

La structure urbaine en république Argentine : le cas de Buenos Aires

Paul-Yves Denis

Volume 11, Number 22, 1967

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020680ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020680ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Denis, P.-Y. (1967). La structure urbaine en république Argentine : le cas de Buenos Aires. *Cahiers de géographie du Québec*, 11(22), 43–53.
<https://doi.org/10.7202/020680ar>

Article abstract

Approximately one half of Argentina's population is found along an axis extending between the cities of Rosario and La Plata, and which includes only 3 per cent of the national territory. Because of this striking concentration, Buenos Aires's metropolitan function is of ever-increasing importance ; with its seven million inhabitants, it has a virtual monopoly of the secondary and tertiary activities of the country. But this lack of equilibrium, and the city's off-centre location, have made necessary the decentralization of both industry and government. The development of five large centres — Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe — Paraná, and Resis-tencia — Corrientes — have permitted the establishment of a better balanced urban structure and national economy.

LA STRUCTURE URBAINE EN RÉPUBLIQUE ARGENTINE : LE CAS DE BUENOS AIRES

par

Paul-Yves DENIS

Département de géographie, université de Montréal

Peut-on désormais, en toute quiétude, parler de « réseaux urbains » lorsqu'on se réfère à un contexte d'économie jeune ? Peut-on, au même titre, donner à cette expression toute la plénitude de sens qu'on lui accorde généralement en Amérique du nord et en Europe ?

Si les réseaux urbains traduisent sous diverses formes, une solidarité entre les villes, s'ils constituent l'armature même de la vie de relations dans les territoires rationnellement aménagés ou sur le point de l'être, doit-on s'attendre à les retrouver sous cette dernière forme dans les pays en voie de développement ou ceux n'ayant pas encore atteint le stade de la maturité économique ?

Les réseaux urbains, quelle que soit leur importance, demeurent des ébauches d'organisation de l'espace imparfaites certes mais qu'on devrait retrouver sous une forme articulée à l'intérieur de pays suffisamment industrialisés et jouissant déjà d'un certain niveau de consommation de masse. En principe, on ne devrait rencontrer, dans les pays n'appartenant pas encore à cette catégorie privilégiée, que des « semis urbains » et réserver l'expression « réseaux urbains » aux contrées industrialisées offrant au départ, les garanties nécessaires d'une réalisation harmonieuse dans le cadre d'un système hiérarchisé de relations interurbaines.

Nous essaierons de décrire, dans le cas de la République d'Argentine, comment se trouve agencée cette vie de relations, en isolant les différents éléments sur lesquels s'appuie la structure urbaine de ce pays.¹

Les données du problème

Personne n'ignore que l'implantation des villes dans le paysage argentin, de même que leur consolidation subséquente, aient été les fruits de deux grands événements historiques : la conquête politico-militaire et la mise en valeur des terres. Ces deux événements majeurs jettent dans l'ombre de nombreux faits accessoires dont l'importance a conservé surtout un caractère local.

L'expansion du réseau ferroviaire, puis du réseau routier, et l'important accroissement des liaisons maritimes ont été des facteurs positifs lorsqu'il fut question de faciliter l'implantation urbaine ou de renforcer des structures déjà existantes. Toutefois, on ne saurait contester la primauté des deux premières

¹ Nous avons profité du symposium sur la question urbaine en Argentine et sur les problèmes d'expansion de Buenos Aires pour recueillir quelques éléments qui nous ont été utiles dans la rédaction de cet article. Ce symposium présidé et animé par Pierre George eut lieu à Buenos Aires du 18 mai au 3 juin 1966 sous les auspices du *Centro de Altos Estudios Urbanos de Buenos Aires*.

formes de pénétration, puisqu'elles étaient les bases indispensables à la mise en place de fonctions génératrices de foyers urbains.

La forme d'occupation du territoire selon le mode ibérique différait sensiblement de celle en honneur en Amérique du nord : front pionnier et conquête par vagues successives. On se contentait de prendre possession d'un territoire quelque soit sa dimension, sans le mettre systématiquement en valeur malgré des ressources humaines appréciables ; aussi les centres administratifs isolés s'échelonnent-ils de loin en loin, leur solitude étant parfois accentuée par le relief. On songeait donc davantage à encadrer qu'à refouler. Dans de telles conditions, la conquête et l'organisation préalable du territoire à administrer sinon à exploiter ou à organiser devaient s'appuyer sur un réseau de centres échelonnés le long de trois grands axes de communications (figure 1).

Le premier de ces axes, originaire de Lima, recoupait les gisements argentifères du Potosí, avant de pénétrer en territoire argentin par Jujuy, Salta et Tucumán (centres d'approvisionnement en denrées alimentaires et en bêtes de somme pour les mines), Santiago Del Estero et Córdoba ; de là, il oblique plus tard vers l'est en direction de l'estuaire de La Plata et de Buenos Aires. Le second prenait effectivement naissance à Asunción, en provenance des Yungas de Bolivie et du Chaco paraguayen et, de là, suivait la voie de pénétration du *rio* Paraná, avec étapes à Santana au *xvi*^e siècle (remplacé rapidement par Corrientes à 30 km au S.-W.) et Santa Fe, avec aboutissement à Buenos Aires. Quant au troisième, il partait de Santiago, siège de la Capitainie générale du Chili, et passait par Mendoza et Río Cuarto (à la fine pointe des *sierras* pampéennes) pour déboucher de la même façon à Buenos Aires.

En somme, dès l'époque coloniale, le réseau d'influences axé sur Buenos Aires, que nous retrouvons presque intact aujourd'hui, était déjà tracé ; le chemin de fer, la colonisation, la mise en valeur des terres, la route allaient contribuer à lui donner plus d'ampleur et confirmèrent Buenos Aires dans son rôle de collecteur attiré des produits primaires de l'intérieur, en préparant à long terme son attitude « impérialisante » dans ses rapports avec son immense hinterland : l'ensemble du territoire argentin.

Quoiqu'il en soit, ces divers facteurs dotèrent définitivement les nombreux noyaux échelonnés le long des trois grands axes d'une empreinte urbaine qui assura la consolidation des structures antérieures, rajeunit l'éventail des fonctions et en fit les pôles de développement de vastes secteurs agricoles. Enfin, l'industrialisation massive du pays, conséquence de la seconde guerre mondiale, précipita le processus de croissance urbaine au profit surtout des villes du littoral (frange Rosario - La Plata), contribuant ainsi à accentuer les déséquilibres déjà évidents dans la répartition de la population à travers le pays.

Axes urbains et micro-réseaux

En gros, on peut diviser l'Argentine en deux secteurs. D'abord un secteur à peu près vide, au sud du 38^e parallèle (à la latitude de Bahía Blanca), avec quelques noyaux clairsemés comme certains ports (Rawson, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Ushuaia) dont l'activité se résume à évacuer les matières



Figure 1 1. Guirlande urbanisée du littoral (ébauche d'une future mégalopolis ?) ; 2. Métropoles d'équilibre ; 3. Limites des micro-réseaux ; 4. Axes urbains traditionnels ; 5. Axe en puissance du Rio Negro ; 6. Zone à restructurer autour d'un schéma-urbain hiérarchisé : a) priorité 1 b) priorité 2 ; 7. Ceinture de noyaux urbains souhaitable (Rosario - Bahía Blanca).

premières (charbon de Tío Turbio, pétrole de Comodoro Rivadavia, laine et viande de mouton). Cet immense territoire inhabité offre à long terme d'intéressantes perspectives de mise en valeur, car si de vastes régions restent inoccupées, d'autres sont sous-exploitées. Signalons cependant que d'importants travaux hydrauliques en cours sur le *rio* Negro ont pour but de créer un nouveau centre axé sur Bahía Blanca grâce à l'irrigation et à l'énergie électrique ; on projette même d'organiser la pêche industrielle dans les eaux littorales de la Patagonie. Il y a peut être là les éléments embryonnaires d'un futur axe s'appuyant sur Bahía Blanca et Neuquen.

Au nord du 38^e parallèle, c'est le secteur sporadiquement urbanisé avec des ébauches de régions fondées sur des spécialités économiques destinées au marché du littoral ou à l'exportation. On y retrouve évidemment les cicatrices de l'époque coloniale représentées par les trois grands axes de développement avec leurs flux de circulation et leurs courants de relations ; l'ensemble forme un héritage disparate de virtuosités assoupies qui n'ont pas su oblitérer cette mise en place antérieure, ni même s'en affranchir.

Entre la voie de pénétration sous-utilisée des fleuves Paraná et Uruguay et l'axe E.-W.-N. (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Santiago del Estero et Tucumán) s'étale un territoire à peine entamé. Sans doute l'homme est-il réfractaire aux conditions de sécheresse et de mauvais drainage qui affectent les sols de limons et de lœss chichement parés d'un couvert arbustif de transition où dominant l'*algarrobo* et le *quebracho*. On peut tout aussi bien imaginer que, face à l'immensité du territoire à occuper, il aura préféré s'en tenir aux secteurs offrant les meilleures conditions de sol et de climat, encore que le mode extensif d'occupation exigeant de vastes parcelles ait repoussé toujours plus loin à l'intérieur les frontières du secteur valorisé.

Entre l'axe E.-W.-N. et l'axe E.-W. (Buenos Aires, Rio Cuarto, San Luis, Mendoza) le vide existe également et la notion de distance y est en outre accentuée par les obstacles que représentent les alignements longitudinaux des *sierras* pampéennes et de la pré-cordillère. Les *bolsones* de ce désert bio-climatique qui s'étale entre Tucumán et la grande oasis de San Juan (170 km au N. de Mendoza) ont beau être saupoudrés d'un semis de minuscules oasis, on ne saurait y discerner le moindre embryon de colmatage entre les deux axes. Moins de 1% du territoire est effectivement mis en valeur et il faut en parcourir les routes et les pistes pour apprécier le caractère répulsif qui en assure l'étanchéité.

Toutefois, ces deux axes (E.-W.-N. et E.-W.) s'appuient au cœur du pays, au pied même des *sierras* pampéennes, sur l'important centre de Córdoba qui joue ainsi le rôle de plaque tournante au cœur d'un marché continental éventuel.

Normalement la route du piedmont andin, tout comme la voie d'eau du Paraná auraient dû déclencher le désenclavement de l'intérieur du continent (Bolivie et Paraguay). Elles demeurent malheureusement sous-utilisées. Certes, devant un fleuve de la taille du Paraná, on reste surpris du peu d'importance de la navigation. La raison en est pourtant bien simple : cette magnifique voie de pénétration ne pénètre en fait nulle part. Marque indélébile du colonialisme et de l'impérialisme, le vide à l'intérieur du continent sud-américain est peut être

l'héritage le plus tragique qui lui ait été légué. C'est aujourd'hui l'Argentine qui doit surtout faire les frais de cette situation anachronique, car sa propension naturelle à assurer le désenclavement de l'intérieur du continent en a été en quelque sorte marquée.

Que 40% de la population du pays habite actuellement cette guirlande qui s'étale sur 400 kilomètres, entre Rosario et La Plata, ne constitue pas en soi une situation exceptionnelle. Le cas est identique en Uruguay ou en Australie, c'est-à-dire en pays dominés au cours des XIX^e et XX^e siècles par des spéculations commerciales. Ce qui est plus grave, c'est l'accentuation de la disparité entre le Grand Buenos Aires et le reste du pays.² Ainsi, le centre de décision reste isolé par rapport aux régions concernées ; d'ailleurs, on en ressent bien les effets à l'intérieur de l'Argentine où toutes les décisions d'importance sont prises à Buenos Aires. Dans ces conditions, l'influence régionale est très restreinte et l'arbitrage impossible. On ressent alors la nécessité de tempérer la concentration urbaine en favorisant l'essor de métropoles dites d'équilibre, s'appuyant sur des centres déjà existants qui pourraient assurer une forme de développement régional par une polarisation accrue ; une garantie en quelque sorte contre l'inflation permanente.

On distingue actuellement en Argentine cinq métropoles d'équilibre aptes à jouer leur rôle. Tout d'abord Córdoba, par sa position de carrefour et son important développement industriel, demeure, au centre du pays, le pôle d'attraction par excellence et le foyer de décentralisation le mieux placé pour soulager la zone métropolitaine de Buenos Aires. En second lieu vient la zone urbanisée de Mendoza. Celle-ci a pu, depuis une quinzaine d'années, diversifier ses activités (grâce surtout au pétrole et au gaz naturel) et a connu entre les deux derniers recensements (1947-60) une augmentation de population de l'ordre de 38% ; ce qui prouve que la concentration n'est pas exclusive au seul District fédéral. Tucumán, en troisième lieu, a connu également au cours de la même période une augmentation de population du même ordre ; mais ce sont surtout des excédents de main d'œuvre non qualifiée, originaire des oasis des *sierras* pampéennes, de Santiago del Estero ou encore de Bolivie, qui sont venus grossir les rangs de la population locale. Depuis quelques années, cette zone urbanisée a subi le contre-coup d'une monoproduction sucrière en constant déficit financier. Il y a quelque temps, le gouvernement militaire a dû prendre des mesures radicales en vue de freiner une production excédentaire du tiers par rapport à la consommation nationale, et dont les surplus coûtent jusqu'à cinq fois le prix international officiel. Même si, à 300 km au N.-W., Salta donne davantage le reflet d'une prospérité acquise grâce au pétrole et au gaz naturel (+40% d'augmentation de la population de 1947 à 1960) avec en moins les problèmes sociaux qui affectent Tucumán, cette dernière conserve indiscutablement, en dépit d'une longue période de stagnation qui n'est pas près de se terminer, son titre de pôle de la région du N.-W.

Sur le moyen Paraná, les villes-sœurs de Santa Fe et Paraná, avec une croissance modérée liée au développement de leur arrière-pays respectif, forment

² De 1947 à 1960, la population du Grand Buenos Aires s'est accrue de 33% pendant que celle du reste du pays augmentait de 25%.

la quatrième. À 500 km au N., toujours sur le même axe, Resistencia et Corrientes, qu'on doit bientôt unir par un pont en aval de la confluence Paraná-Paraguay, forment la cinquième.

Autour de chacun de ces pôles s'articule une vie de relations basée sur une hiérarchie de centres d'importance variable. La dépendance de chacune de ces régions polarisées par rapport à la capitale, l'absence assez sensible de relations entre elles, qui se traduit par un isolement et une méconnaissance réciproque, les mettent dans un état d'infériorité, de dépendance totale vis-à-vis Buenos Aires. Chacune d'elles ainsi isolée dans le contexte national, mais conservant de très fortes attaches avec la Capitale, posséderait donc à une échelle réduite son propre réseau urbain, un « micro-réseau ». Quant aux régions elles-mêmes, elles sont reliées à Buenos Aires par des noyaux moins importants, presque des villes relais, situées pour la plupart sur les grands « axes urbains » que nous avons décrits. En insistant comme nous l'avons fait sur le rôle des « axes urbains » en Argentine, nous avons voulu demeurer le plus près possible d'une réalité qui prolonge sans cependant altérer de façon sensible la mise en place historique.

Buenos Aires : un pôle inorganique

Sur 3% de la surface du pays (entre Rosario et La Plata) sont concentrés non seulement 40% des habitants mais aussi l'essentiel des activités secondaires et tertiaires. Cette forte densité de population appelle des investissements industriels considérables favorisant sur place un sain marché de l'emploi. On en déduira normalement que pareil processus s'effectue au détriment de l'ensemble du territoire et que ce dernier souffre d'un « désinvestissement » chronique. On a dit à maintes reprises que l'Argentine est un pays en éventail. C'est la croissance démesurée de Buenos Aires qui provoque un évident déséquilibre régional dans le pays. L'expansion urbaine de la Capitale, noyau de ce déséquilibre, a fait déborder les possibilités de son site en créant de sérieux problèmes de logement, de salubrité et de circulation.³

Au cœur de cette mégalopolis encore à l'état embryonnaire, mais dont on peut d'ores et déjà évaluer l'espace qu'elle occupera dans 30 ou 40 ans, Buenos Aires tient une place à part, non seulement au titre de l'excessive polarisation qu'elle exerce ou par le rôle stérilisant qu'elle joue dans ses rapports avec son hinterland, qui se trouve être, comme on le sait, toute l'Argentine, mais encore en tant que superville, métropole d'un pays auquel elle ne correspond déjà plus.

L'agglomération métropolitaine de Buenos Aires, qui regroupe aujourd'hui près de sept millions d'habitants, s'est développée en fonction d'un double processus : par absorption tout d'abord des noyaux suburbains submergés, dépersonnalisés par sa puissance de développement, parallèlement ensuite par la création de nouveaux noyaux. Nous assistons au phénomène classique de l'écoulement de la pâte urbaine amorphe le long des axes, formant tache d'huile ici et là, suivi avec un décalage de 5 à 10 ans du colmatage interaxial (figure 2).

³ ZAMORANO, Mariano, *Problèmes géographiques de Buenos Aires*, Toulouse, Caravelle, 1964, p. 192.

Malgré les espoirs éveillés par les perspectives d'essor des métropoles d'équilibre, on estime que l'ensemble regroupera de 10 à 12 millions d'habitants d'ici 1980-85. Il faudra donc, dans les plus brefs délais, mettre un terme ou tenter d'enrayer dans la mesure du possible l'étalement qui bloque l'espace urbain. Ce dernier se voit en outre occupé spontanément, et le lotissement continu se dilue dans un quadrillage de routes poussiéreuses, entre les digitations en patte d'oie des grandes radiales. On devra par surcroît s'attaquer à l'inviolabilité du parcellaire qui est à l'origine de la disproportion existante entre la masse étalée et la capacité des flux de circulation. Il s'agit, dans une certaine optique de réduire les coûts d'occupation, de procurer des services et d'intensifier le peuplement d'un espace urbanisé sous-utilisé dont la valeur marchande se trouve effectivement soufflée.

Le problème se réduit au façonnement de cette masse informe et anonyme, à sa hiérarchisation à partir du noyau central administratif et commercial, jusqu'à la périphérie et même au delà, en la réorganisant soit en petites unités structurales centrées sur son réseau de circulation, soit autour de points spécifiques, de préférence déjà équipés.

Buenos Aires est une ville riveraine et, comme toutes les villes de front de rive, son champ d'expansion se trouve limité à un hémicycle. De plus, à peine a-t-on quitté l'impressionnant pâtre d'édifices en hauteur du centre polynucléaire, qu'on pénètre sans transition presque, dans les quartiers de résidences d'un seul étage. Même à 35 km du centre, on se retrouve encore en pleine banlieue résidentielle conservant encore une densité appréciable.

Il est possible de distinguer à la périphérie immédiate du centre, trois masses ayant des caractères propres assez bien définis (figure 2). Au nord, en direction du delta du Paraná, nous retrouvons un secteur résidentiel de haute qualité regroupant environ 1 million d'habitants avec, en général, un niveau de vie élevé, si l'on en juge par le flux de circulation automobile et le foisonnement des clubs privés. On y relève un certain nombre d'industries « propres » (appareillage électrique, assemblage), comme les nouvelles usines Ford.

À l'ouest, le revenu per capita est nettement plus bas. On y dénombre certes plusieurs importantes manufactures, mais elles sont relativement dispersées et leur capacité d'absorption de main d'œuvre reste limitée ; elles ne sauraient engendrer un mouvement pendulaire d'une ampleur suffisante pour qu'il puisse contrebalancer l'important flux centripète que suscite la Capitale. Au sud, enfin, c'est la pâte massive et hétérogène d'industries et de manufactures de toutes catégories, farcies de quartiers ouvriers vétustes espérant une hypothétique rénovation urbaine. Ce paysage urbain occupe le triangle ayant pour sommets Avellaneda, Lanus et Quilmes. Les *villas miserias* y sont plus nombreuses qu'ailleurs.⁴ Cette zone a tendance à se prolonger loin vers le sud en raison de

⁴ Le déficit de logements est peut-être le problème social le plus grave auquel doit faire face le pays. La crise est davantage ressentie dans la région métropolitaine de Buenos Aires où un million et demi d'unités de logements font défaut. En août 1963, on a recensé 33 bidonvilles à l'intérieur du seul périmètre de la Capitale fédérale avec 10,663 maisons à une seule chambre. Selon le Département de Police de la Province de Buenos Aires, il y avait même 120 «villas miserias», abritant 300,000 personnes dans le rayon d'influence du Grand Buenos Aires. ZAMORANO, Mariano, *op. cit.*, p. 195.

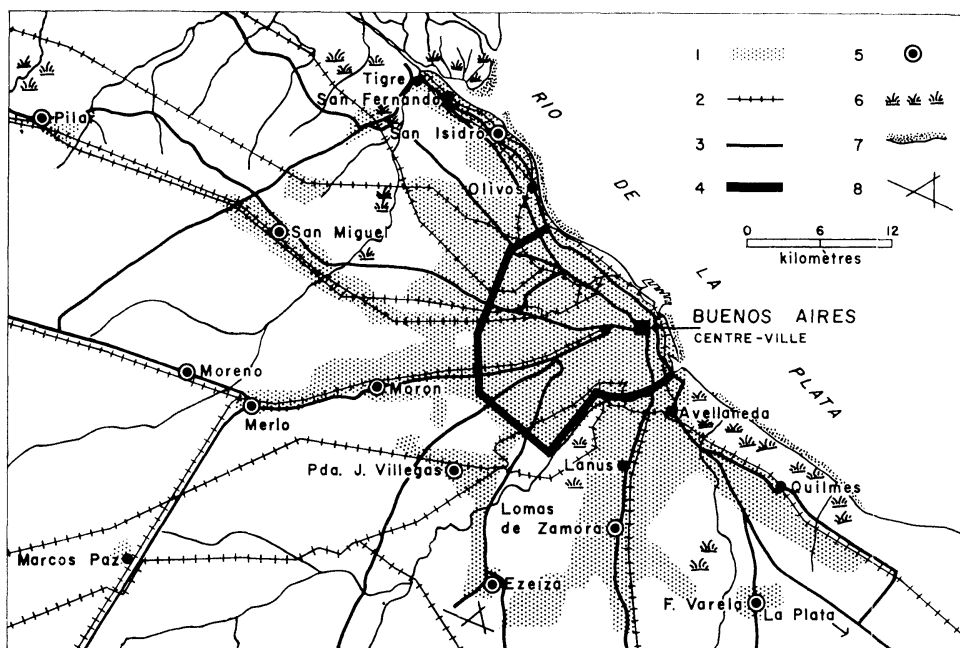


Figure 2 La région métropolitaine de Buenos Aires. 1. Espace urbanisé ; 2. Chemins de fer ; 3. Principaux axes routiers de dégagement ; 4. Voie de ceinture périphérique coïncidant avec les limites de la ville de Buenos Aires ; 5. Points de polarisation qui pourraient contribuer à dégager le centre-ville ; 6. Secteurs mal drainés ; 7. Zones de sédimentation littorale ; 8. Ezeiza (aéroport international).

l'axe routier qui relie Buenos Aires à la capitale provinciale de la Plata, ce qui suscite un flux de relations non négligeable.

Pour chacune de ces masses, il conviendrait donc de fixer des points de polarisation selon un plan bien programmé, assuré des investissements nécessaires et de l'appui inconditionnel des divers départements (*partidos*) politiquement et financièrement autonomes. Le Service d'urbanisme de Buenos Aires peut difficilement faire des recommandations applicables au territoire sis hors limites de la Capitale fédérale, alors que les problèmes avec lesquels il se trouve confronté ont depuis longtemps débordé ses frontières très subjectives. Dans un contexte où la moindre décision, même locale, risque d'avoir des répercussions, on continue à vouloir défendre jalousement ses prérogatives et à afficher une attitude anti-solidaire manifeste. Sans doute le choix des pôles serait-il plus facile au nord, avec San Isidro, San Miguel ou Pilar par exemple. Il apparaît toutefois plus difficile à l'ouest, encore que Morón, Merlo et Moreno, Ciudad General Belgrano ou Ezeiza puissent fournir des solutions acceptables. Possible au sud, il est là plus difficile qu'ailleurs. Un million de personnes s'entassent sans ligne directrice entre Avellaneda et Quilmes sur des terrains bas et inondables ; Lomas de Zamora ou F. Varela pourraient alors être les palliatifs indiqués.

À long terme, on pourrait s'accommoder d'une progression en aires concentriques s'appuyant sur de petits noyaux urbains mieux structurés et offrant

des avantages sûrs. Il serait alors possible de faire échec à l'urbanisation continue tout en conservant des espaces verts importants (parcs, terrains de jeux, parcelles cultivées), enfin d'enrayer l'implantation intercalaire, prélude au colmatage désordonné, processus spontané le plus apparent.

Il s'agirait donc de recréer des noyaux coalescents à une distance s'échelonnant de 20 à 50 kilomètres du centre, c'est-à-dire aux intersections des grandes radiales et des périphériques. Ces noyaux seraient équipés de parcs de stationnement, de centres commerciaux (la fixation de la fonction commerciale est essentielle) et d'un dispositif de services et de redistribution qui puisse absorber un fort pourcentage de la main d'œuvre féminine éventuellement disponible. Des autoroutes et des lignes de chemin de fer électrifiées, profitant dans ce dernier cas du tracé déjà en place et sous-employé, permettraient aux travailleurs d'atteindre rapidement les secteurs d'emploi.

Buenos Aires, disions-nous plus haut, est une ville riveraine ; paradoxalement c'est aussi une ville sans « front de rive ». Prompte à s'installer sur un rebord de terrasse alluviale à l'abri des inondations, elle fut très tôt coupée du fleuve par les installations portuaires et industrielles qui s'y juxtaposèrent. Ainsi isolée de son principal facteur de localisation, elle en perd aussi les attraits ; ce qui explique la hausse sensible des lots dans les secteurs où le fleuve est accessible ou encore dans ceux, tel San Isidro, où le droit d'accès est lié à la propriété d'un terrain.

Le coût élevé des nouvelles surfaces, étant donné leur rareté, a fait surgir de nombreux projets de récupération d'espaces aux fins d'édification urbaine le long de la côte, très basse en général, par suite d'une forte sédimentation. Le seul projet d'envergure en voie de réalisation est celui du Club sportif « Boca junior » au nord de l'embouchure du Riachuelo. On hésite avec raison à miser du côté de la poldérisation, car les vents du sud-est (*sudestada*) peuvent, à l'occasion, provoquer une hausse de niveau d'environ quatre mètres par refoulement des eaux dans l'estuaire de La Plata ; il est donc fort possible qu'une telle opération se révèle à la fois techniquement et financièrement irréalisable. On risquerait en outre d'accélérer dans les installations portuaires un processus d'alluvionnement qui rend les opérations déjà fort coûteuses. Serait-il alors souhaitable, étant donné les difficultés du site et l'actuel encombrement, de répartir ailleurs (à Rosario, Mar del Plata ou Bahía Blanca) une partie des activités portuaires ? Signalons ici que les armateurs ont actuellement tendance à se tourner vers le port le mieux équipé possible mais aussi vers le havre où les navires pourront en une seule opération décharger et charger des marchandises. À cet égard et compte tenu de la densité humaine et industrielle de son hinterland immédiat, Buenos Aires se doit de demeurer sinon le seul port, du moins le « grand port » de l'Argentine.

Entre les réseaux d'hier et de demain

Dans une conjoncture économique où le consommateur revêt souvent plus d'importance que le producteur, n'eût-il pas mieux valu tenter un regroupement

massif de la population à l'intérieur des limites de la riche province de Buenos Aires et s'y livrer à une mise en valeur intensive d'un espace polarisé par des centres industrialisés, en éliminant une bonne partie des difficultés liées au transport? N'aurait-on pu, à partir de là, réaliser subséquemment une occupation systématique et rationnelle de la périphérie en recréant un front pionnier avançant par étapes dans le cadre moderne d'un plan rigoureux? Pour utopiques qu'elles soient, en dehors d'un contexte socialiste, ces considérations devraient éveiller des échos dans un pays sous-peuplé comme l'Argentine où la frénésie de l'occupation intégrale de l'espace est à la source de cette mise en valeur extensive partout acceptée et qu'il devient chaque jour plus difficile de combattre. Dans cette optique il serait sans doute intéressant de favoriser à la limite ouest de la province de Buenos Aires le développement de centres bien équipés, échelonnés le long d'un axe reliant Rosario à Bahía Blanca, susceptible d'assurer un essor mieux équilibré de l'intérieur tout en rompant avec la tradition.

Malgré une mécanisation accélérée dans la Pampa, on a enregistré en 1963 des rendements identiques à ceux de 1954.⁵ Qu'est-ce à dire? Il faut en conclure que la mécanisation de l'agriculture s'est soldée tout simplement par une diminution des heures de travail et par un déplacement de la population, au détriment de la productivité. La main d'œuvre ainsi libérée aura tout naturellement été absorbée par l'agglomération de Buenos Aires et l'ensemble des autres villes du littoral. On voit ainsi comment la mauvaise utilisation d'un outillage agricole perfectionné peut conduire à l'essaimage des populations rurales et sûrement à la formation de *villas miserias* dans les zones urbaines.

Les Portenos ont sans doute trop longtemps profité du mode d'exploitation primaire de leur pays. Si l'ère du parasitisme est révolue, l'intégration et l'identification aux problèmes qui concernent l'ensemble sont loin d'être réalisées. Il faudra que la Capitale se sente davantage solidaire de l'agglomération métropolitaine et celle-ci, de l'aire provinciale et de l'ensemble du pays. Il importera surtout que les solutions soient authentiquement argentines et qu'elles évitent le cumul des retards qui se soldent inévitablement par des insatisfactions.

Malgré les sérieuses difficultés actuelles liées à l'inflation et au défaut d'organisation, de production et de mise en marché, il y a place pour une planification qui puisse préciser et prévoir le développement pour en assurer l'harmonie et l'humaniser. Si l'Argentine a « décollé » économiquement depuis au moins une génération, elle reste loin encore du stade final de « maturité », l'un de ses plus sérieux handicaps demeurant la sous-exploitation de ses richesses naturelles. Là encore, le caractère décalé, presque accidentel, de l'infrastructure urbaine née des différentes étapes de son évolution historique, lui confère, à cet égard, presque un caractère de pays en voie de développement. Ce qui explique qu'en Argentine, on se retrouve au niveau de l'organisation urbaine entre les réseaux d'hier et de demain.

⁵ GIBERTI, Horacio : *Problèmes des structures agraires en Argentine*, dans *Tiers-Monde*, janvier-mars 1966, n° 25, pp. 77-96.

ABSTRACT

Approximately one half of Argentina's population is found along an axis extending between the cities of Rosario and La Plata, and which includes only 3 per cent of the national territory. Because of this striking concentration, Buenos Aires's metropolitan function is of ever-increasing importance; with its seven million inhabitants, it has a virtual monopoly of the secondary and tertiary activities of the country. But this lack of equilibrium, and the city's off-centre location, have made necessary the decentralization of both industry and government. The development of five large centres — Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe — Paraná, and Resistencia — Corrientes — have permitted the establishment of a better balanced urban structure and national economy.
