

Marcia Regina
De Andrade Mathieu
géographe

L'utopie urbanistique première

Ce chapitre traite spécifiquement du projet urbanistique, de la distance entre son aspiration utopique et sa réalisation matérielle, puis des conséquences associées du point de vue de l'environnement régional immédiat.

En 1957, lors des tout premiers terrassements du chantier de Brasília, dans une interview à la revue *Modulo* (1957), Israël Pinheiro, président de la Compagnie d'urbanisation de la nouvelle capitale (Novacap) se réjouit que Brasília fut une réalité avant même d'être construite, exprimant ainsi la conviction nationale de son inéluctable matérialisation. Il déclare par ailleurs qu'aucune autre question d'ordre national n'a jamais été autant discutée et analysée pendant une aussi longue période historique, que celle du transfert de la nouvelle capitale vers l'intérieur du pays.

Dès 1789, en effet, ce transfert est revendiqué par les *Inconfidentes*¹ comme le moyen d'ériger une capitale véritablement brésilienne, au cœur du pays, loin de celles du pouvoir portugais métropolitain, les ports de Salvador puis Rio de Janeiro.

Un siècle plus tard, en 1891, la question est à nouveau d'actualité, lors de l'Assemblée constituante qui établit les bases de la République. Un député l'évoque alors dans les termes suivants : *Comment les aspirations de l'État et la volonté nationale peuvent-elles arriver aux pouvoirs législatif et exécutif, emprisonnées dans une grande ville, s'ils se heurtent à la formidable barrière des foules qu'un instant de passion suffit à ameuter ?*²

La force de l'utopie nationale

¹ Les *Inconfidentes* étaient les membres d'un mouvement patriotique de libération du XVIII^e siècle : *L'Inconfidência*, qui était dirigé par Tiradentes et qui éclata dans l'État de Minas Gerais, revendiquait la fin de la colonisation portugaise au Brésil et l'établissement d'une république.

² L'ensemble des citations en italiques sont extraites de textes en portugais traduits par l'auteur.

Dans les années 1950, le problème du transfert était examiné sous un angle moins utopique et les arguments gouvernementaux font surtout appel aux impératifs économiques et financiers. Ainsi dans l'interview à la revue *Modulo*, Israël Pinheiro affirmait en effet que : *pour faire face à nos crises qui sont des crises de croissance naturelles, nous nous sommes seulement servi des instruments monétaires en prenant des mesures qui imposent des restrictions généralisées ou qui provoquent des valorisations artificielles, au lieu d'adopter une rigoureuse politique de sélection et de perfectionnement pour un meilleur équilibre et une plus grande productivité*. Poursuivant son exposé, il ajoutait : *nous avons divisé le Brésil en deux parties disproportionnées : le littoral et l'intérieur, et ce déséquilibre s'accroît chaque jour davantage (...) cette distribution imparfaite des richesses, marquante dans le cas du Brésil, dépouille l'intérieur de ses moyens de travail et de ses capacités de réserve et achemine le littoral vers le mirage d'une prospérité isolée*.

³ Novacap :
Compagnie d'urbanisation
de la nouvelle capitale.

Pour le président de la Novacap³, le transfert de la capitale à l'intérieur des terres, non seulement développera l'ensemble du pays en offrant au parc industriel de la bande côtière une solide base arrière agricole qui garantira des sources de ravitaillement mais ouvrira de nouveaux marchés. Israël Pinheiro conclut en affirmant que ce transfert est *une initiative anti-inflationniste, puisqu'elle transfère des ressources des villes hautement inflationnistes du littoral vers de larges zones de dépression de « l'hinterland »*.

Cette utopie
nationale est-elle
porteuse pour
le développement
régional ?

Aux tout premiers temps de la réalisation du *Plano Piloto*, ce même président de la Novacap, estimait que ce mouvement vers l'intérieur s'inscrivait dans l'esprit *bandeirante* autrement dit l'esprit pionnier, porteur de dynamisme économique et facteur d'intégration nationale. Comme on le constate, il spéculait sur un impact psychologique fort pour tirer l'intérieur du pays de sa léthargie. Lúcio Costa ne dit pas autre chose lorsqu'il écrit dans son « Rapport du Plan Pilote de Brasília », *la conception urbanistique de la ville proprement dite ne sera pas la résultante de la planification régionale mais bien la cause : c'est sa fondation qui donnera naissance ultérieurement au développement planifié de la région. Il s'agit là d'un acte délibéré de possession, d'une sorte de défrichement relevant de la tradition coloniale ...*

Pourtant dans le cahier des charges du concours national du Plan pilote de la nouvelle capitale, il est dit clairement que l'industrie et l'agriculture



Siège de la Novacap
(compagnie d'urbanisation
de la nouvelle capitale)
en 1957.

devront avoir un développement limité en vue de préserver et d'affirmer le caractère politique et administratif de la nouvelle capitale.

De même, les critères utilisés pour le système de points de classement retenu en 1953 par les membres de la commission Belcher, pour choisir le site de la nouvelle capitale, ne témoignent guère d'une prise en compte de l'optique de développement régional.

Liste des critères de choix du site établis par la commission Belcher :

- le climat et la salubrité,
- la qualité de l'approvisionnement en eau,
- les facilités d'accès par les voies de transport terrestres et aériennes,
- une topographie adéquate,
- des sols favorables aux constructions,
- des paysages attirants,
- une expropriation possible des terres.

Enfin, Brasília a tout d'abord été conçue pour abriter les pouvoirs de l'État, ce qui n'est pas le meilleur secteur d'activité pour provoquer un entraînement régional.

De l'utopie urbanistique première à la question environnementale urbaine

En 1957, dans les procès-verbaux des réunions, le jury chargé de sélectionner le projet du Plan Pilote de Brasília considéra que : *la nouvelle capitale est destinée à exprimer la grandeur d'une volonté nationale et devra être différente d'une ville quelconque de 500 000 habitants. De plus, la capitale fédérale, ville fonctionnelle, devra posséder une expression architectonique qui lui soit propre. Sa caractéristique principale est la fonction gouvernementale. Toutes les autres fonctions se groupent autour de celle-ci et tout converge vers elle. Dans toutes les villes, les unités d'habitation, les locaux de travail, les centres de commerce et de repos s'intègrent rationnellement entre eux. Dans une capitale ces éléments doivent s'orienter, en outre, dans le sens du propre destin de la ville : la fonction gouvernementale.*

Le jury s'attacha donc à trouver une conception qui avait une harmonie d'ensemble et donnait de la grandeur à la ville par la clarté et la hiérarchie de ses éléments.

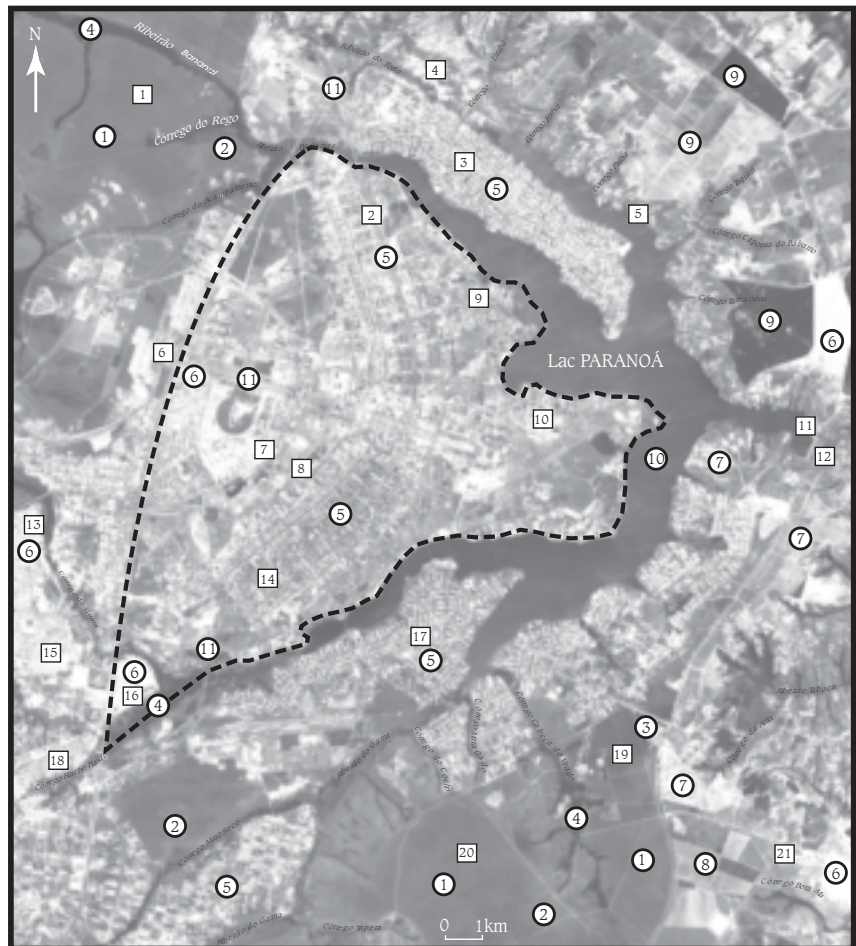
Selon l'opinion des membres du jury, le projet devait intégrer les éléments monumentaux dans la vie quotidienne de la ville, en tant que capitale fédérale, et présenter une composition d'essence urbaine, cohérente et rationnelle. En bref, elle devait être une œuvre d'art. À partir des critères ci-dessus, le jury proposa que le premier prix soit décerné au projet de Lúcio Costa (PINHEIRO DA SILVA, 1957). Son projet était apprécié de par son adaptation à la topographie du site, la densité du projet, l'intégration des éléments, l'aspect plastique.

Ce projet vainqueur affirme que la ville *ne doit pas être urbs, mais civitas avec tous les attributs inhérents à une capitale. Et voilà pourquoi il faut pour condition première que l'urbaniste soit imbu d'une certaine dignité et noblesse d'intention.* Concernant la circulation des véhicules il cite : *on ne doit pas oublier que l'automobile n'est plus aujourd'hui l'ennemi inconciliable de l'homme, elle s'est apprivoisée et fait déjà, pour ainsi dire, partie de la famille.*

La réalisation matérielle de l'utopie architectonique du *Plano Piloto*

Le *Plano Piloto* est structuré à partir de deux axes géographiques principaux : nord-sud et est-ouest en s'adaptant à l'orientation de l'écoulement local naturel des eaux.

Il est centré sur les fonctions urbaines de capitale. Les trois immeubles autonomes destinés aux pouvoirs fondamentaux, le palais présidentiel, le Palais de justice et le Congrès national abritant les Chambres des députés



Espaces naturels

- ① Savane arborée
- ② Savane ouverte
- ⑤ *Cerrado*
- ④ Forêt

Espaces humanisés

- ⑤ Zone urbaine de faible densité
- ⑥ Zone urbaine de forte densité
- ⑦ Lotissements
- ⑧ Zone rurale
- ⑨ Zone de reboisement
- ⑩ Lac artificiel de Paranoá
- ⑪ Maillage routier

--- Zone du *Plano Piloto* classée patrimoine culturel de l'humanité

Lieux repères

- ① Parc national de Brasília
- ② Asa Norte
- ③ Lago Norte
- ④ Varao
- ⑤ Lina do Paranoá
- ⑥ Gare
- ⑦ Sector Sudoeste
- ⑧ Parc de la ville
- ⑨ Campus de l'Université de Brasília (UnB)

Localisation de la carte dans le Distrito Federal

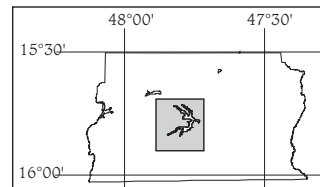


Fig. 7 - La ville de Brasília et le Plano Piloto en 1995.

Source : Réalisation cartographique de Rafael Sanzio Araujo dos Anjos, 2000 - CREA

et des sénateurs, sont placés au sommet d'un triangle équilatéral central. Ce triangle est posé à l'extrémité est d'une grande esplanade, de forme rectangulaire et le long de laquelle ont été alignés, de part et d'autre, les bâtiments des ministères et les autres services publics, puis la cathédrale et les édifices culturels. En symétrie du triangle, à l'extrémité ouest de l'esplanade, se trouve la plate-forme où se croisent les deux axes urbanistiques premiers, nord-sud et est-ouest, avec, en son centre, le hall de terminus des autobus interurbains.

De chaque côté, se trouvent les grands espaces destinés exclusivement au commerce subdivisé en deux secteurs distincts : celui des banques et celui des bureaux réservés aux professions libérales. Au-delà du hall de terminus, vers l'ouest, on trouve le secteur sportif, avec le stade et une surface destinée au stationnement. Ces immenses surfaces vertes, symétriquement disposées par rapport à l'axe monumental, *sont en quelque sorte les poumons de la nouvelle ville*, selon Lúcio Costa. Encore plus loin à l'extrémité ouest de l'ensemble, sur la place municipale, sont installés : la préfecture, le siège de la police, la caserne des pompiers. Cette zone se termine par la gare de chemin de fer.



L'aile sud du *Plano Piloto*, immeubles résidentiels et complexe sportif en 1964.

Par rapport au projet premier il est intéressant de pointer les modifications intervenues au moment de sa matérialisation. Une première chose importante est l'introduction d'une séparation géographique des différentes activités urbaines (secteur de banques, secteur des hôtels, secteur sportif...). Elle n'a pas été perçue en tant que telle au moment de l'édification car les concepteurs étaient alors dans une représentation de la facilité de mobilité fournie par l'automobile.

Une seconde modification de taille est la non-réalisation de l'articulation proposée entre espaces résidentiels et espaces verts. En effet, le projet prévoyait des bandes de terres successives en limite extérieure de chaque groupe résidentiel qui serait dédié aux terrains de sport et de loisir de voisinage, en zones de maréchage et d'horticulture avec un intercalément en linéaire de plantations d'arbres fruitiers, réalisant ainsi une articulation utile entre résidence urbaine et espaces ruraux, une variation brésilienne issue du modèle de la cité jardin. Ce type de dessin et organisation devait de même être reproduit dans l'organisation des *ciudades satélites*.

La fonction résidentielle, explicitement nommée par Lúcio Costa *problème résidentiel* ⁴, est traitée sous forme d'une suite continue de grands carrés semblables disposés sur les deux côtés d'une bande routière, à partir du hall de terminus et de part et d'autre de l'ensemble central, formant deux grandes ailes déployées. Les bâtiments résidentiels ont un gabarit maximal de six étages.

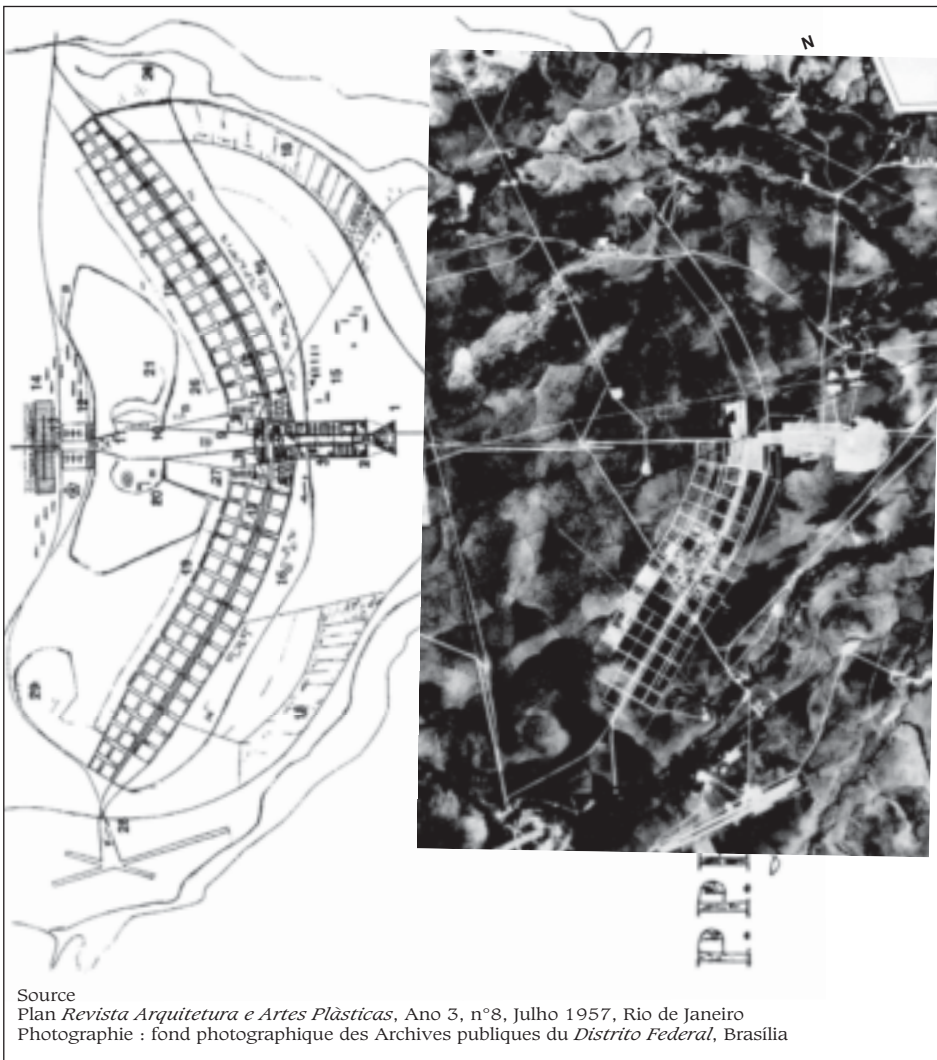
Le Rapport du Plan précise que : *La graduation sociale pourra être facilement dosée attribuant une grande valeur à des carrés déterminés... Les carrés contigus à la route seront naturellement plus valorisés que les carrés internes, ce qui permettra les graduations propres au régime en vigueur, néanmoins leur groupement quatre par quatre permet, à un certain degré, la coexistence sociale évitant de la sorte une stratification improprie et indésirable. Et de toute manière, les différences de standard d'un carré à l'autre seront neutralisées par l'agencement urbanistique proposé et ne seront pas de nature à affecter le confort social auquel tous ont droit.*

Plus loin il est dit encore : *on doit empêcher l'enkystement des mesures aussi bien sur la périphérie urbaine que rurale. Il appartient à la Novacap de prévoir, dans le cadre proposé, des aménagements décents et économiques pour la totalité de la population...*

L'utopie d'un espace urbain socialement intégrateur

⁴ Alinéa 16, premier paragraphe du Rapport du Plan Pilote de Brasília : « Quanto ao problema residencial ocorreu a solução de criar-se ».

En matière environnementale, le plan se préoccupe des aspects suivants :
On a prévu également des secteurs isolés, entourés de bois et de champs, destinés aux lotissements de maisons particulières, en suggérant une disposition en crémaillère pour que les maisons construites sur les lotissements du haut se détachent dans le paysage. On a évité la localisation de quartiers résidentiels au bord de la lagune afin de la maintenir intacte, bien soignée, avec bois et champs d'aspect naturaliste et rustique pour les promenades et le délasserment bucolique de toute la population urbaine.



Source
 Plan *Revista Arquitetura e Artes Plásticas*, Ano 3, n°8, Julho 1957, Rio de Janeiro
 Photographie : fond photographique des Archives publiques du *Distrito Federal*, Brasília

Fig. 8 - Le projet du *Plano Piloto* de Brasília présenté par Lúcio Costa et une vue aérienne de l'état du chantier en 1957.

En ce qui concerne les aspects immobiliers, le plan laisse pendant *le problème de savoir comment disposer du terrain et le rendre accessible au capital particulier*. Il spécifie que les carrés ne doivent pas être subdivisés en lots et il suggère la vente de quotes-parts dont la valeur dépendra du secteur et du gabarit.

Lúcio Costa résume son projet en écrivant : *La solution présentée est facile à comprendre car elle se caractérise par la simplicité et la clarté du tracé original ce qui n'exclut point, comme on l'a vu, la variété dans le traitement des parties, chacune conçue selon la nature particulière de sa fonction respective découlant de l'harmonie d'exigences en apparence contradictoires. La solution proposée est en même temps large et concise, bucolique et urbaine, lyrique et fonctionnelle.*

L'ensemble de ces extraits illustrent bien à eux seuls combien la matérialisation de l'utopie était alors ressentie comme un objectif concevable et réalisable. Le 7 mai 1957, une croix est posée, en référence à celle plantée par les premiers navigateurs au moment de la découverte du pays : la ville réalité-utopie commençait alors son destin. Pourtant, avant même la sortie de terre du premier édifice, une nouvelle ville existait déjà, celle des ouvriers chargés de l'exécution des travaux, la *Cidade Livre* (la ville ouverte). Absente du dessin du projet, elle ne pouvait alors être considérée autrement que provisoire et temporaire...

Les deux chapitres suivants présentent de manière plus approfondie les caractéristiques de l'utopie nationale brésilienne et les effets réels de celle-ci sur la structuration de l'espace régional où se déploie l'agglomération actuelle de Brasília.



Arrivée des premiers travailleurs dans la *Cidade Livre* Núcleo Bandeirante en 1957.