origine de sa fondation...

Brasília peut aussi être le support d'un autre étonnement : celui qui surgit de la confrontation avec la matérialisation urbanistique de la démarche des « créateurs de villes ». Héritiers des bâtisseurs de cathédrales et des constructeurs de gratte-ciel, ils s'emparent d'un espace tel une page blanche et y posent une ville, faisant acte de fondation urbaine. Ils investissent leur construction d'un pouvoir de modelage culturel, politique et sociale de la société qui s'y installe, bien au-delà de l'influence sur les comportements impliqués par les solutions technologiques et urbanistiques choisies pour répondre aux besoins basiques de la vie quotidienne d'un établissement humain. Dans les « vieux » pays

européens et du Nord, la conception de la ville est très influencée par la sédimentation urbaine dans le temps long qui y caractérise les sociétés urbaines. Même les projets de villes nouvelles des années 1970 en France se concevaient comme politique de rééquilibrage territorial d'un système urbain déjà existant. Ainsi, la recherche urbaine occidentale a-t-elle plus tendance à interpréter la ville comme une construction résultant des interactions d'acteurs multiples ayant stratifié dans le temps, que la traduction directe de projets politiques et sociétaux, telle qu'elle peut en effet surgir et se déployer dans les pays du Sud où le phénomène urbain est plus récent...

Dans le cas de Brasília, le pouvoir de fondation investi est phénoménal puisqu'il s'agissait pas moins : d'une part de retourner le développement du pays continent qu'est le Brésil de sa façade côtière vers un front pionnier intérieur ; d'autre part de servir d'expérience d'origine pour la création d'une société brésilienne moderne mais autonome vis-à-vis des influences tant coloniales qu'universalistes ; et pour cela d'utiliser une transformation radicale des conditions d'habitat pour modifier le développement de la société. Des choix très originaux ont été faits de façon à donner à Brasília cette nature très particulière de support d'une nouvelle culture spécifique : la conception d'un plan de circulation innovant par l'urbaniste Lúcio Costa, le style architectural unique et original conçu par Oscar Niemeyer et qui caractérise les bâtiments officiels les plus importants de Brasília. Le terme de Plan pilote qu'on utilise toujours couramment pour désigner la ville centrale de Brasília, va ainsi bien au-delà des seules réalisations architecturales et urbanistiques du projet premier, il englobe un projet de société national basé sur la réalisation d'une utopie urbaine, propre au pouvoir brésilien d'une certaine époque et au mouvement politique du nationalisme développementaliste mené par le président Kubitschek (VIDAL, 1995)...

Ainsi donc, la fonction de creuset social était bien au cœur du projet : le mystère de la distance apparente de la réalité modelée aujourd'hui par 50 ans de dynamique urbaine, reste donc encore complet... Pourquoi et par qui cette dérive d'un projet de ville intégrative vers la distanciation géographique et la ségrégation sociale ? Cela résulte-t-il de la responsabilité du changement de direction politique ou bien de l'expression libre et moderne des dynamiques économiques et sociales ?

S'agit-il vraiment d'un échec total du projet social socialiste initial rattrapé par une dynamique économique universelle incontournable qui fait donc de Brasília « l'image même de la différence sociale » (Eco, 1972) ? Cela semble réellement difficile à croire au vu de l'investissement unique qui avait régi sa conception et fondation...



Alors ne serait-ce pas plutôt le lieu d'expression d'un autre mode de faire société, d'une autre forme de lien social et de partage de l'espace, illisibles pour moi car trop éloignés de mes propres références et *a priori* ? Difficile à croire aussi ...

Cette confrontation avec l'étrange oblige à chercher, derrière l'énigme urbaine apparente, une présentation clarifiée des enjeux du développement et de l'environnement urbains en débat à Brasília. Il s'agit de trouver les clés de compréhension de cette syntaxe sociale urbaine très spécifique, s'interroger sur le sens local du développement et le rôle qu'y tient la transformation urbaine et au-delà, peut-être, de mettre au jour les jalons d'une nouvelle forme encore pionnière de penser la ville.

Dominique COURET  
Géographe

## Références

IPEA - Instituto De Pesquisa Econômica E Social Aplicada, NEUR - Núcleo De Estudos Urbanos E Regionais Da Universidade De Brasília, 1997 – *Gestão do uso do solo e distorções do crescimento*

*urbano : Aglomeração urbana de Brasília*. Volume 2, Brasília, IPEA, juillet 1997, multigr.

Eco U., 1972 – *La structure absente, introduction à la recherche sémiotique*. Paris, Mercure, 447 p.

VIDAL L., 1995 – *Un projet de ville : Brasília et la formation du « Brésil moderne » (1808–1960)*. Thèse de doctorat, université de la Sorbonne Nouvelle, Paris-III, 769 p.