

ÉMERGENCE D'UNE CAPITALE, BRASÍLIA

Claire HEUZÉ

Géographe. ORSTOM, 213, rue La Fayette, 75010 Paris

RÉSUMÉ

L'idée de la création d'une nouvelle capitale située au centre géographique du pays, et symbole de l'expansion du Brésil vers l'Ouest, est apparue bien avant l'inauguration de Brasília par J. Kubitschek en 1960. Brasília correspondait à une volonté politique de mise en valeur de l'intérieur du pays et d'approfondissement de l'unité nationale.

Le projet de Lúcio Costa prévoyait pour 1980 une population de 500 000 habitants, concentrée dans un ensemble urbain, le « Plan Pilote », où toutes les catégories sociales se seraient mélangées. En réalité, la croissance de Brasília fut irrégulière et directement soumise aux orientations des différents gouvernements. Aujourd'hui, Brasília-ville est occupée seulement par une élite, les hauts fonctionnaires qui bénéficient de l'essentiel des équipements sociaux et culturels. Mais ce noyau central privilégié ne représente qu'un quart de la population de Brasília-métropole, qui compte, avec ses huit villes satellites plus de 1 300 000 habitants, ce qui la place au 9^e rang national.

L'expansion des villes satellites est due à l'impossibilité d'accéder au logement dans le Plan Pilote pour la majorité de la population. Éloignées de 20 à 80 km, sous-équipées sur le plan sanitaire et social, elles sont le refuge des classes sociales les plus démunies, de plus en plus rejetées à la périphérie.

Bénéficiant d'un soutien financier important de l'Union, Brasília, malgré l'afflux d'immigrants, offre à sa population un niveau de revenus moins bas que dans le reste du pays.

L'organisation spatiale de Brasília en un système polynucléaire — Plan Pilote — espaces tampons — villes satellites — renforce la ségrégation sociale urbaine.

MOTS-CLÉS : Brésil — Brasília — Urbanisme — Villes satellites — Ségrégation sociale.

RESUMO

EMERGÊNCIA DE UMA CAPITAL, BRASÍLIA

A idéia da criação de uma nova capital situada no centro geográfico do país, e símbolo da expansão do Brasil em direção ao oeste, surgiu bem antes da inauguração de Brasília por J. Kubitschek em 1960. Brasília correspondia a uma vontade política de valorização do interior do país e de aprofundamento da unidade nacional.

O projeto de Lúcio Costa previa para 1980 uma população de 500 000 habitantes, concentrada num conjunto urbano, o « Plano Piloto », onde todas as categorias sociais teriam se misturado. Na realidade, o crescimento de Brasília fora irregular e submetido diretamente às orientações dos diferentes governos. Hoje Brasília-cidade é ocupada apenas por uma elite, altos funcionários que se beneficiam do essencial dos equipamentos socio-culturais. Mas este núcleo central privilegiado não representa nada mais do que um quarto da população de Brasília-Metrópole que conta, incluindo as oito cidades satélites, mais de 1 300 000 habitantes, o que a situa no 9^o lugar do país.

A expansão das cidades-satélites se justifica pela impossibilidade de acesso à moradia dentro do Plano Piloto para a maioria da população. Distanciadas de 20 a 80 km, sub-equipadas no plano sanitário e social, elas são o refúgio das classes sociais mais carentes, cada vez mais rejeitadas para a periferia.

PALAVRAS CHAVES : Brasil — Brasília — Urbanismo — Cidades satélites — Segregação social.

ABSTRACT

EMERGENCE OF A CAPITAL, BRASILIA

The idea of creating a new capital situated in the centre of the country as a symbol of the Brazilian expansion towards the west cropped up well before the inauguration of Brasilia by J. Kubitschek in 1960. Brasilia corresponded to a political decision concerning the development of the inner zones of the country and the strengthening of the national unity.

Lucio Costa's project planned that the population would amount to 500 000 inhabitants in 1980 and would be concentrated in an urban centre, the "Plano Piloto", where all the social classes would be mixed. In fact, the growth of Brasilia was irregular and directly subjected to the views of the different governments. Nowadays, the town of Brasilia is occupied only by an elite composed of the higher officials who profit by most of the social and cultural equipments. But this privileged nucleus represents only one fourth of the population of Brasilia-metropolis which, along with its 8 satellite towns, amounts to more than 1 300 000 inhabitants, thus ranking ninth at the national level.

The expansion of the satellite towns is due to the fact that most of the population cannot have access to housing in the pilot plan. They are 20 to 80 km apart, are under-equipped from a sanitary and social point of view and are the haven of the poorest social classes which are more and more pushed back towards the periphery.

Brasilia which profits by a considerable financial help from the Union supplies its population with incomes less low than in the rest of the country, despite the influx of immigrants.

The space organization of Brasilia into a polynuclear system — pilot plan — buffer zones — satellite towns — adds to the urban social segregation.

KEY WORDS : Brazil — Brasilia — Urbanism — Satellite towns — Social segregation.

« Fleur de béton dans le désert » (O. Niemeyer),

« Capitale de l'espérance » (A. Malraux),

« Avion gigantesque sur le point de décoller vers l'avenir » (L. Bodard).

Les images n'ont pas manqué pour désigner Brasília, nouvelle capitale d'un pays de 8,5 millions de km² (16 fois la France), peuplé de 130 millions d'habitants dont 70 % résident en milieu urbain.

Mais qu'est devenue Brasília, 25 ans après sa création? Si chacun a en tête l'architecture grandiose, audacieusement moderne en 1960, d'Oscar Niemeyer, seuls quelques architectes ont étudié l'urbanisme rigoureux, pour ne pas dire rigide, de Lúcio Costa. Et pratiquement personne ne s'est intéressé à la structure urbaine de cette ville, méconnue à tel point que les données statistiques officielles sont elles-mêmes très confuses à ce sujet.

Feuilletant l'annuaire statistique du Brésil de 1983, on constate la difficulté qu'ont les organismes officiels à distinguer Brasília-ville et Brasília-métropole. Cette distinction est pourtant d'importance, car si la première ne compte que 297 000 habitants, n'étant ainsi que la 32^e ville du Brésil, la métropole est plus que millionnaire et se situe avec 1 317 000 habitants, à la 9^e position, juste avant Belém (tabl. I).

Ceci est dû au fait que les Brésiliens considèrent comme « région métropolitaine » un ensemble de *municipes* (circonscriptions administratives autonomes dirigées par un maire) organisé autour d'un centre-métropole où siègent les pouvoirs administratifs et économiques de haut niveau.

TABLEAU I

Population des grandes métropoles brésiliennes, par *município* et par région métropolitaine

	Population du <i>município</i>	Population de la région métropolitaine
São Paulo	8 493 226	12 588 725
Rio de Janeiro	5 090 700	9 014 274
Belo Horizonte	1 780 855	2 540 130
Salvador	1 501 981	1 766 582
Fortaleza	1 307 611	1 580 066
Recife	1 203 899	2 347 005
Porto Alegre	1 125 477	2 231 392
Curitiba	1 024 975	1 440 626
Belém	933 287	999 165
Brasília	297 022	1 317 025

Sources : IBGE 1980.

Dans le cas de Brasília, considérée par les gouvernements comme un point politique stratégique en raison de son rôle de capitale nationale, le chef de

TABLEAU II

Croissance et répartition de la population par localité urbaine de 1959 à 1980 dans le District Fédéral

	Mai 59	Sept. 60	Oct. 64	sept. 70	juin 75	sept. 80	%
Plan Pilote	23 834	68 665	90 582	149 982	171 849	275 087	23,4
Cruzeiro ⁽¹⁾	-	-	-	6 685	29 392	35 614	3,0
Guará ⁽²⁾	-	-	-	24 864	64 469	82 482	7,0
Núcleo Bandeirante	15 751	21 033	40 235 ⁽³⁾	11 268	15 855	17 477	1,5
Gama ⁽²⁾	-	-	27 524	72 405	107 361	132 726	11,3
Taguatinga ⁽²⁾	3 677	26 111	68 497	107 347	145 350	192 999	16,4
Ceilândia/bidonville ⁽²⁾	-	-	-	84 205	102 675	280 362	23,8
Brazlândia ⁽²⁾	355	-	616	9 592	14 613	19 144	1,6
Sobradinho ⁽²⁾	-	8 478	19 205	39 458	49 305	62 980	5,4
Planaltina ⁽²⁾	2 245	2 917	4 223	18 508	31 823	39 964	3,4
District Fédéral						1 176 748	100,0
Pop. rurale						37 913	3,2
Pop. urbaine						1 138 835	96,8

(1) quartier du Plan Pilote localisé à la limite de la zone industrielle; destiné aux classes "moyennes".

(2) ville satellite de Brasília

(3) y compris les campements de chantier de Velhacap et Candangolândia.

Sources: IBGE 1980.

l'État désigne le gouverneur du District Fédéral, qui fait office de maire de la ville. Il délègue ses pouvoirs en nommant les « administrateurs » des villes satellites, lesquelles ne bénéficient d'aucune autonomie administrative, politique ni même économique, n'ayant pas le statut de *município*. Les statisticiens ne considèrent ainsi pas l'ensemble Brasília-villes satellites comme une région métropolitaine.

Rappelons quelques définitions de Brasília qui nous serviront de références :

Brasília-District Fédéral : c'est l'État de la fédération brésilienne (appelé « Union ») qui renferme la capitale nationale. Autrefois localisé autour de Rio de Janeiro, et appelé « District Fédéral de Guanabara », du nom de la baie de Rio, il a été déplacé lors de la création de la nouvelle capitale. La loi n° 2874 du 19 septembre 1956 délimite, dans l'État du Goiás, un périmètre de 5 814 km², qui comprend aujourd'hui 8 régions administratives dont deux « rurales » (Paranoá et Jardim) et six « urbaines » : Brasília (à laquelle on rattache les villes satellites de Guará et de Núcleo Bandeirante), Gama, Taguatinga (dont dépend la ville satellite de Ceilândia), Brazlândia, Sobradinho et Planaltina (tabl. II).

Brasília-Plan Pilote, dessiné par Lúcio Costa, c'est le centre de la région administrative de Brasília qui correspond à la capitale nationale du Brésil. Les touristes s'en contentent...

Brasília-9^e métropole du Brésil, c'est un système urbain polynucléaire qui comprend, outre le Plan Pilote, huit villes satellites (Guará, Núcleo Bandeirante, Gama, Taguatinga, Ceilândia, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina), des bidonvilles disséminés autour de ces villes satellites, et quatre villes situées au-delà des limites du District Fédéral (Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Formosa, Planaltina do Goiás) (fig. 1).

C'est cet ensemble urbain que nous nous proposons d'étudier, dans son histoire, ses paysages et son organisation.

De l'idée au « concreto » (1)

UNE PAGE D'HISTOIRE

Contrairement à ce que beaucoup pensent, Brasília n'est pas « la » création du président J. Kubitschek. Le transfert de la capitale dans le Plateau Central répond à des motivations diverses, et remonte à un

(1) Au Brésil, le mot « concreto » désigne le béton.

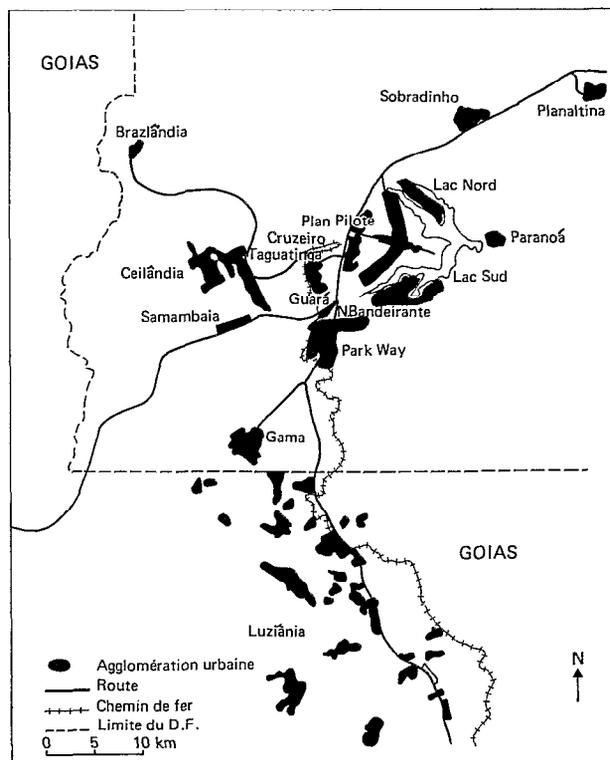


Fig. 1. — Ensemble urbain et périphérie sud du District Fédéral.

Sources : Aldo PAVIANI 1984.

projet du XVIII^e siècle (élaboré par le mouvement révolutionnaire de l'« Inconfidência Mineira » de 1789).

L'idée du transfert de la capitale réapparaît en 1889 lors de la proclamation de la République, et surtout au cours des débats de la Constituante de 1890, lorsque certains députés voulurent garantir la neutralité de la capitale nationale vis-à-vis des États fédérés. Ils exigeaient la création du District Fédéral, cette mesure visant particulièrement l'État de Rio de Janeiro, alors capitale, accusé d'être dominé par les influences — néfastes — étrangères. Il faut comprendre par là l'influence européenne, surtout anglaise et française. Une commission d'exploration est créée en 1892, sous la direction de L. Cruls, afin de délimiter une zone de 14 400 km² réservée au futur District Fédéral.

A partir de 1920, les « pro-transferts » repartent en campagne, et obtiennent, le 18 janvier 1922, l'érection de la Pierre Fondamentale de la future capitale (située à quelques kilomètres de Planaltina) et ainsi l'assurance du déplacement de la capitale nationale.

Cependant l'opposition reste vive et à chaque bouleversement politique, le débat est relancé. La Constitution de 1934 garantit le transfert de la capitale sans définir la future localisation; la Constitution de 1937 « oublie » le projet et se contente d'établir un District Fédéral à Rio de Janeiro; la Constitution de 1946 inclut le déplacement de la capitale et cette fois en détermine la localisation sur le Plateau Central brésilien. Une commission d'études, dirigée par le général D. Polli Coelho, est nommée, reprenant les analyses de la commission Cruls. Mais durant quatre ans, son rapport dormira dans les tiroirs.

Il faut attendre le président Vargas, réélu en 1950 après avoir été déposé en 1945 par les militaires, pour que ce fameux déplacement de capitale se concrétise. Le 8 juin 1953 est créée une nouvelle commission dirigée par le général A. Caiado de Castro qui contacte la firme américaine D. J. Belcher and Associates Incorporated, afin d'établir une couverture photo-aérienne du Brésil, et du Plateau Central en particulier. Dans leur rapport, les membres de l'expédition sélectionnent cinq sites possibles. Le 8 septembre 1955, le président J. Café Filho arrête son choix sur le « sítio castanho » (site marron) comme futur District Fédéral, choix ratifié par le président J. Kubitschek lors de la loi du 19 septembre 1956.

LA VILLE DE J. KUBITSCHKEK

L'action du président J. Kubitschek reste cependant déterminante dans la mesure où la création de Brasília, thème favori de sa campagne électorale, devient le symbole d'une nouvelle ère économique et politique pour le Brésil. Elle s'inscrit dans un vaste programme, le « Plano das Metas », qui prévoit également la construction d'un réseau routier reliant le Brésil industrialisé du Sud au Nord-Est agricole et à l'Amazonie encore inexploitée. Brasília doit constituer un nœud de communications vers Belém et Fortaleza au nord, et São Paulo et Rio de Janeiro au sud, via Belo Horizonte. Elle doit être aussi un relais de la « civilisation avancée » dans le grand projet de mise en valeur de l'intérieur du pays, et le « point d'irradiation d'une véritable politique d'intégration nationale » (KUBITSCHKEK, 1975).

Le plan urbanistique de Lúcio Costa et d'Oscar Niemeyer est par ailleurs très significatif des choix politiques et économiques. Le Plan Pilote s'articule en effet en fonction de grands axes routiers qui, par le truchement de bretelles et de ponts, ne se croisent jamais mais obligent le citoyen à faire mille et un détours avant de relier point de départ et point d'arrivée. Ville où il est impensable de se déplacer à pied et où la voiture est reine, elle naît à l'époque où le Brésil se lance dans l'aventure automobile

(industrie créée par décret en 1956) et dans l'ère pétrolière (recherches en Amazonie, mise en valeur des réserves du littoral nordestin...). Il est bon de signaler qu'un « concurrent » de L. Costa, présentant un projet dans lequel le système de transport aurait été le métro, a été écarté par le jury qui estima que ce « moyen dépassé n'est utilisé que pour résoudre le problème sans solution de villes comme Londres et Paris... ». Ce moyen « dépassé » est, en 1985, inscrit dans les prochains équipements de Brasilia...

Sur le plan politique, rappelons rapidement que le Plan Pilote, cité du socialisme brésilien, devait s'organiser à partir de *superquadras* (unité résidentielle de 250 m × 250 m devant abriter de 2 500 à 3 000 personnes) où seraient « mélangées » toutes les catégories sociales d'un même secteur d'activité, et qui offrirait chacune un certain nombre d'équipements, tels crèche, école, terrain de sport, loisirs... Nous ne nous attarderons pas sur le symbolisme que présente l'architecture de O. Niemeyer, le seul nom de la Place des Trois Pouvoirs, où sont réunis les palais des pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire, est à lui seul significatif.

Il reste que les architectes brésiliens s'accordent pour dire que si le plan de L. Costa a été retenu, c'est avant tout parce qu'il était l'unique qui pouvait être conclu dans un délai de trois ans et demi, comme l'exigeait J. Kubitschek.

L'URBANISATION : RELATIVE RÉUSSITE DANS LE PLAN PILOTE, ÉCHEC DANS LES VILLES SATELLITES

Pour mener à bien la réalisation de Brasilia, J. Kubitschek a doté le District Fédéral de divers instruments que nous allons présenter maintenant par « ordre d'entrée en scène ».

Le principal agent est la Compagnie d'Urbanisation de la Nouvelle Capitale — NOVACAP —, créée en 1956 par la même loi qui délimite le District Fédéral et donne à la capitale brésilienne le nom de Brasilia. La NOVACAP est une compagnie immobilière d'État qui va tenter de devenir propriétaire de l'ensemble des terres du District Fédéral. La loi définit ainsi ses objectifs :

- planifier et réaliser la localisation, l'urbanisation et la construction de la future capitale;
- acquérir, aliéner et exploiter les immeubles du nouveau District Fédéral;
- les lots sont indivisibles et propriété de l'État, et ils ne peuvent plus être de nouveau détenus par des personnes physiques ou judiciaires de droit privé.

En 1972, le président E. G. Medici lui substitue la Compagnie Immobilière de Brasilia — TERRACAP

— dont le capital appartient à 51 % au District Fédéral, et à 49 % à l'Union. La NOVACAP ne devient plus qu'un entrepreneur chargé des seuls travaux d'urbanisation et de génie civil dans le District Fédéral.

Dans la pratique, la NOVACAP, puis la TERRACAP n'ont pu acquérir plus de la moitié des terres du District Fédéral, et un grand nombre de terrains fait encore l'objet de litiges entre l'administration publique et les anciens propriétaires expropriés pour raison d'utilité publique. Ces litiges sont un frein considérable à l'extension des villes satellites ou à la légalisation de certains bidonvilles qui ne peuvent être « urbanisés ».

Propriétaire des terrains, la NOVACAP était également responsable de leur redistribution pour assurer la construction de la capitale. Maître d'œuvre, elle a réalisé l'édification des bâtiments de l'axe monumental (Congrès, ministères, palais...) ainsi que l'infrastructure de la ville. Mais elle s'est surtout tournée vers les grandes administrations publiques qui constituent le second intervenant dans la construction du Plan Pilote. La Banque Centrale, les Services Publics, les banques d'économie mixte comme la Banque du Brésil ou la Caisse Économique, se sont vus attribuer des *superquadras* afin d'y bâtir les appartements destinés à leurs fonctionnaires, avec l'obligation de suivre les directives du plan d'urbanisme de L. Costa, mais en contractant des entreprises de constructions privées.

Sur le plan financier, c'est la Banque Nationale d'Habitation — BNH — qui joue le plus grand rôle. Ses ressources sont de diverses origines; outre des fonds propres en tant que banque, elle dispose d'un budget attribué chaque année par l'Union et qui varie selon les États; elle gère aussi une bonne partie de l'épargne collectée par le réseau bancaire, et le « fonds de garantie » (constitué par 8 % des salaires) que les entreprises retiennent à leurs employés et lui versent directement. Le prêt, dont le taux d'intérêt ne peut excéder 10 % de sa valeur mensuelle, est échelonné sur une période de 15 à 25 ans, et les prestations, calculées en fonction du revenu familial de l'emprunteur, étaient réévaluées à chaque réajustement des salaires. Aujourd'hui en situation financière critique (pour ne pas dire en faillite), les prestations sont réajustées trois fois par an en fonction de l'inflation supérieure à l'augmentation des salaires, et peu de Brésiliens peuvent s'offrir le luxe d'un emprunt à la BNH.

Institut national de crédit pour l'habitation, la BNH ne prête pas directement aux particuliers mais utilise des agents financiers tels les organismes bancaires, les Instituts de Retraite et de Prévoyance — IAP — et les Compagnies d'Habitation — COHAB —.

Les IAP étaient des caisses d'assurance fonctionnant pour chaque grande branche d'activité économique. Ils ont ainsi financé avec l'aide de la BNH la construction de nombreuses *superquadras*. Ils ont aujourd'hui disparu au profit de l'Institut National d'Assistance Médicale, de Prévoyance et de Santé — INAMPS — et de l'Institut National de Prévoyance Sociale — INPS — qui n'ont plus ce rôle d'agent financier de la BNH.

Les COHAB quant à elles sont capitales pour l'urbanisation des villes brésiliennes. Étroitement liées au gouvernement des États ou des *municípios* dont elles dépendent, elles favorisent l'acquisition du logement en suivant les programmes et les politiques de ces gouvernements. A Brasília, la COHAB la plus importante est la Société d'Habitation d'Intérêt Social — SHIS —. Les « candidats à la propriété » s'inscrivent sur les listes d'attente de la SHIS qui, en accord avec le gouvernement du District Fédéral et de la TERRACAP, va acquérir un terrain pour réaliser le lotissement, et préparer le projet de viabilité technique et financière qu'elle adresse à la BNH. Lorsque celle-ci libère les ressources, la SHIS peut contacter les entreprises de construction et établir les contrats avec les futurs habitants.

En dehors de son rôle d'agent financier de la BNH, la SHIS exécute des logements pour les fonctionnaires du gouvernement du District Fédéral avec des fonds propres, et elle construit également pour le compte d'organismes publics (comme la Chambre des Députés ou la TERRACAP) ou privés avec lesquels elle signe des conventions.

Si la SHIS a réalisé quelques immeubles dans le Plan Pilote, c'est surtout dans les villes satellites qu'elle « sévit », et plus particulièrement à Ceilândia car elle s'adresse avant tout aux classes sociales les plus défavorisées. Elle cherche par ailleurs des solutions aux problèmes de bidonvilles. Pour ce faire elle a établi un plan d'urgence qui concerne les habitants de ces bidonvilles que l'on déplace dans des lotissements viabilisés en eau et électricité, où chacun peut, en théorie, acquérir terrain et maison individuelle grâce à un crédit remboursable en 30 ans et dont les prestations sont d'une valeur égale à 10 % du salaire minimum. La maison quant à elle est un « module évolutif » : bungalow de contre-plaqué couvert d'une tôle ondulée et équipé d'un évier; il est censé être amélioré progressivement par l'habitant lui-même en fonction de son revenu (fig. 2).

Dans la pratique très peu de ces *favelados* (habitants des bidonvilles) ont les moyens de rembourser ce prêt, aussi économique soit-il, en raison de l'irrégularité et de la précarité de leurs revenus. D'autre part, cette population préfère souvent l'univers « élastique » du bidonville où l'eau, cherchée au ruisseau, est gratuite, où l'électricité, captée illé-

galement sur les lignes, fait l'objet d'arrangements financiers avec l'abonné légal et où, d'une façon générale, il est plus facile de subsister au jour le jour. Aussi le bénéficiaire du plan d'urgence choisit-il souvent de revendre son lot (et de disposer ainsi d'un petit capital) et il retourne à un autre bidonville pas encore rayé de la carte du District Fédéral. Pour enrayer ce processus, le plan d'urgence interdit la revente du lot dans un délai de moins de cinq ans. Mais cela ne fait que renforcer le marché noir immobilier sans pour autant réduire l'importance des bidonvilles.

Un système urbain polynucléaire

UNE VILLE A QUATRE TEMPS

Sur le papier, Brasília devait spatialement se limiter au Plan Pilote pour lequel on prévoyait 500 000 habitants en 1980. A partir de cette date, L. Costa envisageait des villes satellites construites selon le même ordre urbanistique que le Plan Pilote, et qui absorberaient la croissance démographique de la nouvelle capitale.

Mais dès 1960 les villes satellites se développent et Brasília prend la forme d'un système polynucléaire, consolidé au cours de ses 25 ans d'existence. R. FARRET (1982) a déterminé quatre phases d'évolution de la ville.

Le boom de la construction: 1957-1960

Le président J. Kubitschek ayant impérativement fixé l'inauguration de la capitale en 1960, on assiste à une grande concentration de main-d'œuvre et de capitaux dans le District Fédéral. L'immigration, qui engendre un taux annuel moyen de croissance démographique de 80,4 % est alimentée par deux sources : d'une part, l'immigration spontanée, composée de travailleurs manuels à la recherche de perspectives de vie et d'emploi nouvelles; et surtout de *flagelados* du Nordeste brésilien chassés par une sévère sécheresse en 1958, d'autre part l'immigration organisée à partir des régions les plus pauvres du pays par les sociétés de construction privées (et même par la NOVACAP) qui disposent ainsi d'un plus vaste volant de main-d'œuvre de moins en moins exigeante en raison de la montée de la demande d'emploi.

Durant cette période le site de Brasília offre le spectacle d'un immense chantier en activité de jour comme de nuit, consacré à la construction des édifices gouvernementaux de l'axe monumental et de quelques unités résidentielles de l'aile sud. Les ouvriers sont logés dans des campements de chantier provisoires édifiés par les compagnies de construction et principalement par la NOVACAP. Les migrants

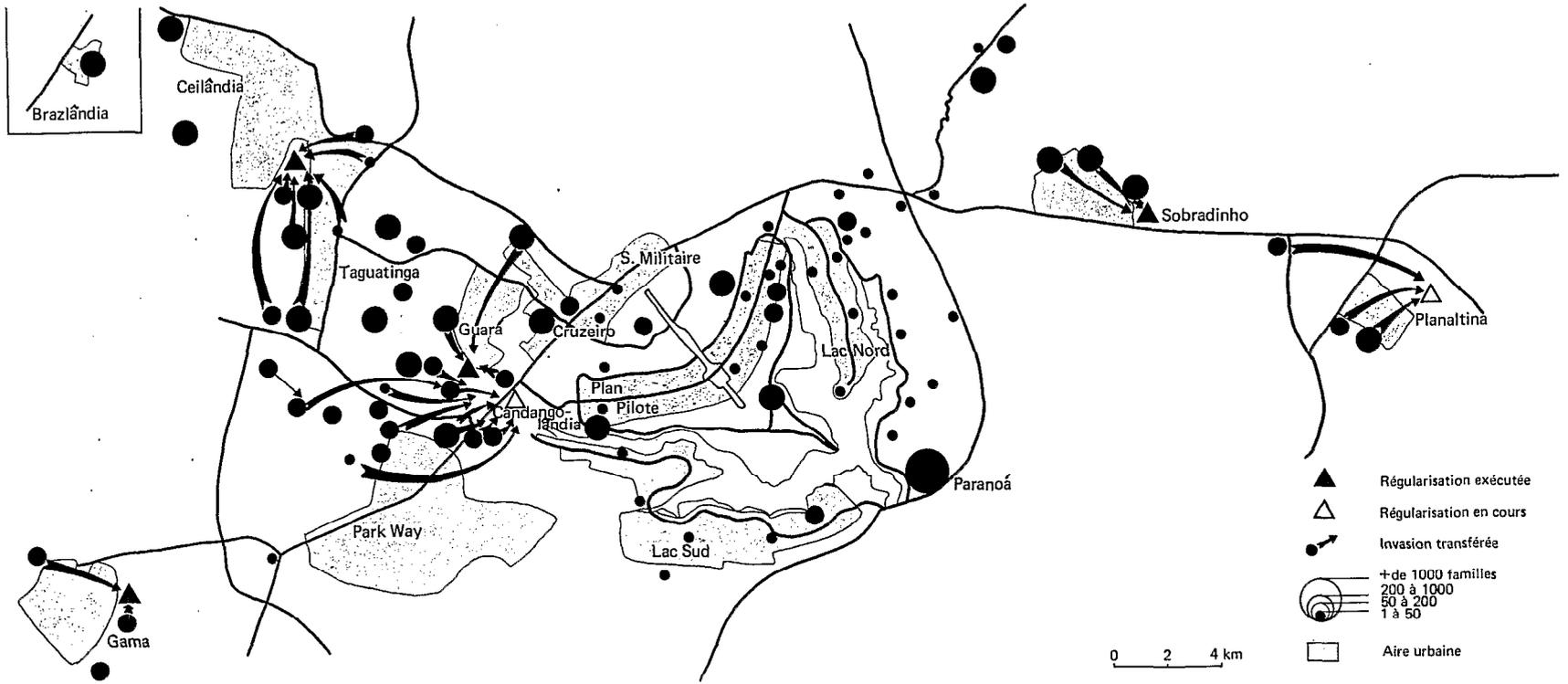


Fig. 2. — Invasions dans le District Fédéral.

fraîchement débarqués et en attente d'un emploi s'installent dans des bidonvilles proches de ces campements dans lesquels s'organise un secteur commercial parallèle (particulièrement en matériaux de construction) qui offre les services de première nécessité. Le campement de Cidade Livre (« ville libre ») qui deviendra Núcleo Bandeirante, compte, en 1958, 2 600 commerces et 7 agences bancaires.

En 1958, sous la pression de 5 000 ouvriers qui menacent de cesser le travail et d'envahir les locaux de la NOVACAP, le gouvernement crée la première ville satellite, Taguatinga, située à 30 km du Plan Pilote. Les ouvriers refusant d'être transférés à une telle distance, la NOVACAP dut garantir l'infrastructure, faciliter l'acquisition des lots avec l'aide de crédits de la BNH, et assurer un système de transport entre le lotissement et les lieux de travail, système qui est l'embryon d'un réseau de transport collectif gratuit, encore en vigueur à l'heure actuelle, et dispensé par les grandes administrations publiques à leurs fonctionnaires.

Sobradinho et Gama seront également créées pour résorber des bidonvilles, la première à 22 km du Plan Pilote et la seconde à 35 km. Nées entre 1958 et 1959 ces villes « sorties du Plateau Central », selon J. KUBITSCHER, ainsi que la Cidade Livre et les deux villes de Planaltina et Brazlândia (anciennes bourgades antérieures au transfert de la capitale) ne seront officialisées qu'au cours de l'année 1961, après l'inauguration de la capitale célébrée le 21 avril 1960.

La croissance lente: 1961-1969

Le début de cette période est caractérisé par un désordre politique qui culmine avec le coup d'État militaire de 1964. Brasília et les coûts de son implantation sont remis en question en 1961 par le président J. Quadros, et les investissements sont réduits, ceci affectant fortement les débuts du secteur économique privé, surtout dans l'industrie de la construction.

D'autre part la politique économique suivie par le régime militaire a pour objectif principal le contrôle de l'inflation avec en particulier une sévère surveillance des dépenses publiques, et le contrôle des salaires publics et privés.

Spatialement cette situation économique se traduit par :

- le ralentissement de la construction résidentielle dans le centre, et le maintien des campements provisoires abritant ingénieurs et techniciens en attente d'un logement de fonction dans le Plan Pilote;
- l'expansion lente des villes satellites où vont se loger les petits fonctionnaires dont le salaire ne permet plus de résider dans le centre (tabl. II);

— la prolifération des bidonvilles (favorisée également par l'immigration continuelle qui provoque une croissance démographique moyenne annuelle de 10,8 %) en majorité localisés dans le Plan Pilote, et autour de Taguatinga et de Núcleo Bandeirante.

En 1971 on estimait à 22 422 baraques l'importance de ces bidonvilles, rassemblant 70 128 personnes, soit 11,5 % de la population du District Fédéral évaluée à 610 000 habitants.

L'embellissement de la ville: 1970-1975

Le nouveau gouvernement militaire installé depuis octobre 1969 développe « l'idéologie de sécurité nationale », ayant pour trait principal la création d'un État fort et uni, hautement centralisé et hiérarchisé. Il en résulte l'organisation d'un système à grande échelle de télécommunications, l'effort de pénétration de l'intérieur et d'occupation des « vides » du territoire national et la consolidation de la capitale comme centre des décisions de l'État.

La consolidation de Brasília exige alors le transfert des ambassades étrangères ainsi que des secteurs du gouvernement fédéral encore installés à Rio de Janeiro, transfert devant être précédé par une préparation physique de la ville. Coïncidant avec le « miracle économique brésilien » du début des années soixante-dix, d'énormes investissements sont donc entrepris :

- appartements de haut standing construits dans le Plan Pilote (en accord avec le plan d'urbanisme), dans l'aile nord;
- développement des quartiers très résidentiels dans les péninsules nord et sud du lac;
- aménagement d'espaces verts dans le Plan Pilote;
- construction d'un pont reliant le « Lac Sud » au centre.

Parallèlement à cette politique d'embellissement des quartiers destinés aux hauts fonctionnaires de l'État, on assiste à un ample processus de destruction des bidonvilles localisés dans le centre ou dans l'immédiate périphérie. Une commission est créée — Comissão de Erradicação das Invasões (CEI) — et donne son nom à une nouvelle ville satellite, Ceilândia. Les bidonvilles y sont déplacés en un délai de 4 mois, sans véritable organisation préalable car si les terrains y sont à peu près déterminés, la population transférée ne trouve ni eau, ni électricité, ni rue asphaltée, ni égouts.

L'expansion métropolitaine: 1976 à nos jours

Marquée par une expansion urbaine en direction des *municípios* voisins situés dans l'État du Goiás, cette période se caractérise par trois tendances :

— Dans le domaine économique, le déclin de l'industrie de la construction s'accroît en raison de l'achèvement progressif du Plan Pilote mais également de la détérioration économique du Brésil. Ce déclin réduit l'absorption de la main-d'œuvre sans formation et à bas revenu qui constitue une forte proportion de la population de Brasília (63,4 % de la population économiquement active disposent de moins de 3 salaires minimaux) et a pour conséquence l'aggravation de la situation sociale.

— Sur un plan social, l'immigration s'est un peu atténuée mais reste importante. Principalement constituée de migrants pauvres venus du Nordeste ou chassés par les grands propriétaires du Sud-Est, cette population vient renforcer la demande en habitat social largement supérieure à l'offre, et en services urbains.

— Politiquement, on assiste à une volonté de « protéger » le Plan Pilote ainsi que le District Fédéral, « protection » qui se traduit par le « gel » de l'espace résidentiel et de l'offre d'habitat public. De 1974 à 1976, 9 705 habitations publiques ont été créées, alors que l'on dénombre, pour la même période 81 449 familles sur la liste d'attente. Seul propriétaire des terres en théorie, le gouvernement du District Fédéral, par ailleurs, décide de stopper la création d'aires résidentielles nouvelles, du moins jusqu'en 1983, date à laquelle il envisage une nouvelle ville satellite, Samambaia, localisée entre les villes de Ceilândia et Gama. De plus, dès 1975, le gouvernement fédéral crée le « Programme Spécial pour la Région Géo-économique de Brasília » en vue de développer des centres potentiels de croissance, et de diminuer ainsi les pressions sociales sur les services urbains et les équipements du District Fédéral. On constate alors une augmentation rapide du prix des terrains dans toutes les aires résidentielles du District Fédéral, y compris dans les villes les plus pauvres comme Ceilândia, incitant les habitants à revendre leur lot et à s'installer hors des limites du District Fédéral, ou à organiser un nouveau bidonville à proximité des villes satellites.

Outre les gouvernements fédéral et local, les *municípios* environnants de l'État de Goiás et les lotisseurs privés ont également joué un rôle dans cette expansion métropolitaine hors du District Fédéral. Dans un premier temps, les *municípios*, comme Luziânia, ont encouragé les lotissements à leur périphérie, souvent dans le but d'accroître ainsi le nombre de résidents, et donc le volume des impôts locaux. Mais face à l'arrivée progressive de la population à bas revenu dont la majorité n'avait pas les moyens de payer ces impôts régulièrement, et également en raison du peu de scrupules des lotisseurs qui « oubliaient » de fournir l'infrastructure, les *municípios* ont à leur tour tenté de se protéger par

une réglementation plus stricte. A l'inverse de l'effet escompté, ces réglementations ont en fait « favorisé » l'implantation de lotissements illégaux meilleur marché et l'expansion de bidonvilles à la périphérie de ces villes du Goiás.

La structure urbaine née de cette évolution est en fait la traduction d'une ségrégation spatiale, elle-même reflet de la ségrégation sociale. Ce phénomène se révèle à travers les paysages urbains et aussi par l'étude de l'articulation urbaine du système « brésilien ».

DES PAYSAGES URBAINS (fig. 1 et 2)

Le centre

Constitué principalement par le Plan Pilote, il a la forme d'un avion dont le fuselage rassemble, outre les édifices fonctionnels des gouvernements, local à l'ouest, et fédéral à l'est, les centres commerciaux, financiers et administratifs de la capitale. Les deux ailes ont une fonction résidentielle, organisée rigoureusement en *superquadras*, bâties de blocs d'habitat collectif de 3 à 6 étages, et de quelques rangées d'habitat individuel de moyen standing. L'ensemble suscite à première vue une impression d'espace, d'aération et de vide.

A ce Plan Pilote s'intègrent :

— les quartiers « Lac Sud » et « Lac Nord », occupés par un habitat résidentiel individuel de haut standing, noyé dans la verdure ;

— des quartiers « spécialisés » pour accueillir certaines catégories socio-professionnelles (militaires — fonctionnaires) comme Cruzeiro ou le Secteur Octogonal, dont l'habitat se répartit soit sous forme de rangées de maisonnettes, soit d'alignements rectilignes de blocs de 6 à 10 étages ;

— des aires consacrées à l'activité semi-agricole en raison de la taille des lots (5 000 à 50 000 m²), en réalité aujourd'hui occupés en majorité par un habitat résidentiel de très haut standing. Ce centre forme une première couronne urbanisée, d'un rayon d'environ 12 km pour les quartiers les plus éloignés du centre ville.

Les villes satellites (fig. 2)

Distantes de 22 à 80 km du centre, elles sont très différentes les unes des autres et présentent des niveaux de développement inégaux lesquels se traduisent par l'aspect de l'habitat et le degré d'équipement.

Taguatinga et Gama offrent des habitats très hétérogènes (blocs de 10 étages — habitations individuelles de bon standing — maisonnettes de la

SHIS) et un tissu urbain très dense avec peu d'espaces verts. A l'inverse Sobradinho, réservée en grande partie au logement de fonctionnaires de niveau moyen, a l'apparence d'une petite ville de l'intérieur brésilien, où les jardins tiennent une bonne place dans le tissu urbain et où l'habitat est presque exclusivement constitué de petites maisons individuelles. Ces trois villes sont les mieux équipées à la fois en infrastructures et en services urbains.

Guará et Núcleo Bandeirante, rattachées à la Région Administrative de Brasília, bénéficient directement des équipements du Plan Pilote. Si Núcleo Bandeirante, ancien campement de la construction civile (avec encore quelques maisons de bois caractéristiques des « débuts » de Brasília) s'est spécialisée dès 1960 dans les activités commerciales, Guará n'est autre, avec ses alignements de blocs ou de maisonnettes, qu'une ville dortoir du Plan Pilote, abritant surtout les fonctionnaires publics.

Les villes de Planaltina, Brazlândia et Luziânia, antérieures à la création de Brasília, ont un noyau ancien souvent bien préservé. Mais très vite ces noyaux sont « débordés » par une expansion urbaine mal équipée, particulièrement en égouts, évacuation des ordures ménagères et asphaltage des rues. Le type de paysage urbain, auquel se rattache Ceilândia, se présente sous la forme d'enfilades de « modules évolutifs » de la SHIS, ou d'agglomérats de baraques précaires. Les terrains, normalement destinés à une seule habitation par lot, sont surpeuplés, avec une maison en dur sur le devant du lot et fréquemment en cours de construction, et 3 ou 4 baraques (sinon plus) sous-louées dans le fond du lot. Cette « sur-construction », si elle fournit au propriétaire du terrain un revenu complémentaire, ne permet plus l'exploitation du *quintal* (jardin potager) pourtant prévu en théorie par les urbanistes dans le but d'offrir un meilleur équilibre dans l'alimentation familiale.

Les installations temporaires

Ces aires résidentielles, pour la plupart illégales, sont de trois types :

— Les campements, autorisés temporairement par le gouvernement dans les années 1960, sont des unités habitationnelles de bois, type bungalow, construites par les entreprises de construction, entourées d'une végétation luxuriante ancienne. Deux de ces campements, Vila Planalto (situé à proximité de l'Université) et Candangolândia (entre le Plan Pilote et Núcleo Bandeirante) sont en voie de légalisation, grâce à la pression de leurs habitants, souvent techniciens et ingénieurs de la construction civile.

— Les bidonvilles, disséminés principalement à proximité des villes satellites mais dont il persiste quelques unités à l'intérieur même du Plan Pilote, rassemblent dans le District Fédéral 17 366 familles cadastrées par le GEPAFI (Groupe Exécutif Pour l'Enregistrement des Bidonvilles et Invasions). Ce sont des aires occupées par invasion, et les résidents n'ont pas de titre officiel légal d'occupation des terrains. L'habitat, dénué d'alimentation en eau, et en électricité pour la plupart, est représenté par des baraques en planches, et se camoufle dans une végétation de culture d'appoint (surtout maïs et bananier). Ces bidonvilles sont appelés à disparaître, pour être transférés dans la nouvelle ville satellite prévue, Samambaia, localisée entre les villes de Gama et de Ceilândia. Toutefois un projet est actuellement en pourparler au secrétariat d'urbanisme du gouvernement du District Fédéral pour légaliser le bidonville de Paranoá organisé en 1958 par les ouvriers construisant le barrage qui a donné naissance au lac de Brasília. Avec ses 3 686 familles officiellement enregistrées par le GEPAFI en 1984, ce bidonville est le plus important du District Fédéral et présente des embryons d'organisation urbaine (école — poste de santé — marché hebdomadaire — poste de police) ainsi qu'une vie associative (animée par le Parti des Travailleurs-P.T.) très dynamique.

— Les installations clandestines se rencontrent aux abords des villes de l'État du Goiás, à la périphérie du District Fédéral. Elles proviennent de la parcellisation d'une propriété privée, dont la revente en lots est illégale en raison de la non-conformité du lotissement au code de l'urbanisme (absence de viabilisation du lotissement — habitations non conformes aux normes...).

Une articulation sur pivot

Si les composantes de Brasília présentent des différences notables dans les paysages urbains, elles apparaissent encore plus dissemblables à travers l'étude socio-économique qui fait apparaître le Centre (Plan Pilote + quartiers du lac) comme pivot du système, autour duquel s'articule la redistribution des équipements, des services, des emplois et des revenus.

Destiné à accueillir les plus hauts fonctionnaires de l'État, le Centre a bénéficié de toutes les attentions des pouvoirs publics, surtout dans les années 1970-75, lorsque ces mêmes fonctionnaires se faisaient quelque peu tirer l'oreille pour abandonner Rio de Janeiro (ses plages, ses équipements « culturels », etc.) pour résider à Brasília encore en chantier. Le gouvernement a alors concédé d'énormes avantages (facilités d'acquisition des logements, exemption d'impôt sur

la propriété urbaine (IPTU), « don » de terrain dans les quartiers du lac... et a accéléré l'implantation des équipements d'infrastructure (eau, égouts, électricité, asphaltage des rues, voirie) et de superstructure (hôpitaux, écoles, crèches, université, loisirs). Consacrant ainsi la plus grande part du budget du District Fédéral à l'aménagement prioritaire du Centre, le gouvernement a différé les équipements des villes satellites, et aujourd'hui l'écart est encore important car si les réseaux d'eau, d'égouts et d'électricité sont réalisés à plus de 95 % dans le Plan Pilote, ils marquent un net retard dans

les villes satellites, notamment à Brazlândia et Planaltina, les villes les plus éloignées du Centre. Il en est de même en ce qui concerne la superstructure où les lits d'hôpitaux et de crèches sont très insuffisants : Taguatinga et Ceilândia disposent de 24 % des lits du District Fédéral alors qu'elles regroupent 42 % de sa population.

Comme nous l'avons vu antérieurement, la formation du système urbain de Brasília est due à un rejet progressif des classes sociales les plus démunies vers la périphérie, et à l'élitisation du Plan Pilote qui aujourd'hui est réservé aux hauts fonctionnaires et

TABLEAU III

Stratification de la population et du revenu dans le District Fédéral

	Distance au centre	% de la population	% du revenu
I - Centre	0 km	27,1%	61%
II - Guará - Núcleo Bandeirante	7 à 15	10,9	9
III - Taguatinga - Gama - Sobradinho	20 à 40	41,5	24
IV - Ceilândia - Planaltina - Brazlândia	40 et plus	20,5	6

Sources : GDF-PEOT 1977. FARRET 1982.

donc aux plus hauts salaires. On constate à ce propos que 76 % des salaires supérieurs à 5 salaires minimaux sont concentrés dans le Plan Pilote, les quartiers du lac, Guará et Núcleo Bandeirante; inversement 43 % des salaires inférieurs à 1,5 salaire minimum, et 44 % des salaires compris entre 1,5 et 5 salaires minimaux, sont localisés à Taguatinga-Ceilândia. Le Plan Pilote seul, détient 61 % du revenu total du District Fédéral, alors qu'il ne rassemble que 27,1 % de la population. Les chiffres concernant l'équipement des familles en biens de consommation confirment cette distribution des revenus : les équipements des familles des villes satellites sont inférieurs à la moyenne établie pour l'ensemble du District Fédéral (FARRET, 1982).

En résumé, on peut dire que le revenu dans le système polynucléaire de Brasília va en décroissant à partir du centre, en fonction des distances (tabl. III) Le Plan Pilote concentre les plus forts taux d'équipement et de revenu. En tant que siège du gouvernement brésilien, il est aussi réservoir d'emplois tertiaires, ce secteur représentant 84 % des emplois du District Fédéral. C'est en effet dans le Centre que sont concentrés 64 % des actifs de l'Administration Publique, 49 % des employés du domaine social,

45 % des actifs du secteur tertiaire et 40 % de la population économiquement active du District Fédéral. En second lieu, Taguatinga tient une bonne place, car elle offre 38 % des emplois, surtout dans le secteur secondaire, avec 51 % des actifs de l'industrie de transformation, et 54 % des employés de la construction civile. Quant aux autres villes satellites, elles conservent jusqu'à maintenant leur rôle de ville dortoir.

Pour réduire les problèmes de déplacements pendulaires et rééquilibrer la distribution des emplois tertiaires, il est question depuis 1984 d'implanter aux limites de Taguatinga, un vaste complexe appelé Águas Claras, qui offrirait des services de hauts niveaux et d'ampleur régionale (universités, centre informatique, laboratoires de recherche) ainsi que des emplois sociaux et commerciaux, afin de décongestionner le Plan Pilote, ce dernier ne conservant que les activités liées directement au gouvernement fédéral. Mais ce projet ne réduira pas pour autant le grand nombre d'actifs du secteur informel (domestiques, jardiniers, coiffeuses, repasseuses, laveuses à domicile...) qui trouvent au jour le jour un emploi dans les quartiers les plus aisés du lac ou du Plan Pilote.

Un autre indice qui souligne l'organisation centralisée du système polynucléaire de la capitale brésilienne est l'étude des liaisons d'autobus urbains qui constituent le réseau de transport collectif de Brasilia. On distingue deux types de transport collectif :

— Le transport collectif public totalise 212 lignes et privilégie nettement la desserte du Plan Pilote. On observe en effet que 71 % des liaisons de bus relient les villes satellites au centre ou s'effectuent à l'intérieur du Plan Pilote lui-même; 7 % relient les villes satellites entre elles; et 22 % sont des parcours internes dans chaque ville satellite.

— Le transport collectif de fonction est assuré gratuitement par les grands organes de l'Administration Publique pour leurs fonctionnaires. Ce transport est estimé à 20 % du transport collectif urbain total, avec 157 000 passagers par jour, transportés quatre fois par jour aux heures de pointe (GEIPOT, 1985).

Spatialement éclatée en de nombreux noyaux urbains, Brasilia est très fortement centralisée, phénomène qui ressort en particulier par le comportement de la population, qui, quel que soit son lieu de résidence, entretient avec le Plan Pilote des relations régulières pour des raisons de prestations de service, d'approvisionnement ou d'emploi.

Une ville privilégiée

La ségrégation sociale n'est pas le seul fait de Brasilia, et ce phénomène a été observé dans pratiquement toutes les villes du monde où « l'élite » économique se rassemble toujours dans un espace particulier. Replacée dans le contexte brésilien, Brasilia, malgré son jeune âge et son architecture moderne, est confrontée aux mêmes problèmes fondamentaux que les autres grandes métropoles, comme Rio de Janeiro, São Paulo ou Salvador, à savoir l'afflux de population et la pauvreté urbaine.

L'ATTRAIT DE LA VILLE

On a coutume d'expliquer l'exode rural par des catastrophes naturelles (sécheresses du Nordeste, pluies diluviennes dans le Sud) alors que les causes principales sont avant tout une concentration des terres provoquant l'expulsion des petits propriétaires. Cette population estimée à 1 100 000 migrants par an, peu scolarisée et dénuée de formation professionnelle, vient grossir les grandes métropoles (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Porto Alegre) ou se lance dans l'aventure pionnière à l'intérieur du pays (Pará, Rondônia, Mato Grosso...).

Pôle attractif principal, São Paulo recevait pour la seule année 1980 plus de 205 000 migrants, et un total de 562 000 dans l'ensemble de la métropole

pauliste. Rio de Janeiro, quant à elle, comptait, toujours en 1980, 85 600 migrants supplémentaires, et 225 000 pour l'ensemble de sa région métropolitaine. De même la région de Salvador augmentait de 63 276 migrants, dont 39 207 dans la seule municipalité de Salvador. Cette arrivée continuelle de population pauvre compromet de plus en plus le fonctionnement des équipements urbains des villes et aggrave les problèmes sociaux qui, liés à la crise économique, deviennent cruciaux, en particulier en ce qui concerne les conditions d'habitat, d'hygiène et de chômage. Avec une arrivée moyenne de 48 000 migrants par an, la capitale brésilienne n'échappe pas à ce phénomène.

DES SALAIRES BAS, MAIS MOINS QU'AILLEURS

En ce qui concerne la pauvreté urbaine, Brasilia accuse une forte proportion de population à bas revenus (plus de 65 % de la population active est déclarée sans revenu ou avec un revenu mensuel inférieur à 1,5 salaire minimal). La plus grande part de la population active du District Fédéral se composant de main-d'œuvre jeune (13 % ont moins de 20 ans, et 21 % ont de 20 à 25 ans) sans instruction et sans qualification (11 % n'ont pas été scolarisés; 35 % n'ont suivi que le cycle primaire), qui en général cherche un emploi dans l'industrie, ne peut à Brasilia être absorbée par le secteur tertiaire « hypertrophié », malgré les grandes possibilités d'emploi dans la domesticité ou les services d'entretien des administrations.

Elle s'inscrit ainsi dans le cadre économique des grandes métropoles brésiliennes, mais occupe cependant une position privilégiée puisqu'elle vient en seconde position après São Paulo, première ville économique du Brésil pour le salaire moyen distribué. Comparativement à Rio de Janeiro ou Salvador, les salaires sont plus élevés dans le District Fédéral, avec une forte proportion des salaires moyens et élevés (plus de 12 % sont supérieurs à 5 salaires minimaux) et une plus faible proportion des salaires les plus bas. Cela est dû au grand nombre de fonctionnaires de haut niveau qui redistribuent à un grand nombre de domestiques ou employés dont le salaire est plus élevé que dans le reste du pays.

ENTRETEENUE PAR L'UNION

Privée d'un secteur industriel qui dans les autres États assure grâce à l'ICM (impôt sur la circulation des marchandises) une bonne part du budget des municipalités, Brasilia bénéficie d'énormes avantages concédés par l'Union. Son budget est constitué à 56 % par la contribution de l'Union afin de rémunérer les employés de l'État et de financer le fonction-

nement de la haute administration fédérale. A cette participation « officielle » il faut ajouter la taxe perçue par le Brésil sur l'importation du blé et versée intégralement au District Fédéral, représentant 11 % de son budget, sans oublier la participation de l'État brésilien à la rémunération des professeurs de l'enseignement public et un grand nombre d'autres petites participations de l'Union. En bref, plus des trois quarts du budget de la capitale sont fournis par l'ensemble du pays, Brasília ne participant qu'à 25 % à son propre financement. Ces avantages économiques se traduisent en particulier par une plus grande aide sociale dans le District Fédéral.

LA SÉGRÉGATION SPATIALE CONDAMNE BRASÍLIA A UNE SÉGRÉGATION SOCIALE

Ce qui fait sans nul doute l'originalité de Brasília par rapport aux autres métropoles du Brésil qui, plus qu'elle, connaissent les problèmes d'immigration continuelle, d'appauvrissement de la périphérie et de forte proportion de population à bas revenu, c'est la ségrégation spatiale.

La ségrégation sociale existe bien évidemment à São Paulo, Rio de Janeiro ou Salvador, pour ne reprendre que les exemples précédemment cités. Mais il n'y a pas de discontinuité dans leur tissu urbain.

A Brasília, et dès les premières années de la construction, les pouvoirs publics ont volontairement écarté les populations à bas revenu du Centre, se plaçant en totale contradiction avec le plan urbanistique élaboré par L. Costa qui voulait faire cohabiter toutes les classes sociales à l'intérieur

d'une même unité habitationnelle. Aujourd'hui les migrants sont, dès leur arrivée à la gare routière fédérale (située à 5 km du Plan Pilote), recensés et détournés du Plan Pilote vers les centres d'accueil social des villes satellites. Le schéma urbain se présente sous la forme d'un agrégat de noyaux urbains ayant chacun une « fonction » propre, comme le seraient les différents quartiers d'une même ville :

— Le Centre, résidentiel de bon standing, offre également la quasi-totalité des emplois tertiaires et 40 % des emplois du District Fédéral, faisant figure de « centre des affaires ».

— Guará, Sobradinho et une partie de Taguatinga et de Gama sont des « quartiers » résidentiels de petits et moyens fonctionnaires, bien équipés en commerce de détail et offrant déjà un certain nombre d'équipements de loisirs, de services de bon niveau.

— Ceilândia, Brazlândia et Planaltina sont les « quartiers » pauvres de Brasília, mal équipés.

Chacun de ces noyaux, appelés officiellement villes satellites, n'a en fait aucune autonomie administrative, est entièrement dépendant de l'administration du District Fédéral localisée dans le Plan Pilote.

Cette interprétation de « quartiers » n'est contrariée que par les distances séparant les villes du centre (entre 15 et 60 km) et surtout par les espaces vides qui délimitent très fortement ces noyaux. Plus que le volume démographique de chaque unité urbaine du District Fédéral, c'est la présence « d'espaces tampons » énergiquement préservés entre ces unités qui fragmentent l'urbanisation et font de Brasília un système polynucléaire.

BIBLIOGRAPHIE

BODARD (L.), 1970. — Le massacre des Indiens. Gallimard, Paris.

Documentation Française, mars 1980. — Notes et études documentaires, problèmes d'Amérique latine, n° 4559-60.

EPSTEIN (D.), 1973. — Brasília : Plan and Reality, University of California Press.

FARRET (R.), 1983. — Changing residential structure in a planned city : the case of Brasília. University of California, Berkeley. Thèse *multigr.*

FERREIRA (Ignez C. B.) et PAVIANI (Al.), 1973. — As correntes migratorias para o Distrito Federal. *Rev. Bras. de Geografia* 35 (3) : 133-162.

GEIPOT, 1985. — Diagnostico do transporte publico no Distrito Federal. Secretariat des services publics, département des Transports Urbains. Brasília.

Governo do Distrito Federal, 1975. — Estudo das condições socio-economicas das localidades urbanas perifericas ao Plano Piloto. Codeplan, Brasília.

Governo do Distrito Federal, 1984. — Anuario Estatistico do Distrito Federal. Codeplan, Brasília.

Governo do Distrito Federal, 1984. — Atlas do Distrito Federal III. Codeplan, Brasília.

Governo do Distrito Federal, 1984. — Demonstrativo geral do cadastramento socio-economico da população residente nas invasões do Distrito Federal. GEPAFI (Grupo Executivo para Assentamento de favelas e invasões), Secretaria de serviços sociais.

- IBGE, 1980. — IX Recenseamento Geral Demografico, Distrito Federal : Mão de obra, Famílias e domicílios, Dados gerais, Migração.
- KUBITSCHKE (J.), 1975. — Por que construí Brasília. Ed. Bloch, Rio de Janeiro.
- PAVIANI (Al.), 1980. — Brasília anos 1980 : uma visão geográfica da organização urbana. *Rev. Bras. de Geografia* 42 (4).
- PAVIANI (Al.), 1984 a. — Processo de Urbanização em Brasília, a metrópole terciária do Brasil. Universidade de Brasília, Departamento de geografia. *Multigr.*
- PAVIANI (Al.), 1984 b. — Periferização urbana ao sul do Distrito Federal : o caso do « Pedregal », Luziania (Goiás). *Bol. Geogr. Teorética*, Rio Claro, 14 (27-28) : 5-19.
- PAVIANI (Al.), 1984 c. — Geógrafo em atividade de planejamento urbano : « Projeto Aguas Claras », Distrito Federal. *Rev. Bras. de Geografia* 9 (17-18) : 81-100. *Revista Arquitetura e Urbanismo*, abril 1985.