

Zeitschrift: Bulletin du ciment
Herausgeber: Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)
Band: 28-29 (1960-1961)
Heft: 24

Artikel: Brasilia, la nouvelle capitale du Brésil
Autor: Marti, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-145581>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BULLETIN DU CIMENT

DÉCEMBRE 1961

29^E ANNÉE

NUMERO 24

Brasilia, la nouvelle capitale du Brésil

Pour la seconde fois dans son histoire, le Brésil, cet immense pays, grand 207 fois comme la Suisse a changé de capitale. C'est Bahia qui fut le centre administratif du pays jusqu'en 1763, puis Rio de Janeiro jusqu'en 1960. Le 21 avril 1960, on inaugurerait Brasilia, bien que la ville fût encore un vaste chantier.

La décision de construire Brasilia a été le fruit de très longs préparatifs. Elle a mûri peu à peu, très lentement. Avant la libération

Fig. 1 Vue du point d'intersection des deux axes principaux de la ville. Au milieu, la gare routière. A droite, à l'arrière plan, les bâtiments du Parlement





Fig. 2 Les bâtiments du Parlement. À droite, à côté des tours abritant les bureaux, la vasque de la Chambre des députés; à gauche, la coupole du Sénat. Les deux édifices sont reliés par un vaste promenoir

du pays de la domination portugaise, on parlait déjà de déplacer la capitale vers l'intérieur. Ceux qui ont lutté pour implanter les frontières ouest très loin de la côte, ces courageux porte-bannières (Bandeirantes) l'avaient déjà proposé afin de justifier leur étonnante réussite. En 1822, lors de la création de l'état indépendant, tous étaient d'accord pour en ouvrir et développer l'intérieur ; la construction de la nouvelle capitale devait être le couronnement de cet effort. Pendant de longues années, il ne se passa plus rien. En 1892, à la proclamation de la république, la volonté de construire Brasilia se renforça et un article fut introduit dans la constitution démocratique sur ce sujet. On pouvait donc passer aux actes. Diverses commissions prospectèrent l'intérieur, étudiant les unes après les autres les différentes possibilités et firent leurs propositions. Une région de hauts plateaux de l'état de Gojaz fut choisie comme futur district fédéral et désigné comme tel sur les cartes. En 1922, lors des fêtes du centenaire de l'indépendance du Brésil, le président d'alors y érigea, en guise de première pierre, un obélisque qui se trouve à 50 km du centre de la ville actuelle. Puis ce fut une nouvelle période de réflexion de quelques décennies.

3 En 1955, quand Juscelino Kubitscheck accéda à la tête de l'Etat, il promit à ses électeurs d'appliquer l'article de la constitution concernant la capitale. Dès son entrée en charge, il se mit à la tâche pour faire de Brasilia une réalité. Il ouvrit un concours national d'architecture pour lequel un jury international décerna le premier prix à Lucio Costa, avec mission de poursuivre les études. En même temps, Kubitscheck créa la société « Novacap » qui devait construire la ville. L'architecte Oskar Niemeyer fut choisi pour établir les projets des édifices officiels. C'est lui également qui fut chargé de donner les directives pour toutes les autres constructions ; il reçut pour cela des compétences très étendues. Un petit état-major de quatre hommes, à savoir Kubitscheck, Costa, Pinheiro (directeur de Novacap) et Niemeyer, dirigea dès lors toute l'organisation qui devait réaliser les vœux de nombreux brésiliens. On est stupéfait de voir le travail considérable accompli par cette équipe en quatre ans à peine. Brasilia est située à environ 1250 km de Rio. Il n'existait aucune route utilisable par des véhicules automobiles. Les premiers matériaux ont été acheminés sur les chantiers par hélicoptères. La main-d'œuvre qui manquait totalement dans les solitudes des hauts

Fig. 3 Détails. A gauche, coupole du Sénat et vasque de la Chambre des députés, belles constructions en béton apparent. A droite, les tours des bureaux, peintes en blanc





Fig. 4 Le célèbre palais présidentiel. Ses piliers élancés veulent être le symbole de la ville, son nom, «Palais de l'Aurore», image des espérances du Brésil

plateaux fut amenée de très loin. En 1956, il n'y avait rien sur place. En 1960, la nouvelle ville était reliée aux autres centres du pays et 65 000 habitants y travaillaient et y vivaient normalement. L'effort que tout cela représente est déjà un sujet d'admiration.

Selon les projets de Costa, Brasilia doit pouvoir abriter 650 000 habitants. Le plan de la ville a la forme d'une croix ou d'un avion. L'axe longitudinal qui serait l'aile de l'avion est bordé, de chaque côté par les quartiers d'habitation ; l'axe transversal, la carlingue, sera celui des édifices monumentaux de l'état et de la ville. A l'intersection des axes se trouve la gare des autobus qui forme le centre de la ville. Les quatre secteurs situés au voisinage immédiat de cette intersection sont les quartiers des affaires et des grandes banques, la zone des hôtels et le centre des divertissements. A l'une des extrémités de l'axe transversal, autour de la « Place des trois puissances », se dressent les bâtiments de l'administration centrale brésilienne, notamment le Parlement, avec la Chambre des députés et le Sénat, le Siège du gouvernement et le Tribunal fédéral. Un intérêt tout spécial est suscité par les belles constructions en béton de la Chambre des députés (vas-

5 que) et du Sénat (coupole) qui sont dominées par des tours élancées abritant les bureaux.

Sur les bords d'un grand lac artificiel aux eaux bleues, on a élevé les premières constructions de Brasília, le Palais présidentiel devenu très vite célèbre, et l'hôtel de luxe « Brasília Palace ». Sur les rives du lac doivent s'établir les ambassades et légations des pays amis, l'Université centrale brésilienne et les quartiers de belles villas. Un quai de 46 km fait le tour du lac artificiel.

Les églises, écoles, places de jeux et de sport, les magasins pour les fournitures courantes sont répartis dans les quartiers d'habitation qui portent le nom de « Superquadros ». Les grands aménagements tels que jardins zoologique et botanique, cimetière, stade, zone industrielle, etc. sont placés à la limite de la ville, de même que les casernes avec places d'exercice, la gare ferroviaire et l'aéroport.

Des cités satellites seront construites autour de la cité principale. L'une d'elles, Taguatinga est déjà en plein développement. Les habitants doivent pouvoir s'y établir surtout dans des villas familiales.

Fig. 5 Un quartier d'habitation (superquadros), avec ses blocs de six étages dont le rez-de-chaussée est libre pour le garage des voitures





Fig. 6 Quartier des banques au croisement des deux axes de la ville

Les aménagements de la ville ont respecté exactement les plans et directives de Costa. Le trafic se compose presque exclusivement de véhicules automobiles ; son écoulement en est assuré par des artères très larges. La rue principale est formée d'une chaussée médiane à sept voies qui peuvent être attribuées à l'une ou l'autre des directions suivant les besoins du moment. De chaque côté existent des routes de distribution du trafic ; elles sont à quatre voies à directions séparées et, par des jonctions en trèfle, sont reliées à l'artère centrale et aux quartiers d'habitation. Sur toutes ces routes, le flot de la circulation peut s'écouler sans aucun croisement à niveau et par conséquent, sans qu'il soit besoin de signaux lumineux ou d'une intervention de la police. Les piétons disposent de nombreux passages inférieurs et n'ont pas à traverser les chaussées. Bien entendu, des parcs à voitures vastes et nombreux sont placés aux endroits convenables pour qu'il n'y ait pas de stationnement le long des routes. Les quartiers urbains d'habitation ont malheureusement un aspect trop schématique et uniforme. Les superquadros sont formés de bâtiments à six étages, longs et étroits, avec rez-de-chaussée ouvert pour le garage des voitures, tous semblables. Les prescrip-

7 tions de construction étaient si sévères que les architectes n'ont pu exprimer aucune originalité ni fantaisie ; les quartiers et les bâtiments ne se différencient que par quelques détails de façades et de couleurs. On peut faire la même observation dans les autres secteurs. Le quartier des banques, par exemple, avec ses blocs de vingt étages, laisse une pénible impression de monotonie. L'effort des architectes pour animer les façades n'a pas suffi à effacer cette erreur. On ne peut nier que dans toute la ville, malgré les formes extravagantes des édifices officiels, prédomine une fâcheuse uniformité contre laquelle les architectes brésiliens s'élèvent violemment et avec raison. Il est heureux qu'on se soit rendu compte qu'à l'avenir, une plus grande liberté doit être laissée aux constructeurs.

Le paysage dans lequel on a bâti Brasilia est particulièrement morne. La végétation naturelle est très rare sur ce sol poreux et sec. Aujourd'hui, prédomine encore le sable rouge qui pénètre partout. Les constructeurs sont d'ailleurs bien conscients du fait qu'il faudra embellir leur œuvre par de vastes zones vertes et de nombreux arbres. Il est prévu d'en planter quatre millions, mais on peut craindre que cette opération dure très longtemps

Fig. 7 La cathédrale, élégante construction en béton. Cette charpente audacieuse supportera des parois en verres colorés





Fig. 8 Le théâtre de Brasilia. Comme la cathédrale, cet édifice est placé le long de l'axe monumental de la ville. Il est bien visible à la figure 1

car il y a auparavant des tâches plus importantes et plus urgentes à accomplir au Brésil. Les événements de ces derniers mois l'ont mis particulièrement en lumière.

La construction de la nouvelle capitale a englouti des sommes énormes. Comme il l'a lui-même déclaré à la nation en quittant son poste, Kubitscheck a voulu par cette manifestation tenter de réveiller son pays endormi. Seul l'avenir montrera s'il y est parvenu et si le geste grandiose de construire de toute pièce une nouvelle ville suffit à mettre en ordre l'économie d'un demi-continent. De toute façon, on ne peut qu'être impressionné par l'énorme effort technique que représente la construction de Brasilia en si peu de temps.

Hans Marti, Architecte BSA—SIA (traduction)

Photos : Marcel Gautherot, Rio de Janeiro.