

BRASILIA



Le projet de création d'une nouvelle capitale à l'intérieur des terres avait pour but de mieux répartir les richesses et la population, largement concentrées sur les côtes, et de mettre fin à la rivalité entre Rio de Janeiro, capitale politique et culturelle, et São Paulo, capitale économique.

Cette volonté est d'ailleurs inscrite dans la Constitution de 1891, et un territoire est défini. Ce n'est qu'en 1956 que le président Juscelino Kubitschek décide de concrétiser le projet de Brasília. Les premières infrastructures et les premiers bâtiments furent construits en seulement 1 000 jours, avant son inauguration le 21 avril 1960.

La construction

Juscelino Kubitschek avait assuré aux Brésiliens « 50 ans de progrès en 5 ans ». Le projet fut dirigé par les architectes Oscar Niemeyer et Lucio Costa. Avec des journées de travail atteignant 18 heures aux débuts des années 1960, des conditions de travail déplorables, les ouvriers furent totalement dirigés par la société de construction Novacap à qui fut donné le chantier (syndicats interdits, fortes répressions, interventions policières, parfois les récalcitrants furent mitraillés à bout portant). Malgré cela, les promesses d'emploi générèrent de fortes espérances. Avec l'aide de cette politique autoritaire, la première partie de la construction n'aura duré que 1000 jours.

Depuis l'inauguration



Le lac Paranoá et le Pont Juscelino Kubitschek

Brasília est inaugurée en grande pompe le 21 avril 1960. Les administrations et grands organismes étatiques quittent Rio de Janeiro pour s'installer dans la nouvelle capitale. Le déménagement ne fut pas toujours facile, certains fonctionnaires refusant leur mutation. Le Brésil dut même menacer certains États d'une rupture des relations diplomatiques s'ils ne déménageaient pas leurs ambassades.

Le District fédéral compte maintenant un peu plus de deux millions et demi d'habitants, alors que le plan pilote, véritable cœur urbain, commercial, administratif et politique du district a été conçu pour en accueillir 500 000. L'idée initiale de Lucio Costa, qui n'a pas été tenue, était qu'une fois le plan pilote peuplé, des villes satellites seraient alors planifiées. Ces dernières, à l'urbanisme souvent anarchique, abritent la grande majorité de la population, le plan pilote (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1987) étant peuplé de moins de 500 000 personnes, certains quadras n'ont pas été construits tels les *superquadras* norte : SQN 413, 414, 207.

Urbanisme et culture



Schéma du plan pilote

Véritable chef-d'œuvre d'architecture moderne, Brasilia a été déclarée Patrimoine mondial de l'humanité en 1987 par l'UNESCO. L'urbaniste Lúcio Costa est l'auteur du Plan pilote qui donne à la ville une forme d'avion, inscrit dans un lac artificiel : le lac Paranoá. Les quartiers résidentiels sont fonctionnels et s'auto-suffisent : centres commerciaux, écoles et parcs sont à proximité.

Les bâtiments principaux ont été conçus par l'architecte Oscar Niemeyer : la cathédrale (4 000 places), le Congrès national (Chambre des députés et Sénat), le ministère des Affaires étrangères, le Tribunal suprême et le Palais de la présidence.

Les pouvoirs judiciaire, exécutif et législatif sont regroupés autour de la majestueuse Place des Trois Pouvoirs.

Le plan pilote

La ville s'organise autour de deux axes perpendiculaires : l'*Eixo monumental* et l'*Eixo Rodoviário* (ou simplement *Eixão*).

L'Eixo monumental, orienté est-ouest, coupe la ville en deux parties symétriques. Il est considéré par les Brésiliens comme la plus large avenue du monde, avec 250 m séparant ses deux fois six voies au point le plus large. Vu du ciel, il représente la flèche, le fuselage de l'avion. À sa pointe est se situe la place des trois pouvoirs ainsi que l'esplanade des ministères.

L'Eixão, courbe, traverse la ville du nord au sud. Vue du ciel, elle représente les ailes de l'avion. L'aile sud et l'aile nord, organisées en *superquadras* le long de l'axe, regroupent un peu plus de 200 000 habitants. Il est constitué d'une "piste" principale de deux fois trois voies, accessibles à partir des axes secondaires (*eixinhos* en portugais, littéralement *petits axes*). Les axes secondaires se trouvent de part et d'autre de l'Eixão, chacun étant constitué de deux fois deux voies. L'Eixão permet de traverser l'Eixo monumental sous un tunnel. L'Eixão est exclusivement réservé à la circulation des véhicules, des passages souterrains sont aménagés pour la traversée des piétons. Deux autres axes traversent de nord à sud le Plano Piloto, respectivement à l'ouest et à l'est de l'Eixão : W3 et L2. Ces axes sont bordés de commerces et de résidences.

Au croisement des deux axes se trouve la *rodoviária*, qui accueille la station *Central* du métro et qui est aussi celle du réseau autobus.