

BUENOS-AIRES

ET SES PROBLÈMES DE CROISSANCE (*)

Ville ancienne et marquée par l'histoire, ville que l'époque contemporaine a faite géante. Buenos-Aires à ce double titre voit se poser des problèmes de croissance dont l'intérêt se mesure à leur ampleur et à leur complexité.

La croissance démographique.

Depuis les dernières années du XIX^e siècle, la population de l'Argentine s'accroît de façon très marquée. Le troisième recensement national, auquel on procéda en 1914, la fixait à 7.885.237 habitants. Le quatrième n'eut lieu qu'en 1947. Dans l'intervalle, on s'en tint à des approximations, ajoutant aux chiffres de 1914 le nombre annuel des naissances et des immigrants, en retranchant celui des décès et des émigrants; quant à la façon dont les nouveaux arrivés se distribuaient entre les provinces, on admettait qu'elle était, pour chaque nationalité, proportionnelle à la répartition existant en 1914. Ces méthodes approchées donnaient, pour mai 1947, 14.689.408 habitants. Mais à la lumière du recensement opéré à la même date, elles apparurent fort inexactes: pour la province de San Luis, on avait exagéré la population de 32,7 %. L'ensemble de la République, en revanche, dépassait largement les approximations et s'élevait à 16.108.573 habitants (1).

La même surprise se présenta quant aux chiffres de la capitale fédérale. Alors que pour mai 1947 la méthode suivie dans les calculs annuels attribuait à Buenos-Aires 2.550.208 habitants, le quatrième recensement, rectifiant ce chiffre, le porta à 3.000.371 (2). Or, celui de 1914 en avait relevé 1.576.597; de 1914

(*) Extrait des « Cahiers d'Outre-Mer », n° 6, avril-juin 1949.

(1) Dont 14.784.478 pour les provinces et 1.324.095 pour les territoires nationaux.

(2) D'après les estimations ultérieures, on arrivait, en mai 1948, à 3.052.320 habitants.

Bibliothèque Maison de l'Orient



145980

à 1947 donc, l'augmentation a été de 90 % (1). Sans doute est-elle sensiblement moindre que celle notée entre 1895 et 1914, et qui avait atteint 137,52 %; elle n'en reste pas moins énorme. La place que, du point de vue démographique, la capitale occupe dans la République, est encore de 18,6 %, contre 20 % en 1914.

Pour apprécier exactement cette situation, il convient de ne pas se borner aux limites administratives de Buenos-Aires. L'agglomération urbaine qui l'entoure et la prolonge fournit elle aussi des chiffres impressionnants. Pour nous en tenir aux *partidos* (2) qui touchent immédiatement Buenos-Aires, ils représentent, au recensement de 1947, les populations suivantes : Vicente-López 155.211; General San-Martin 270.615; Matanzas 99.888; Lomas-de-Zamora 127.570; 4° de Junio (partido datant de 1945, avec chef-lieu à Lanus) 247.613; Avellaneda 282.054. Ajoutons qu'au delà de cette ceinture immédiate on trouve par exemple le partido de Quilmes avec 132.827 habitants et d'autres très importants encore, comme San Isidro et San Fernando. Au total, l'essaim urbain, qui entoure la capitale atteint 1.700.000 âmes.

La province de Buenos-Aires ne comprend pas le territoire de la capitale. Ses 307.569 kilomètres carrés comptent 4.408.373 habitants. Comme la banlieue de Buenos-Aires s'y trouve incluse, la proportion de la population urbaine y est la plus élevée de la République : 69,5 (Buenos-Aires étant pris comme base, avec 100). Puis viennent la région pétrolifère de Comodoro Rivadavia (60,1) et la province de Santa Fé que le très gros centre de Rosario (464.688 habitants) pousse au coefficient de 56,7 (3).

Pour une très large part, cette augmentation de la population *porteña* (on sait qu'on dénomme *Porteños* les habitants de Buenos-Aires) est due à l'excédent des naissances sur les décès. La natalité, il est vrai, marque actuellement une baisse sensible : de 44 pour mille aux environs de 1890, elle descend à 34 en 1914, à 16,7 en 1937. Ce même phénomène se remarque pour l'ensemble du pays : 37,86 pour la période 1910-14, 29,48 en 1930, 24,16 en 1940, et 25,07 en 1947. Mais la mortalité de son côté baisse également. Pour toute la République, elle tombe de 17,08 pour mille en 1910-14 à 12,67 en 1930, à 11,30 en 1940 et à 10,3 au recense-

(1) De 1914 à 1947, les accroissements les plus marqués ont été ceux de ces pays tout neufs : les territoires nationaux, 720 p. 100 au Chaco, 400 p. 100 à Formosa. 368 p. 100 à Misiones. Pour toute la République, la densité moyenne était de 2,8 habitants par kilomètre carré en 1914, et 3,3 en 1947, soit une augmentation de 407 p. 100.

(2) Les *partidos* sont les subdivisions des provinces; celle de Buenos-Aires en compte 113.

(3) Vient ensuite la province d'Entre-Rios avec 53,9. A l'autre bout de l'échelle, le territoire de Misiones, avec 18,2.

ment de 1947. A cette dernière date, elle était de 9,8 seulement dans la capitale. C'est celle-ci qui présente au même moment la nuptialité la plus forte : 10,60 pour mille, contre 8,40 pour la totalité de l'Argentine. En 1947, Buenos-Aires a compté 56.631 naissances, 30.579 décès et 29.179 mariages (1).

A l'augmentation de population que procure la natalité, la métropole ajoute celle que lui apportent les migrations intérieures. Depuis longtemps, l'Argentine voit diminuer le peuplement des campagnes au profit des villes, au point que ce pays aux immenses richesses agricoles est aujourd'hui l'un de ceux où la proportion des ruraux est la plus petite. Si l'on compte comme citoyens les habitants d'un centre supérieur à 1.000 âmes, leur pourcentage qui en 1869 était de 33, a monté en 1914 à 58, et à 74 en 1938. Des régions agricoles dont la natalité est très forte, par exemple dans le Nord, voient cependant leur population rester stationnaire, ou même diminuer, du fait des migrations intérieures. La politique d'industrialisation qu'a lancée le plan quinquennal de 1947, accentue l'appel des villes. De ces mouvements, Buenos-Aires bénéficie dans une mesure qu'il est difficile de préciser, mais qui, sans doute aucun, est très forte. Peut-être même l'est-elle trop, car on ne peut considérer comme entièrement satisfaisante la présence dans la capitale de ces masses sans cadres et sans attaches, démunies de réserves et sensibles immédiatement à toutes les crises économiques, campagnards rudes et prompts à l'action violente.

L'immigration étrangère en Argentine se fait essentiellement par mer et par Buenos-Aires (on soupçonne cependant l'existence d'entrées clandestines appréciables par les frontières terrestres). C'est là un élément important dans la vie de la capitale, soit par l'accroissement de population procuré par les immigrants qui s'y fixent, soit simplement par le mouvement administratif et économique dû à ceux qui se bornent à traverser la ville. Les bureaux de l'Immigration, situés sur le port, offrent un imposant développement. L'Hôtel des Immigrants peut loger 6.000 hommes et 800 femmes ou enfants. Le service des étrangers au Département Central de la Police Fédérale est sans cesse assiégé par une véritable foule. La direction générale en ces matières est confiée à la *Comisión de Recepción y Encauzamiento de Inmigrantes*.

Le gouvernement pratique à l'égard de ce mouvement une politique de sélection assez rigoureuse. Les principes en sont d'admettre de préférence les nationalités d'assimilation facile (Espa-

(1) En août 1948, 4442 naissances, 2.673 décès, 2.034 mariages. En 1946, pour l'ensemble du pays, 387.496 naissances, 149.893 décès.

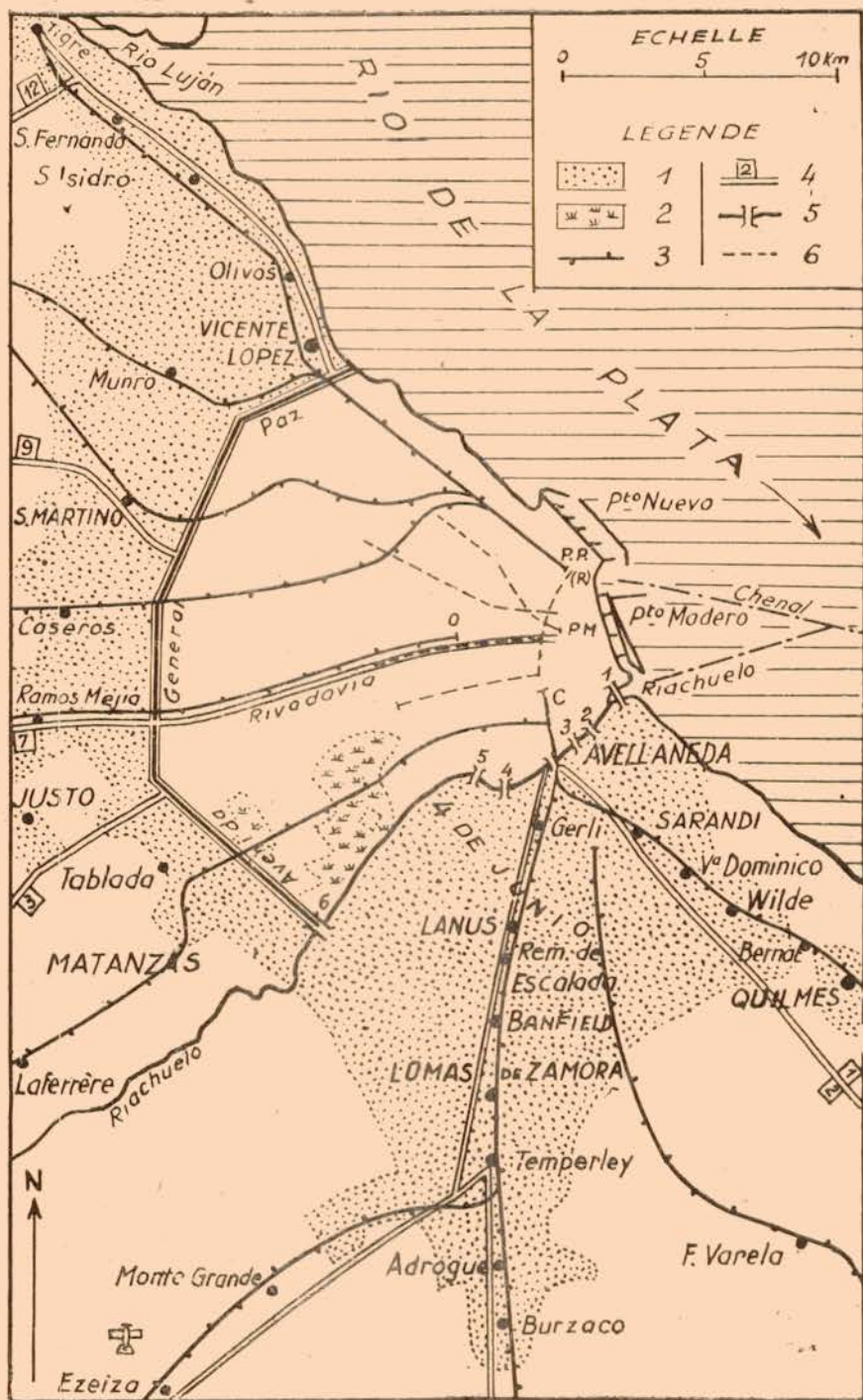


FIG. 1. — LE GRAND BUENOS-AIRES.
Voir la notice au bas de la page 101.

gne et Italie surtout), de choisir les capacités et métiers dont le pays a vraiment besoin (agriculteurs instruits et techniciens ou ouvriers qualifiés), de les répartir géographiquement suivant les nécessités. Diverses conventions (avec l'Italie en 1947 et 1948) permettent un recrutement choisi. Mais on accueille également les immigrants de *llamada*, appelés par leurs familles résidant déjà en Argentine.

La courbe des arrivées et départs présente des irrégularités marquées. Montée très forte dans les années 1880 (en 1889, 260.909 arrivées et 40.649 départs). Baisse très sensible de 1891 à 1898. Vive reprise jusqu'en 1914 (en 1912, 379.117 arrivées, 172.996 départs). Descente avec la première guerre mondiale, puis remontée (en 1929, 437.455 arrivées et 348.234 départs). Même phénomène depuis 1939, mais avec une reprise plus lente. L'année 1948 semble avoir marqué une nette progression : dans les huit premiers mois, 72.416 débarquements; là-dessus, 19.383 personnes sélectionnées par la *Comisión de Recepción* (dont 4.280 en Italie) et 53.033 de *llamada* (1).

La croissance géographique.

Les limites administratives du Buenos-Aires actuel ont été établies en 1887, par la loi qui fédéralisa les *municipios* de Flores et de Belgrano pour les faire entrer dans la capitale. Celle-ci compta alors 430.000 habitants. La surface bâtie n'occupait guère que le quart ou le cinquième de la superficie administrative.

Cette dernière, depuis lors, s'est très légèrement accrue : 7 kilomètres carrés, par les terrains gagnés sur le Rio. Elle est de 197 kilomètres carrés. La façade sur le Rio de la Plata dépasse 16 kilomètres, sans faire entrer en ligne de compte la dentelure des quais et bassins. Le Riachuelo borne la ville au Sud sur une longueur de 15 kilomètres environ. Le reste des limites terrestres est représenté par l'Avenida General Paz, avec 25 kilomètres. La

NOTICE DE LA FIGURE 1

En blanc, au centre, le district fédéral que limitent le Riachuelo, l'Avenida General-Paz et le Rio de la Plata.

1. Surfaces bâties en dehors du district fédéral. 2. Zones marécageuses encore non bâties dans le district fédéral. 3. Voies ferrées. 4. Routes (1 et 2, vers la Plata et Mar de Plata). 3. Vers l'extrême sud : Rio Gallego, 3.400 km. 7. Vers Mendoza et Santiago-du-Chili. 9. Vers Cordoba et la frontière bolivienne, 2.100 km. Vers Misiones et la frontière Paraguay-Brésil. 5. Les ponts du Riachuelo : 1. d'Avellaneda, 2. Urquiza, 3. Puyredon, 4. V. de la Plaza, 5. Uriburu, 6. de la Noria. 6. Métropolitain (Subterraneo). C. Gare Constitucion. O. Gare Once. P.P. (R.). Présidente Peron (Retiro). P. M. Plaza de Mayo.

(1) La population qui vit hors de la capitale, mais vient chaque jour y travailler est difficile à évaluer; on parle de 600.000 personnes, d'un million...

grande artère qui, par la plaza Colón, la plaza de Mayo, l'Avenida de Mayo et la calle Rivadavia, traverse la ville de l'Est à l'Ouest, mesure plus de 16 kilomètres. La plus longue ligne droite qu'on puisse tracer dans les limites administratives a une direction à très peu près Nord-Sud; elle va du point situé le plus en amont sur le rivage du Rio jusqu'au Puente de La Noria, qui franchit, au Sud-Ouest, le Riachuelo; sa longueur dépasse 18 kilomètres (V. fig. 1).

Si ce cadre administratif n'a pas changé depuis 1887, les surfaces bâties y ont progressé rapidement. Sans doute, il est encore de vastes zones vides. Les principales sont situées au Sud, sur la rive gauche du Riachuelo, depuis le pont de La Noria presque jusqu'au pont Uriburu; là, entre le cours d'eau et les premiers pâtés de maisons, s'étendent des espaces marécageux et vides. Mais, dans l'ensemble, le grand problème est d'organiser l'équipement des nouveaux quartiers qui surgissent, et il semble en plus d'un point que les pouvoirs publics soient débordés.

Hors des limites administratives, il en est de même. Si en certaines zones on voit assez vite apparaître des vides dans le peuplement, il est des directions dans lesquelles, à trente et trente-cinq kilomètres de la plaza del Congreso (point de départ du kilométrage), maisons et villas bordent encore la route de façon continue. Tels sont les quartiers situés le long du Rio, en amont de la ville : zone de résidence, de sports et de plaisance, San Isidro et San Fernando conduisent le promeneur jusqu'au Tigre et au rio Luján sans qu'un instant se soient interrompus cottages coquets et jardins soignés.

A cette croissance en étendue correspond un accroissement en hauteur. Sans doute, Buenos-Aires reste une ville aux maisons basses. Sauf au cœur de la cité, s'alignent indéfiniment les façades ne dépassant pas un étage, réduites souvent au rez-de-chaussée. Dans le *Centro* même, elles détonnent en plus d'un ensemble monumental. Mais dans les quartiers résidentiels de luxe, comme Cabildo, Almenábar, les riches villas construites il y a quelques décades disparaissent, car on leur reproche de ne pas posséder le confort absolument moderne : ce sont de hauts immeubles qui les remplacent. Partout, loin du centre même, répondant à la demande intense que provoque l'accroissement démographique, s'élèvent les maisons à huit ou dix étages qui, sans type intermédiaire, dominent les demeures basses.

Dans cette évolution joue également le goût américain pour les gratte-ciel. Sans doute leur multiplication est-elle justifiée par des raisons techniques. Mais bien d'autres facteurs entrent en ligne : esprit de rivalité vis-à-vis d'autres villes américaines.

goût pour le grandiose et l'ostentation, étalage de puissance gouvernementale ou financière, prédilection de cette civilisation pour une esthétique en laquelle elle a trouvé son moyen d'expression le plus direct et le plus éloquent. Ce sont ces géants, pour la plupart récemment apparus, qui donnent à la ville un aspect nouveau aux yeux de qui l'a quittée depuis quelques années. C'est en eux qu'elle se reconnaît et s'admire, fière de leurs proportions souvent élégantes, du rythme harmonieux suivant lequel se distribuent ouvertures et plans, de leur silhouette blanche qu'une fine lumière détaille sur le ciel. Le plus élevé est le Cavanagh, dont la proue domine la place San-Martin et attire les regards des passagers qui, groupés à l'avant du paquebot, voient au-dessus du Rio bourbeux Buenos-Aires qui, lentement, monte (1).

Les problèmes de croissance du port.

La première jetée fut établie en 1802. Ses 70 mètres s'avèrent vite insuffisants et de nombreux projets s'élaborèrent. Mais tous avortèrent, les travaux étaient démolis sitôt commencés, et l'on continuait à embarquer et débarquer au moyen de charrettes à très grandes roues, qui entraient bien avant dans le fleuve. En 1855, enfin s'éleva le premier quai pour passagers. En 1876, on commença à canaliser le Riachuelo, cet affluent du Rio qui forme, au Sud, la limite de la ville et dont, dès l'origine, l'embouchure servait d'abri.

Le trafic augmentant (en 1880, il atteignait 660.000 tonnes), en 1882 l'on décida la construction d'un vaste port. Il fut l'œuvre d'Eduardo Madero et fils, secondés par des ingénieurs anglais. Il comprend deux grandes darses, Nord et Sud; la première, située à proximité de l'Hôtel des Immigrants et de la grande gare Presidente-Perón (Retiro), reçoit la plupart des transatlantiques. Entre les deux, quatre vastes bassins, avec d'amples aménagements ferroviaires, 17 magasins principaux, un alignement impressionnant d'*elevadores* où s'entassaient les céréales, des installations pour le bétail, les réservoirs à pétrole de l'Y.P.F., etc. En 1901, le mouvement porta sur 25.800 navires, avec 8.660.000 tonnes.

En 1908, on résolut de dédoubler en amont le Puerto Madero par ce qu'on dénomma le Puerto Nuevo. Les terrains nécessaires furent gagnés en partie sur le fleuve. La superficie de ce port est de 250 hectares, celle de son avant-port de 100 hectares. L'accès

(1) La meilleure étude parue sur Buenos-Aires est celle de Mlle Hélène de Martonne, qui examine notamment les stades de la croissance urbaine, les aspects de quartiers... (Buenos-Aires. Etude de géographie urbaine. *Annales de Géographie*, 1933, p. 281-304.

principal est fourni par le chenal Nord, qui dessert également le port Madero; un dragage soigneux le maintient à une profondeur de 9 m. 15 sur une longueur de 37 kilomètres. L'ensemble des bassins, au nombre de 5, offrent 2.500 mètres de quais au cabotage et 5.260 aux navires de haute mer. Les *elevadores* sont excellemment équipés. Dépôts de charbon et de pétrole se disposent le long des quais. Les raccordements ont été faciles avec les grandes gares toutes proches. En arrière du Puerto Nuevo, de vastes terrains libres encore sont en proie aux architectes et aux entrepreneurs (fig. 2).

Les ports de Buenos-Aires ont présenté en 1947 un mouvement qui, cabotage non compris, s'élevait à 5.971.000 tonnes, sur 8.452.000 tonnes pour l'ensemble de la République (1).

Ce développement impose qu'on surveille attentivement les conditions naturelles d'accès au port. Un dragage actif maintient libres les chenaux du Rio, dont le principal est celui de la Punta de Indio; il y a là 200 kilomètres à dégager sans cesse. Par un balisage serré, on lutte contre la brume qui, quarante-sept jours par an, rend délicates les manœuvres d'approche. Quand ils atteignent une certaine violence, les vents du Sud-Est et du Sud-Ouest refoulent les eaux du Rio vers le Nord de façon très sensible; des bâtiments touchent ou s'échouent, les entrées et sorties s'interrompent, cependant que la ville risque d'être privée d'eau, puisque les prises installées dans le lit du fleuve se trouvent découvertes.

Mais actuellement l'attention se porte principalement sur le problème du Riachuelo. L'importance de cette rivière pour la navigation grandit à mesure que s'industrialisent ses rives. Sur celle du Sud en particulier se dressent frigorifiques, établissements textiles, industries du bois, ateliers militaires d'acier, usines de métallurgie, de pièces détachées, d'armes et de mécanique de précision. Les industriels ont intérêt à s'établir là, sur le territoire d'Avellaneda plutôt que sur celui de Buenos-Aires, car les impôts y sont moins lourds et les règlements moins sévères. Dès 1929, on évaluait à 1.300.000 tonnes le seul trafic, local ou général, que portait le Riachuelo au pont Pueyrredón, à quatre kilomètres de l'embouchure. Ce mouvement a grandi encore maintenant que la rivière a été rectifiée très haut vers l'amont et rendue accessible aux bâtiments de cabotage et même de haute mer.

Or, pour livrer passage à cet important va-et-vient de cargos et péniches, les ponts ont dû être établis de telle manière que

(1) En 1944, 2.242.000 pour Buenos-Aires sur 3.220.000; en 1946, 4.602.000 sur 6.945.000. Le trafic, atteint par la guerre, reprend, mais souffre aujourd'hui de la baisse du peso argentin.

le trafic terrestre qui les emprunte se trouve très gêné. Les uns sont fixes, avec tablier à suffisante hauteur; mais leurs rampes d'accès sont encombrantes et dures. D'autres sont à tablier mobile, tel celui d'Avellaneda, qui présente le sien à 28 mètres et peut l'élever à 43; mais ces manœuvres interrompent la circulation terrestre. Or, celle-ci est active entre Buenos-Aires et cette grosse ville d'Avellaneda, qui, en 1947, comptait 211.310 habitants; en juin 1947, le pont Pueyrredón a vu passer 16.100 véhicules par jour, sans compter les tramways et les voitures à traction animale; et il doit lever son tablier 80 fois par mois.

La solution envisagée est de percer un tunnel sous le Riachuelo. Il devrait donner passage à 5.000 véhicules par heure, roulant à une vitesse de 40 kilomètres. Un concours ouvert en février 1948, auquel prirent part dix-huit entreprises, a permis de sélectionner les firmes les plus qualifiées, celles qui présentent comme références des travaux tels que les tunnels d'Anvers, de la Mersey, de la Tamise, de la Sprée, de New-York ou Détroit. Les ponts cependant conservent leurs partisans. De toute façon, le trafic du port en cette zone devient trop important pour que le problème puisse attendre longtemps une solution.

Les transports urbains.

Le temps qu'exigerait le moindre déplacement impose l'usage fréquent du téléphone. Il coûte peu : l'abonnement mensuel, donnant droit à un nombre illimité de communications, va de 10 pesos 70 (moins de 600 francs) pour les particuliers à 26 pesos 75 pour les cafés ou restaurants ou confiseries de première catégorie. Mais le réseau est surchargé : dans le Grand Buenos-Aires, on enregistre chaque jour 7.049.523 appels (moins de 3 millions en 1940). Ce chiffre représente 21 appels quotidiens par appareil, alors que Rome et New-York n'en comptent que 7 et Paris 5.

Le nombre des voitures hippomobiles surprend un peu au premier abord : fiacres, tombereaux pour l'enlèvement des ordures, charrettes aux couleurs vives des laitiers. Mais il s'explique aisément par le bon marché des chevaux, en ce pays qui, en 1945, en dénombrait près de sept millions et demi. On en acquiert un de qualité moyenne pour 200 pesos, et, pour 150, le laitier peut atteler sa carriole.

Les automobiles sont très nombreuses; les taxis à eux seuls transportent 260.000 personnes par jour. Belles voitures en général, soignées, de marques nord-américaines surtout. Dans les grandes artères, Alem, Alvear, elles dépassent allègrement les 50 kilomètres à l'heure. Mais dans les rues étroites du centre,

les embouteillages ne cessent pas, malgré la discipline des conducteurs, leur habileté, les sens uniques et, aux principaux carrefours, les agents qui dirigent strictement le trafic, perchés à un mètre ou deux du sol, dans d'amusantes petites chaires blanches. Autre problème : le garage. Qu'il soit installé dans un immeuble ou sur l'emplacement d'une maison démolie, il est toujours *completo*. Reste le stationnement le long des trottoirs... Buenos-Aires compte 45 lignes d'autobus. De plus, elle en possède 75 de *microómnibus* et *colectivos*; le *micro* est un autobus de petites dimensions, rapide et souple, mais redoutable par ses démarrages et virages décidés.

Etablis en 1865 et 1868, par Billinghamurst, Julio et Federico Lacroze, les tramways, en 1901, transportèrent déjà 125 millions de voyageurs. Aujourd'hui, ils comptent 71 lignes. Ils sont peu coûteux : 10 centavos le parcours. Mais leurs voitures jaune clair, qu'on n'a guère pu entretenir depuis 1939, contrastent avec le luxe des automobiles et, dans le centre, la régularité des horaires souffre des embouteillages répétés. Le métro de Buenos-Aires, au contraire, le *Subterraneo*, ou familièrement le *Subte*, présente un superbe matériel et un fonctionnement très régulier. Le sol de la capitale se prêtait à l'établissement des galeries : d'un brun rouge, sans cailloux, il est remarquablement ferme et peut supporter de fortes pressions; dans les profondes excavations qui recevront les fondations des gratte-ciel, on le voit se dresser en talus presque verticaux que les averses érodent à peine. Le tracé général du Subte rappelle une main gauche appliquée sur le plan de la ville; la paume se situe plaza de Mayo; de là, le pouce atteint la gare Presidente-Perón (Retiro) tandis que les quatre autres doigts s'allongent perpendiculairement à lui, Est-Ouest. L'index mesure 4.600 mètres, le médius 6.900, l'annulaire 5.300 et l'auriculaire 3.600. On le voit, ce tracé appelle l'établissement d'une ligne Nord-Sud, qui réunirait l'extrémité de ces quatre doigts; et ceux-ci, pour desservir l'Ouest de la ville, auraient à doubler encore leur longueur (fig. 1).

Tramways et Subte totalisent une longueur énorme : 800 kilomètres. Mais il faut encore y ajouter celle que présentent les voies ferrées à l'intérieur de la capitale : 121 kilomètres. L'importance de ces dernières est grande pour les banlieusards que leur profession appelle quotidiennement en ville. La gare Presidente-Perón (Retiro) amène par trains électriques ceux de San Fernando et du Tigre. Celle de la plaza Constitución dessert la populeuse banlieue Sud, où le recensement de 1947 attribue à Lanus 242.760 habitants. De nombreux fonctionnaires et employés habi-

lent, à 50 kilomètres de leur bureau, La Plata (217.738 habitants en 1947) : en une heure, ils sont rendus à Constitución.

Au total donc, dans les limites administratives de la capitale, la seule circulation sur rails représente, toutes lignes mises bout à bout, près de 1.000 kilomètres. Et cependant, les problèmes de transports urbains que soulève la croissance de Buenos-Aires ne sont pas parfaitement résolus encore, car les difficultés que soulève le plan de la ville sont sérieuses et de ces difficultés, nous allons le voir, l'évolution historique de la cité est largement responsable.

Engorgements et dégagements.

En 1766, on découvrit le plan que, peu après avoir relevé Buenos-Aires (1580), Juan de Garay avait dressé de la cité (1). Sans doute ce document représente-t-il la ville avec l'extension que Garay lui désirait voir atteindre, et non avec celle qu'elle présentait réellement. Mais on y lit clairement les principes du tracé, qui par la suite ne furent que trop fidèlement suivis : les rues en échiquier et d'une largeur uniforme, 9 m. 50 (fig. 2).

La disposition en damier n'est certes pas particulière à Buenos-Aires, et la capitale argentine est même loin de la présenter avec la rigoureuse uniformité qu'on observe en tant d'autres cités de la République (Rosario par exemple) et du continent américain. Mais elle l'offre avec une régularité presque parfaite en tout ce qui correspond à l'ancienne ville coloniale. Et dans les quartiers plus récents même, on a conservé comme unité le carré primitif de 140 *varas* de côté, soit 117 mètres.

Les avantages du système sont évidents. Il est facile de s'orienter, surtout dans le centre dont les rues sont exactement Nord-Sud ou Est-Ouest. Les artères étant rectilignes, très longues et conservant le même nom d'un bout à l'autre, leur liste (environ 1.750 noms) est plus courte que par exemple celle de Paris, deux fois moins étendu cependant. Mais les inconvénients de l'échiquier sont tout aussi connus. Passons sur la banalité de ces lignes droites interminables, trop longues pour présenter une personnalité quelconque, ou plutôt en offrant dix successives. Du point de vue de l'esthétique, l'inconvénient est sérieux. De très nombreux monuments en effet, qui mériteraient d'être mis en valeur, ne le sont que médiocrement, n'apparaissant qu'en vue tangentielle : l'effet est bien amoindri, de tous ces marbres et granits polis qu'en leurs façades prodiguent les grandes banques.

(1) On sait que Buenos-Aires, fondée en 1536, par Pedro de Mendoza, puis abandonnée, fut relevée par Garay, en 1580.

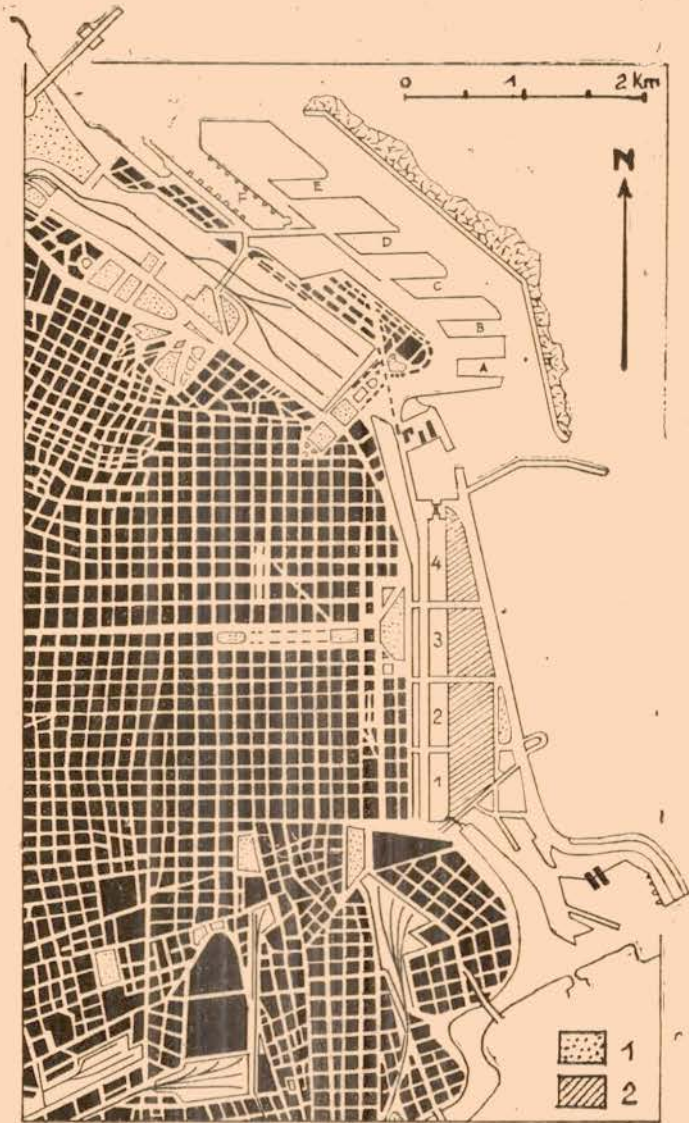


FIG. 2. — BUENOS-AIRES : Les ports et le damier de la ville ancienne

1. Jardins. 2. Magasins du Puerto Madero. A. B. C. D. E. F. Bassin du Puerto Nuevo. 1. 2. 3. 4. Bassins du Puerto Madero. A gauche du bassin 3, on trouve successivement : la plaza Colon, le Palais du Gouvernement, la plaza de Mayo, l'avenida de Mayo, la plaza del Congreso, le Palais du Congrès.

Au nord de l'avenida de Mayo, l'avenida 9 de Julio a été ouverte par la suppression des maisons situées entre deux rues. Entre la plaza de Mayo et l'avenida G.-de-Julio, la grande diagonale Presidente-Roque-Saenz-Pena.

Le regard, par contre, suivant l'axe de la rue, se perd dans le vide, sans rien qui l'arrête et le satisfasse. Le piéton, enfin, médite sur les triangles rectangles et conclut qu'il serait bien plus court de suivre l'hypothénuse, si elle existait, que d'arpenter les deux côtés de l'angle droit...

Il y a longtemps que ces inconvénients sont apparus. Lorsqu'en 1806 les Anglais occupèrent Buenos-Aires, Ackermann, à Londres, publia un plan suivant lequel il proposait bonnement de reconstruire la ville, avec boulevard de ceinture, places circulaires, voies hiérarchisées d'après leur largeur, avec surtout des diagonales trouant l'échiquier. Il est difficile de rebâtir Buenos-Aires. Mais, pour le centre du moins, on n'a pas reculé devant les énormes dépenses que devait entraîner l'ouverture d'avenues obliques. Deux ont été récemment percées, les grandes *diagonales* Nord et Sud, ou avenues Presidente-Roque-Saenz-Pena et Presidente-Julio-A.-Roca. Toutes deux partent de la plaza de Mayo, cœur historique, centre gouvernemental et administratif de la cité, dont elles achèvent les perspectives. La première, surtout, troue l'implacable damier de la façon la plus heureuse pour l'esthétique et la circulation.

On ne saurait malheureusement étendre bien loin la formule, pas plus qu'on ne peut remédier suffisamment au gros défaut du centre, l'étroitesse des rues. Neuf mètres cinquante, cela représente deux trottoirs pour deux personnes et une chaussée pour deux véhicules. Or, nous sommes ici en plein quartier d'administration, de banques, d'affaires, de grand commerce, de spectacles. A certaines heures, chaque angle de rue présente son embouteillage de voitures et piétons, et en tels points du centre, les bouches du Subte, étroites parce que le trottoir l'est lui-même, n'arrivent pas à évacuer la foule que déversent les rames. A cette situation, une bonne police de la circulation apporte quelque remède. Des sens uniques sont rigoureusement imposés aux véhicules. Pour leurs déplacements et leurs flâneries, les piétons disposent de la fameuse rue Florida, dont l'accès est interdit aux voitures pendant une bonne partie du jour; son animation allègre, le luxe et le goût de ses étalages lui donnent un charme tout parisien. Mais en même temps on cherche à élargir les rues de ce centre congestionné. Les municipalités ont profité de toute occasion pour le faire, et de belles avenues offrent des percées. La dernière réalisation en ce sens est colossale vraiment : sur un kilomètre environ, l'Avenida 9 de Julio étale ses 130 mètres de large, qui en font une des voies les plus amples du monde (1).

(1) Cette largeur a été obtenue par la suppression des flots de maisons entre les rues Cerrito et Carlos-Pellegrini.

Les points de fuite en sont au Sud le beau gratte-ciel du Ministère des Travaux Publics et, au Nord, l'énorme obélisque (67 mètres de haut !), qui se dresse au milieu de la plaza de la República. Ce cadre est grandiose vraiment pour fêtes, revues et défilés. Mais, dans l'ensemble, le centre continue à maudire Juan de Garay d'avoir tracé des rues si étroites, et ses successeurs de n'y avoir pas assez tôt remédié (fig. 2).

Là où le passé n'impose pas ses armatures, le plan géométrique s'assouplit et tout se déploie à l'aise. Ainsi en est-il de l'immense boulevard de ceinture dénommé avenida General-Paz, que la *Dirección general de Vialidad* a inauguré en juillet 1941 et qui figure parmi les plus belles œuvres de l'urbanisme moderne. Coïncidant avec les limites administratives depuis le Rio jusqu'au haut Riachuelo, il mesure 25 kilomètres et a coûté, expropriations comprises, 25 millions de pesos. Avec les accotements, la largeur est de 100 mètres. Au trafic à grande vitesse (prévu à 120 à l'heure, mais limité par les règlements à 90), s'offrent deux chaussées à sens unique; d'autres sont réservées au transit lent. Neuf voies ferrées et 24 avenues importantes sont franchies : soit par des ronds-points de circulation bien conçus, soit surtout par des différences de niveau qui évitent tout contact (les raccordements avec l'avenue s'opérant alors par un système original et ingénieux de double boucle).

L'avenida Paz joue, en outre, un rôle esthétique et social, qui a été envisagé avec une remarquable attention. Buenos-Aires manque d'espaces verts. Or l'avenue facilite l'accès au Parc Saavedra et à son exquis musée historique. Surtout, de par ses accotements et sa pelouse axiale, elle constitue elle-même un immense ruban de verdure, qui couvre 180 hectares, où 70.000 arbres ou arbustes ont été prévus, qui offre des zones pour terrains de jeux (une quinzaine), piscines, points de vue, etc. Les plantations ont été faites par masses assez importantes, alternant avec de vastes espaces libres, pour éviter à l'automobiliste la sensation de clignotement. Leur variété est grande (120 espèces différentes), car on a cherché à réaliser, groupés par zones, des ensembles qui évoquent les principaux aspects végétaux de l'Argentine. Les ondulations de terrain, respectées autant que possible, contribuent au pittoresque de l'avenue, dont un tiers est en déblai et un tiers en remblai. Les ouvrages d'art même, avec leur belle pierre et la courbe très pure des ponts, achèvent l'impression que donne l'ensemble, celle d'une élégance aisée (fig. 1).

Grâce à ce gigantesque boulevard de ceinture, le Nord de Buenos-Aires communique avec le Sud et le Sud-Ouest par une voie ample et propre aux grandes vitesses. A vrai dire, était-ce

bien là une direction de trafic valant pareil effort ? Certains en doutent, et en cette œuvre immense veulent apercevoir un peu de gloriole. S'il était exact, ce trait, par la petite note spectaculaire qu'il apporterait, achèverait de faire de l'avenida Paz un bon exemple de l'urbanisme porteño... Cette œuvre, en tout cas, caractérise bien l'échelle à laquelle le développement de Buenos-Aires pose les problèmes, en même temps qu'elle montre combien ils sont différents dans la partie neuve et dans la partie ancienne de la cité, et avec quelle ampleur édiles et techniciens savent résoudre ceux auxquels ils se sont attaqués.

ANDRÉ FUGIER.