Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	✔	☐
Impression	☑	☐
Diffusion Intranet	☑	☐
Diffusion Internet	☑	☐
Exposition	☑	☐
Publication non commerciale	☑	☐

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

École nationale supérieure d'architecture de Toulouse _83 rue Aristide-Maillol _BP 10629 _31106 Toulouse cedex 1
Tél. : 33 (0)5 62 11 50 50 _Fax : 33 (0)5 62 11 50 99 _Courriel : ensa@toulouse.archi.fr _Site : www.toulouse.archi.fr

Établissement public décret 81.333 du 6-4-81 _N° siret : 193 101 508/00011 _Code ape : 9215

La Plata - Argentine

De l'espace pensé à l'espace vécu

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Etudiante : Léa Irles

Introduction

L'Argentine est le pays que j'ai choisi pour réaliser ma première année de master en architecture. Pays « neuf », issu de la colonisation et de l'immigration, il m'attirait énormément tant pour sa culture très riche et diversifiée, que pour son architecture, son histoire ou ses paysages. M'intéressant beaucoup à l'histoire, à la fondation des villes et à leur développement, j'étais curieuse de découvrir une ville comme La Plata, qui s'est inspirée de plusieurs styles architecturaux, pour la plupart européens, pour se construire une identité. Cette grande ville récente, au tracé géométrique, d'à peine 130 ans, m'interrogeait. J'avais hâte de confronter mes connaissances de la ville française, produit d'une histoire longue, à la réalité de La Plata et à cette nouvelle vision de l'urbanisme.

En effet, mon expérience de la ville jusque là, se résumait à mon vécu et à quelques études de villes européennes et françaises en particulier qui, chargées d'histoire, résultent des transformations, des accumulations, des soustractions, des approximations, de l'ensemble des actions traduisant l'évolution des modes de vie des habitants, au cours des siècles. La ville que je pratique au quotidien possède un centre ancien, dense, compact et même si cette image là de la ville se perd aujourd'hui au travers de nouvelles pratiques de l'espace urbain, elle conserve des traces d'un lourd passé historique, mêlant les âges (époque romaine, Moyen Age, Renaissance, entre autres) et les styles architecturaux.

Au travers de cette nouvelle expérience que m'offrait la ville de La Plata, je me retrouvais donc pour la première fois confrontée à une ville conçue, pensée et imaginée avant sa construction, avant l'arrivée de ses habitants. J'éprouvais une réelle curiosité vis-à-vis du plan de la ville, basé sur un carré parfait, quadrillé par les voies de circulation et pensé, à la fin du XIX^{ème} siècle, en Amérique Latine, comme la juste réponse, la ville du futur, harmonieuse et la plus propice à un avenir meilleur. J'avais bien entendu déjà étudié quelques exemples de villes au plan quadrillé, des villes nouvelles du XX^{ème} siècle, des bastides médiévales ou encore des plans de reconstruction d'après-guerre, etc.…Mais cette première vision du carré de La Plata, parfaitement régulier, tramé, quasi irréel m'impressionnait, me fascinait, moi habitante d'un modeste village aveyronnais de 2500 âmes.

Je souhaitais dès lors comprendre ce projet de ville idéale et éprouvais un vif intérêt pour l'histoire et le contexte politique, social et économique dans lequel s'inscrivait la construction de La Plata. Comment la ville était-elle née ? Pourquoi avoir choisi cette forme du carré ? Etait-ce un choix symbolique ? Comment la population s'est-elle appropriée un espace déjà pensé avant son implantation ? Comment s'y repérait-on puisque tout paraissait semblable, géométrique ? Dans

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

cette division du carré par un quadrillage, redécoupé lui même en îlots carrés, puis en parcelles, comment percevait-on l'échelle de la ville ? Telles étaient les questions que je me posais en quittant la France pour l'Argentine.

Mon premier contact avec La Plata m'a laissé une impression de confusion, une certaine perplexité née d'un désaccord entre l'image simple et claire que je connaissais de la ville et la réalité. Je m'attendais à rencontrer des limites franches, définies, en résonnance à la stricte géométrie du plan. Alors qu'en réalité, à mon arrivée, je ne me suis pas même rendue compte de mon entrée dans la ville. Où commence et où s'arrête la ville ?
C'est donc avec beaucoup d'interrogations que j'ai commencé à arpenter et à pratiquer cet espace, qui m'est devenu peu à peu familier au fil du temps. Mon expérience s'est enrichie de rencontres, de lectures, de mon apprentissage de l'enseignement de l'architecture à la Faculté de La Plata, délivrant une approche différente de l'architecture et de la manière d'intervenir sur la ville qu'en France. Mais, globalement, ma pratique de cet espace pensé, de cette ville entièrement pensée et imaginée avant sa construction m'a confortée dans mon sentiment premier, celui de l'existence d'un écart conséquent entre un projet de ville idéale et sa réalité physique et humaine.

Le choix de sujet de mon mémoire mobilité s'est donc naturellement orienté sur mes observations précédentes, traduisant le rapport, l'articulation entre l'espace pensé et l'espace vécu. Cette distinction entre les notions d'espace pensé et d'espace vécu date en France des années 1960-1970, avec l'apparition et l'intégration de la sociologie au domaine de l'architecture, et le besoin de considérer l'habitant, non plus comme une « abstraction statistique », un type, mais comme un être concret, complexe. L'espace vécu parle de l'espace arpenté par l'homme, sujet à l'imprévisibilité des formes d'appropriation, aux pratiques habitantes, qu'il s'agisse des usages ou des représentations. Cette mise en relation de l'espace produit avec la société qui le produit vient s'opposer à la théorie spatialiste basée sur la « *conviction profonde que la pertinence de* la *réponse du point de vue de l'organisation harmonieuse de l'espace est capable d'agir,* [d'influer] *de façon décisive sur la société.* »[1]
Le cas de la ville de La Plata qui a été entièrement imaginée avant sa construction soulève une interrogation sur la possibilité et la manière d'imaginer, de se projeter dans un espace qui, pour le cas d'une ville, va être vécu par un groupe d'individus. Je me suis donc posée la question suivante : un projet théorique de ville peut-il prévoir la manière dont l'homme va vivre et s'approprier l'espace ?

1 Daniel Pinson, *Enjeu social de l'ouvrage et maîtrise partagée de l'œuvre*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 211

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour répondre à cette problématique je me suis appuyée sur l'analyse historique du cas de La Plata, sur des réflexions et références théoriques, articulées à ma perception et à ma lecture du terrain.

J'ai, dans une première partie dédiée à l'espace pensé, essayé de comprendre le « pourquoi » de la construction de ce plan de ville nouvelle, en étudiant son contexte historique, politique, économique, social et culturel et les modèles européens de villes idéales qui ont influencé son tracé.

Dans un deuxième temps, j'ai voulu rendre compte de la réalité de la ville aujourd'hui, du point de vue de la forme urbaine et des écarts avec le plan fondateur, et de la façon dont elle est vécue par ses habitants.

La dernière partie cherche des éléments de réponse justifiant la différence observée entre l'espace pensé et l'espace vécu, en interrogeant les notions d'espace fermé et d'espace ouvert, à savoir la distinction entre des projets figés, clos, imposant à l'homme une forme rigide et ceux élaborant un dispositif ouvert capable de s'adapter aux évolutions de la société. Et donc, finalement pose la question du rôle que joue l'architecte ou l'urbaniste dans le rapport que l'homme entretient avec son lieu de vie.

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction p. 2

I) L'espace pensé p. 6 à 23

1) Présentation de la ville de La Plata p. 6 à 16
Le système urbain argentin p. 6
Les origines de la ville de La Plata p. 8
Le plan initial de 1882 p. 10

2) « La Plata : Una Obra de Arte » p. 17 à 23
Influences et modèles du plan de La Plata p. 17

II) L'espace vécu p. 24 à 40

1) De la ville idéale à la ville réelle p. 24 à 32
Les premières constructions p. 24
La « casa chorizo » p. 24
L'échec des règlements urbains : développement et distorsions p. 27

2) Les modes d'habiter p. 32 à 40
Mémoire collective p. 32
Mes impressions sur la ville p. 37

III) Espace fermé / Espace ouvert p. 41 à 46

1) L'échec d'un projet théorique et formel p. 41 à 43
Un mythe urbain fonctionnaliste p. 41

2) La ville en mouvement p. 43 à 46
La place de l'habitant dans la ville p. 43
Le rôle des architectes et urbanistes

Conclusion p. 47

Bibliographie p. 49

Annexes p. 51

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

I) L'espace pensé

1) Présentation de la ville de La Plata

Le système urbain argentin

L'Argentine est un pays d'Amérique du Sud de 2,8 millions de km^2 pour une population totale de 41.000.000 d'habitants, soit une densité de 14 hab/km^2. (Par comparaison la France a une densité d'environ 104 hab/km^2). Pays de tradition agraire dont l'économie repose majoritairement sur l'élevage et l'agriculture, il concentre paradoxalement, aujourd'hui, 86% de sa population dans des agglomérations de plus de 250.000 habitants.

Située dans la région du rio de la Plata, Buenos Aires, la capitale fédérale, avec plus de 13 millions d'habitants, est le cœur financier, industriel, culturel et commercial de l'Argentine. Elle draine la presque totalité des ressources du pays, depuis son ouverture économique, aux marchés européens au milieu du XIX^{ème} siècle.

La colonisation de l'Argentine par les espagnols, débuta à partir du XVI^{ème} siècle, plus précisément en 1516, quand Juan Diaz de Solis découvrit l'embouchure du rio de la Plata. A partir de là, de nombreuses expéditions furent ainsi commanditées au sud du continent américain dans le but de fonder des villes nouvelles, symboles de la domination des colons sur les territoires indigènes.

Ces villes étaient construites, conformément aux directives des « Leyes de los Reinos de Indias », promulguées en 1573 par le roi Felipe II et abolies en 1810. Ces lois furent dictées par la couronne espagnole pour contrôler, ordonner et systématiser la vie sociale, religieuse, politique et économique dans les colonies. Elles sont inspirées des écrits de Vitruve (30 av JC), d'Alberti (1485) et de Palladio et de l'expérience d'un demi siècle de colonisation en Amérique Latine. Leur application aujourd'hui, se retrouve dans le tracé original et la conformation urbaine de la plupart des villes fondées en Amérique.

Il s'agissait d'établir un ensemble de règles qui allaient du choix du site à la répartition des parcelles entre les colons. Elles indiquaient également la manière d'occuper le terrain périphérique de la ville, les dispositions relatives à l'organisation des activités à l'intérieur de celle-ci, etc.

Le terrain était choisi en fonction de plusieurs facteurs : un site facile à défendre, une terre fertile, la présence d'eau potable, un climat favorable, la proximité d'une forêt ou d'un bosquet pour trouver le combustible et les matériaux de construction et des chemins d'accès.

Bien qu'il ne soit pas mentionné explicitement, le tracé en quadrillage du plan est induit par l'ensemble des règles qui régissent l'organisation de la ville. Ainsi, l'emplacement de la place

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

principale, rectangulaire, aux dimensions préalablement définies, est un élément essentiel du plan. Les rues principales suivaient parallèlement et orthogonalement, les deux directions des côtés de la place.
Le tracé en quadrillage était choisi pour des raisons pratiques ; il donnait les premières bases pour construire rapidement une ville, sans passer par l'étude complète des particularités du site, et il permettait aux colons de se distribuer les terrains équitablement.

L'Argentine proclama son indépendance lors de la Révolution de mai, le 25 mai 1810, indépendance acquise définitivement le 9 juillet 1816.
A cette époque, le littoral atlantique restait l'une des zones les moins peuplées d'Argentine et, les villes à l'intérieur des terres, telles Tucuman ou Cordoba, étaient les principaux centres de production de produits manufacturés (textiles, cuir,…) connus jusqu'en Europe.
En 1857, grâce à la construction des premières lignes de chemin de fer, dans la région du rio de la Plata, l'économie du pays se tourne alors inexorablement vers Buenos Aires, qui accroit petit à petit sa puissance industrielle. Son port lui permet d'exporter vers l'Europe, les produits issus de l'agriculture et de l'élevage du pays tout entier et ainsi, de jouer un rôle prépondérant dans l'expansion économique de l'Argentine.
Le développement des exportations est notamment rendu possible par deux innovations techniques :
- La réfrigération artificielle de la viande, alors conservée et apte à être commercialisée hors du territoire. Ce procédé ouvre la porte à une colonisation à grande échelle du pays. Le général Julio A. Roca entame « la conquête du désert », à la recherche de nouvelles terres, libres de toute exploitation pour l'élevage, exterminant et délogeant dans le même temps les indigènes qui les occupaient. Cette colonisation des terres du sud marque la dernière phase de la conquête espagnole du territoire.
- La mise en place et l'utilisation du fil de fer barbelé qui va permettre de délimiter les territoires (les parcelles des colons) et de garder sur place des milliers de bêtes.
A la fin du XIX^{ème} siècle, le pays connaît alors une véritable révolution économique et sociale car, pour répondre à la demande internationale croissante de produits agricoles, il ouvre ses portes à la main d'œuvre immigrante venant d'Europe. De 1857 à 1930, plus de 3.385.000 étrangers s'installent en Argentine, principalement dans la région de la Pampa et dans la province de Buenos Aires.
Ce flux de population est stoppé par la grande crise de 1930 mais est remplacé par un exode rural, à l'intérieur du pays, tout aussi conséquent. Le nombre d'habitants à Buenos Aires, par

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

exemple, passe d'environ 200.000 en 1869 à plus de 2 millions en 1914 et 9 millions en 1980 (soit pratiquement le tiers de la population du pays à cette époque là). Cette arrivée massive de gens va entraîner d'énormes problèmes de gestion, surtout en ce qui concerne le logement. Dans les années 80, plus d'un tiers de la population argentine vit dans des conditions de vie insalubres. S'ajoute à cela, les problèmes de pollution, de maintien des voies de circulations et d'équipement social, de transport collectif.

L'Argentine est donc un pays qui a été construit en l'espace de cinq siècles. Ses villes ont une histoire récente, héritée de la période de la colonisation espagnole. Aujourd'hui, on assiste à l'expansion de celles-ci hors de leurs limites, à un développement urbain anarchique, les traces de l'architecture coloniale se perdant dans le langage éclectique qui surgit de par l'absence totale de normes urbaines. Les tours et les immeubles de plus de vingt étages côtoient et se mêlent aux maisons typiques en rez-de-chaussée du XVIII^{ème} siècle.

Les origines de la ville de La Plata

La construction de la ville nouvelle de La Plata en 1882 s'inscrit dans un contexte particulier. Cette période est marquée par une expansion économique du pays sans précédent et par une situation politique exceptionnelle.

En effet, au XIX^{ème} siècle, le pays se caractérise par un dualisme qui divise Buenos Aires, capitale de la nation et de la province (du même nom), tournée résolument vers l'Europe, et l'ensemble des villes provinciales du territoire, repliées sur elles-mêmes, gouvernées par les grands propriétaires terriens et soutenues par les « conservateurs ».

La Constitution de 1853, inspirée du modèle libéral des Etats-Unis, place Buenos Aires sur un pied d'égalité avec les autres provinces. A partir de ce moment-là, des conflits internes éclatent entre la Confédération Argentine et la province de Buenos Aires.

Plus tard, un accord est signé, proclamant la ville Capitale Fédérale, la soustrayant au territoire de la province et la déchargeant de son rôle de capitale provinciale. La décision est donc prise de déplacer le siège du pouvoir provincial, dans une ville existante de la région.

C'est Dardo Rocha, alors gouverneur de la Province de Buenos Aires, qui soumet l'idée de la construction d'une ville nouvelle, capitale provinciale, prête à recevoir l'administration de la région. L'ambition secrète du gouverneur Rocha est d'être élu président de la nation lors des prochaines élections, en 1886, et de faire de la future ville de La Plata, la capitale du pays, au

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

détriment de Buenos Aires. Ceci explique en partie l'extrême rapidité avec laquelle fut construite la ville de La Plata.

Dardo Rocha avait une idée très précise de l'image de la ville qu'il voulait donner. Elle ne serait pas un simple complexe administratif mais le véritable centre du pouvoir provincial, symbole de l'unité du pays. Résolument tournée vers la modernité, la « nouvelle Buenos Aires » devait faire le lien entre les courants académiques et industriels de la fin du XIX^{ème} siècle. Elle s'inspirait pour cela des nouveaux impératifs, en vigueur en Europe pour les normes hygiénistes et esthétiques.

Trois commissions avec chacune un objectif différent furent crées. Il est intéressant de signaler que pour chacune d'elles, des représentants du savoir médical étaient intégrés aux équipes. Ces derniers, diffuseurs des courants hygiénistes européens (principalement anglais) avaient la grande préoccupation de trouver pour le pays, récemment unifié, les conditions les plus propices à son développement. Les textes de l'époque parlent [non seulement du tracé de la ville mais aussi de la superficie urbaine adéquate et maximale par habitant, du nombre d'habitants maximum pour une ville, de la qualité du sol, des différentes échelles urbaines (quartier, voisinage, rue, etc.), du revêtement de sol, du problème de l'eau pour la population et les industries, de la circulation automobile, des canalisations souterraines, de la purification des eaux usées, etc.][2]

La première commission était en charge des possibilités de localisation de la future ville. Certaines conditions préalables devaient guider les recherches comme, la facilité d'accès, la distance relativement proche avec Buenos Aires, la possibilité d'y construire un port, la qualité de la terre pour les constructions et l'agriculture, la présence d'eau potable en quantité suffisante, etc.

La deuxième devait organiser un concours international pour la conception de six grands édifices publics de la ville.

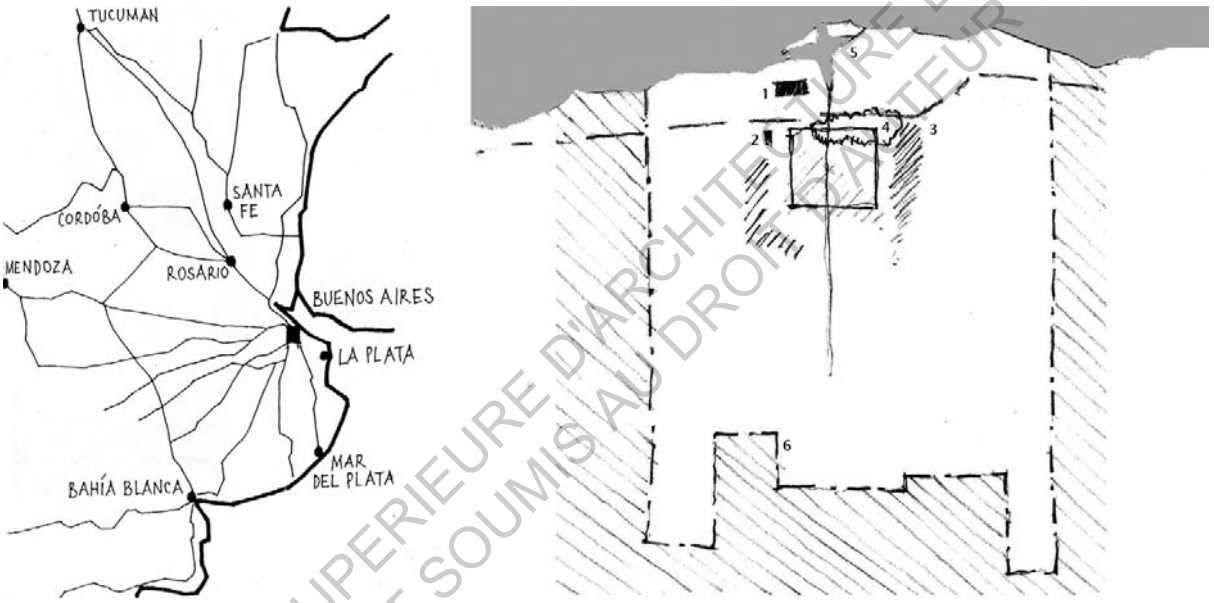
La dernière, composée par le Département des Ingénieurs, s'occupait du tracé de la ville et du dessin de douze de ses édifices publics. L'ingénieur Pedro Benoît, aujourd'hui considéré comme l'auteur du plan de La Plata fut considérablement aidé dans sa tâche, notamment par l'architecte Juan Martin Burgos, formé en Italie, à l'Académie San Lucas de Rome.

Cette séparation des tâches, induit le fait que le plan de la ville ait été pensé sans la connaissance du terrain sur lequel il allait s'implanter. De la même manière, les édifices publics ont été conçus indépendamment de leur environnement.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2 Olga Ravella, Nora Giacobbe, *El pasado y el presente en la sustentabilidad urbana /El caso de la ciudad de La Plata, Argentina*

C'est la région de la commune d'Ensenada, située à environ 60 km au Sud-Est de Buenos Aires et reliée à celle-ci par une ligne de chemin de fer, qui fut choisie pour accueillir la construction de la ville nouvelle. La ville serait ainsi assez proche de la métropole pour bénéficier de son influence et suffisamment éloignée pour assurer sa propre autonomie. Proche du Rio de la Plata, elle possédait déjà un point d'ancrage sur l'Atlantique avec son port naturel, formé par un petit estuaire, utilisé depuis le XVI[ème] siècle. Celui-ci fut, à partir de 1883, transformé en véritable port. La Plata fut construite à environ 10 km à l'intérieur des terres, au niveau d'une légère élévation du sol, appelée « lomas de la Ensenada » (= collines), qui la séparait de la zone inondable du fleuve



a) b)

[3] a) Situation de La Plata dans la Province de Buenos Aires
b) Situation de la région avant la fondation de la ville (1 : ville d'Ensenada, 2 : village de Tolosa, 3 : « lomas de la Ensenada, 4 : Mont d'Eucaliptos, 5 : Port de Berisso, 6 : limite du Parti)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le plan initial de 1882

Le plan initial de 1882 a été pensé pour accueillir une population allant de 150.000 à 200.000 habitants. Elle atteint aujourd'hui presque un million d'habitants. La future ville nécessitait un terrain de 2.500 à 3000 hectares, qui fut choisi dans la région d'Ensenada, proche de deux villes et d'un port déjà existants. Ensenada, de 7000 habitants, située près du port,

[3] Illustrations redessinées, issues de l'ouvrage de Alain Garnier, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* p 15 et 46

servirait à son développement. Et Tolosa, plus à l'intérieur des terres de seulement 700 habitants, pourrait participer comme support au début de la construction de La Plata.

Le plan de la ville, présenté par le Département des Ingénieurs, est un carré parfait de 5196 m de côté, délimité par un boulevard périphérique de 100 m de large. Celui-ci, s'arrondit au niveau des quatre angles du quadrilatère, conférant à la figure l'image d'un système clos, terminé. Cette circulation périphérique devait jouer à la fois le rôle de limite de la ville et permettait en même temps de desservir l'ensemble du tissu urbain. L'idée était d'y intégrer aussi la voie ferrée.
L'élément qui régit l'organisation générale du plan est sans nul doute l'axe monumental. Composé de deux avenues parallèles, c'est de façon symétrique à cet axe que se compose l'ensemble du plan de la ville. Les principaux édifices publics de La Plata y ont été construits : La Cathédrale, la mairie, le théâtre, le Siège du Gouvernement et de la Législature Provinciale… Ces édifices publics répartis su l'axe central, ainsi que ceux positionnés symétriquement à ce dernier, devaient être des points de repère visuels majeurs dans l'ensemble du « casco urbano » (j'utiliserai cette appellation, en français « casque urbain » pour désigner le carré de La Plata ainsi qu'il est mentionné dans les textes en espagnol), perceptibles dans toute la ville. Les architectes de l'époque ont su définir une hiérarchie particulièrement harmonieuse entre les monuments publics. Ainsi, la double hiérarchie municipale et provinciale a su trouver son expression au travers des places Moreno et San Martin sur l'axe monumental.
Il faut savoir que les premières constructions, principalement édifiées pour les personnes venues travailler à la construction de la ville nouvelle, respectaient une règle urbaine concernant la hauteur maximale des maisons. Celles-ci étaient édifiées sur un seul ou deux niveaux maximum et ne devaient pas dépasser les 8 m sous la corniche. Cela permettait de donner l'image d'une ville homogène et renforçait la symbolique du pouvoir, véhiculée par les édifices monumentaux, concentrés sur l'axe central.
Le traitement des édifices publics et privés suit des formes très contrastées. La différence s'opère dans un premier temps au niveau de l'implantation sur le tracé parcellaire. En effet, chaque édifice public est érigé au centre d'une « manzana » (îlot carré ou rectangulaire) de quelques cent mètres de côté. De grandes proportions, ils marquent un retrait délibéré par rapport aux limites de l'îlot, et sont ainsi entourés de jardins. Cela met en valeur leur statut « *d'objet unique* », clairement identifiable dans le « *système de points de référence* »[4] véhiculé par l'axe monumental. A l'inverse, les édifices privés, sont alignés en bordure de « manzana », sur la ligne municipale et marquent la limite avec la voie publique. Ils libèrent ainsi le cœur de l'îlot, végétal.

4 Conti, A et al. ;1989 :18

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Enfin, le symbole de l'axe principal va au-delà des limites du tracé de la ville car ses directions pointent le port au nord-est et l'intérieur du pays au sud-ouest. Il place La Plata comme interface entre l'Argentine rurale et celle qui s'ouvre aux marchés mondiaux.

L'intérieur du carré est découpé en 38 fois 38 « manzanas », par un système de voies de circulation, hiérarchisées en fonction de leur situation dans la ville et de leur largeur. Nous pouvons les classer dans plusieurs catégories :

La première concerne le boulevard périphérique, large de 100 m, qui ceinture la ville. Il est alimenté par un réseau orthogonal formé par 11 avenues de 30 m de large, qui desservent de manière homogène l'ensemble du tissu urbain. Deux d'entre elles s'accolent pour former l'axe central monumental. On retrouve ces avenues toutes les 6 « manzanas ».

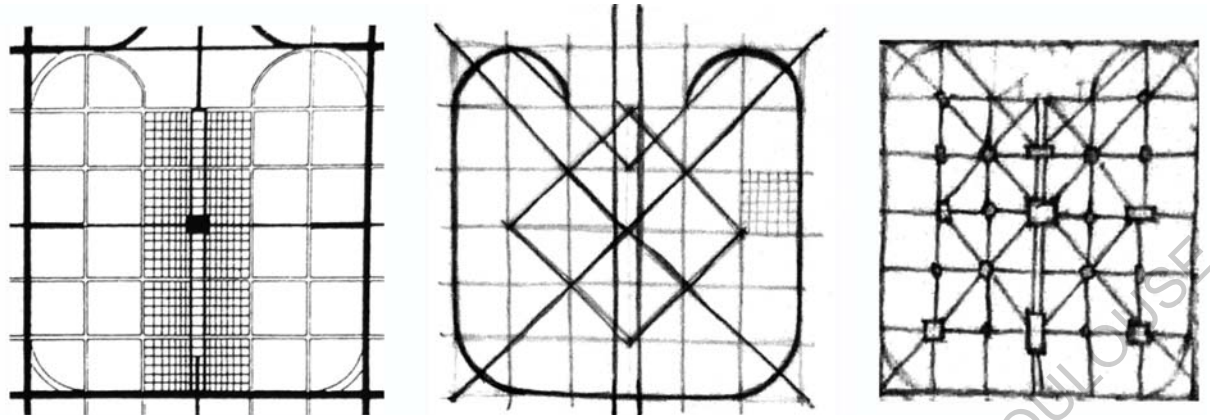
A l'intérieur même de cette grille géométrique, un troisième type de voies, des rues de 18 m de large, complète le quadrillage du plan, cette fois-ci à l'échelle des « manzanas » et des habitations.

Le système des diagonales constitue lui-aussi un jeu complexe de hiérarchisation et s'intègre à la réflexion sur les places publiques. En effet, deux d'entre elles, larges de 30 m, viennent relier les angles opposés du carré et se joignent au niveau de la Plaza Moreno, place centrale de la ville sur laquelle a été construite la Cathédrale. Quatre autres, secondaires, forment un losange qui enserre le centre-ville et les dernières ont pour rôle de faciliter l'accès au centre depuis des zones plus reculées du carré.

De cette manière, la composition de l'ensemble des voies de circulation s'oriente et met en valeur le centre-ville et l'axe principal, dans lesquels se trouvent les édifices publics, symboles du pouvoir.

Pour renforcer encore ce caractère de monumentalité, les « manzanas », se rétrécissent et deviennent de moins en moins larges en se rapprochant de l'axe central, jusqu'à atteindre 60 m de large pour les îlots bordant les avenues centrales. Cette particularité du parcellaire répond à deux objectifs ; donner une densification plus importante des constructions dans le centre, par le resserrement des îlots et raccourcir les distances pour une meilleure accessibilité piétonne des espaces.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



a) b) c)

[5] a) Mise en valeur de l'axe central par le rétrécissement de la largeur des « manzanas » qui le bordent
b) Différentes échelles des voies de circulation : boulevard périphérique, diagonales, avenues, rues
c) Principe des places, localisées aux intersections des avenues et diagonales

L'un des éléments remarquables de la ville de La Plata concerne le traitement de ses places et espaces publics.

Les places proviennent des intersections entre les différents réseaux viaires, entre les avenues et les diagonales. Elles marquent une pause, un lieu agréable bordé d'arbres dans l'ambiance urbaine. Les deux principales, la Plaza Moreno et la Plaza San Martin, places civiques, sont localisées sur l'axe central, près des institutions gouvernementales. Les quatre autres places, qui les suivent en importance par la taille, devaient accueillir les foires et marchés quotidiens et hebdomadaires de la ville. Lors de l'élaboration du plan en 1882, la place était sensée représenter l'élément structurant du quartier dans lequel elle s'implantait. Son échelle pouvait varier, suivant la position et le rôle de celle-ci dans le plan, et occuper la surface d'une « manzana » soit 1,4 hectares, ou atteindre 11 hectares, soit 8 « manzanas » pour les plus grandes.

En ce qui concerne les parcs, le plus important, le *Paseo del Bosque*, se situe au nord-est de la ville, dans la prolongation de l'axe monumental, sur un site naturel d'environ 150 hectares, ordonné et modifié, qui constitue aujourd'hui le véritable poumon vert de La Plata. Il abrite un lac, un jardin zoologique et botanique, un amphithéâtre, un observatoire astronomique et le Musée des sciences naturelles.

Surnommée « ville des tilleuls et des diagonales », La Plata est considérée comme la ville d'Argentine la plus pourvue en places et espaces verts. La végétation joue un rôle important dans la hiérarchisation des voies. Ainsi chaque avenue ou rue se caractérise par la plantation d'une espèce d'arbres. Les premières années de la construction, l'on dénombrait plus de quarante variétés d'arbres : des tilleuls en grande majorité, des platanes, des orangers, des érables, des

[5] Illustrations redessinées, issues de l'ouvrage de Alain Garnier, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* p 50-52

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

jacarandas, etc. Plus de la moitié de cette végétation sera pourtant arrachée dans les années 50, pour faire face aux nouvelles conditions imposées par l'arrivée de l'automobile, à la pollution, au vandalisme et au manque d'entretien.

Au niveau du système du parcellaire, comme nous l'avons vu précédemment, l'unité urbaine de base est la « manzana ». Originalement, elle constitue un groupement d'édifices répartis sur plusieurs parcelles faisant partie d'un îlot de forme carré (120 m/120 m) ou rectangulaire (100 m/120m), ceinturé sur ses quatre côtés par des voies de circulation. L'unité de mesure urbaine de ces villes, caractérisées par un plan en quadrillage, se nomme « cuadra ». C'est la distance entre deux rues séparant deux « manzanas ».

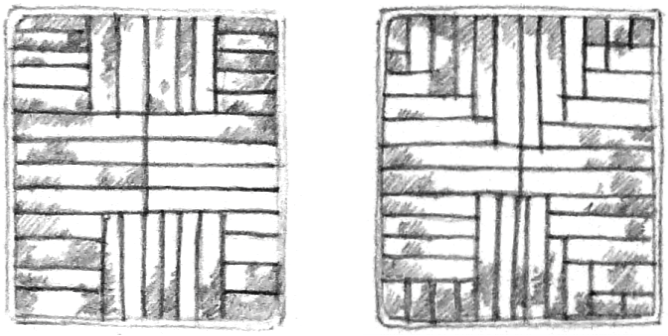
La Plata présente plusieurs particularités dans son système de « manzanas » et se différencie ainsi des autres villes coloniales, aux plans réguliers et régis par les « Leyes de Indias ». (Celles-ci avaient traditionnellement un tracé orthogonal ajusté sur des manzanas de 86 m de côté.)

Le système urbain de la ville nouvelle de La Plata, se caractérise par un rétrécissement de la largeur de ses « manzanas », en s'approchant, de part et d'autre et symétriquement à l'axe central, principal. Une autre déformation des îlots s'opère au niveau des diagonales qui tronquent leurs angles. De plus, certaines places aux formes géométriques plus complexes que le simple quadrilatère (losange, octogone) participent à ce découpage du parcellaire irrégulier. Ainsi, le système de distribution des parcelles à l'intérieur des « manzanas » est assez complexe, en raison de la multiplicité des situations rencontrées, notamment dans le centre-ville.

Nous distinguons néanmoins deux schémas parcellaires dominants qui se sont plus ou moins adaptés aux différentes formes d'îlots. L'on observe des divisions parcellaires en H et en X, avec une disposition des jardins particuliers en cœur d'îlot, marqués par un mur de limite qui entoure l'ensemble de la propriété. L'objectif était de fournir une façade sur rue construite et homogène, de manière à ce qu'aucun des côtés de l'îlot ne soit délaissé, ne soit considéré comme une façade aveugle donnant sur un mur ou un fond de parcelle. Cela permettait également d'introduire la présence du végétal dans le domaine privé.

Cependant, rapidement et dès les premières constructions, cette répartition du parcellaire va faire l'objet d'une importante spéculation financière qui, au fil du temps va modifier ces schémas originaux et par conséquent l'image de la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



[6] Système de parcellaire le plus courant à La Plata, en H ou en X, avec le front bâti et le cœur d'îlot végétal

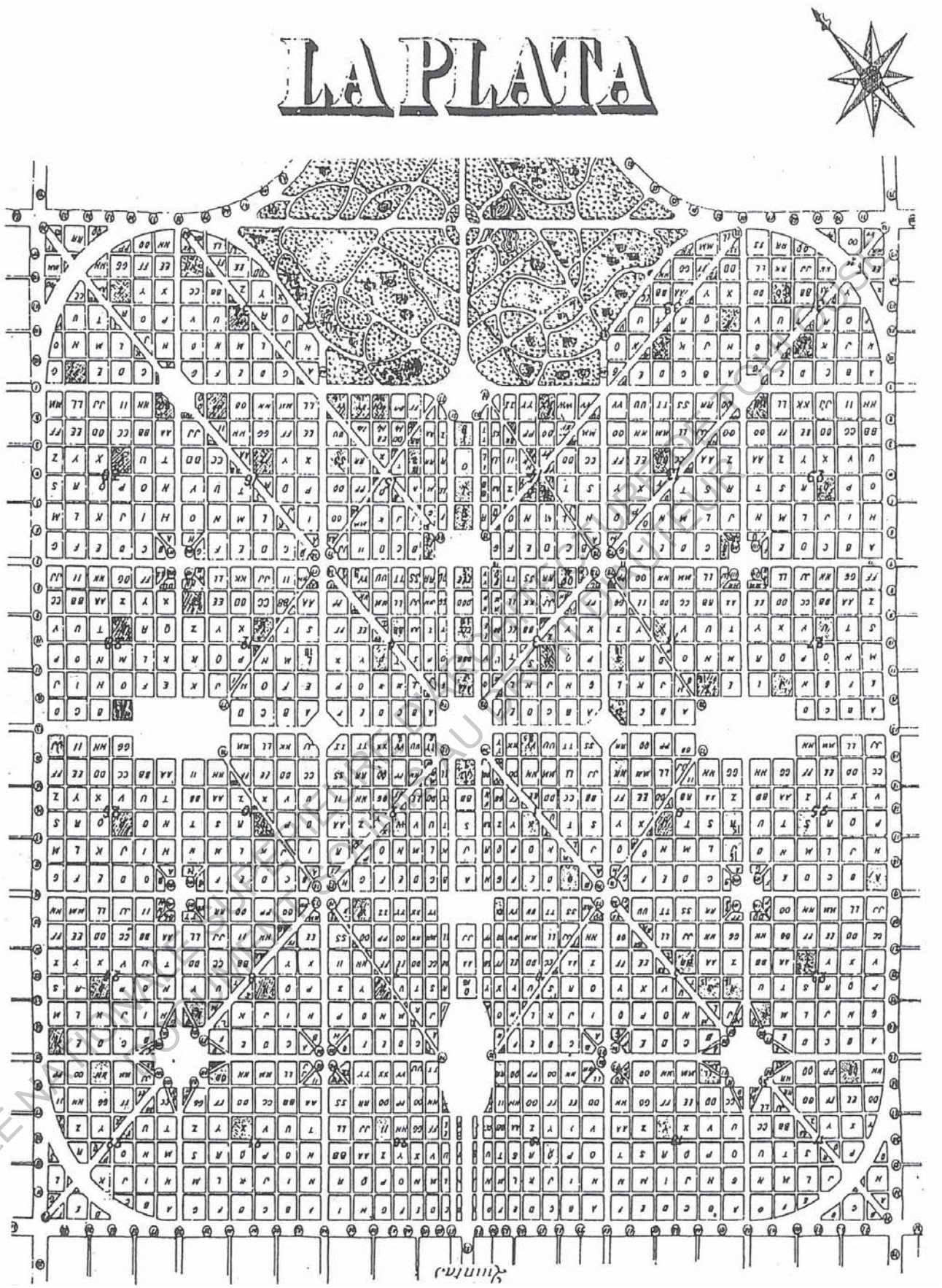
L'extérieur du casque urbain constituait la ceinture agricole (horticulture) destinée à l'approvisionnement de La Plata. L'espace devait y être divisé entre les fermes et les maisons de campagne, en fonction du type de production.

Le [cimetière et les hôpitaux, considérés comme incompatibles avec le bon fonctionnement de l'aire urbaine][7], selon les idées hygiénistes, ainsi que quelques activités industrielles faisaient eux aussi partie de cette périphérie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

6 Illustrations redessinées, issues de *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidaes,* Municipalidad de La Plata, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

7 Olga Ravella, Nora Giacobbe, *El pasado y el presente en la sustentabilidad urbana /El caso de la ciudad de La Plata, Argentina*



Plano fundacional del 19 de noviembre de 1882

Reproduccion de la litografia conservada en el Museo y Archivo Dardo Rocha de La Plata, issue de l'ouvrage de Alain Garnier, El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata, p 23

2) « La Plata : Una Obra de Arte »

Influences et modèles du plan de La Plata

La ville imaginée en 1882 se présente sous la forme d'un carré parfait. Celui-ci possède ses quatre angles orientés suivant les quatre points cardinaux et un axe principal abritant les édifices publics majeurs, orienté vers le port, positionné perpendiculairement à la côte atlantique. Le carré, nommé aussi « casque urbain », réserve 58% de sa superficie à la construction, 34% à la circulation et 8% aux espaces verts, places et parcs. Un quadrillage vient structurer le plan en le découpant par l'intermédiaire de voies de circulation en « manzanas ». Huit diagonales ont également été ajoutées à ce quadrillage, formant au niveau de leurs intersections, des places de tailles plus ou moins importantes suivant leur position dans la ville. Ainsi l'on dénombre en tout 22 places, de formes géométriques, dans le plan original de La Plata.

Il est intéressant de comprendre le cheminement qui a conduit à imaginer, à la fin du XIX^{ème} siècle, le plan d'une ville sur la base de ce carré, parfaitement géométrique, dans son découpage et dans l'agencement des places qui le composent.

Le damier classique

Il faut savoir que l'utilisation du damier dans la construction des villes est une constante urbanistique historique, que l'on retrouve chez plusieurs civilisations. Il semblerait que son origine remonte à l'époque romaine, au V^{ème} siècle avant JC, avec l'introduction par Hippodamos de Milet, architecte grec, de nouvelles règles d'urbanisme, conférant au plan une certaine rationalité et rigidité dans les alignements des rues et leur organisation. En réalité, suite à certains travaux archéologiques réalisés à la fin du XIX^{ème} siècle, il est apparu que des villes au plan orthogonal existaient déjà au VII^{ème} siècle avant JC.

L'utilisation du tracé géométrique, en damier ne vient pas d'un modèle théorique reproductible mais résulte plutôt d'un moyen de production de la ville, appliqué pour la régularité et l'image d'ordre qu'il confère au plan.

Depuis, nous avons pu observer ce type de plan dans des villes grecques ou romaines sous l'Antiquité, dans des villes du Moyen Age dites « bastides », dans des plans de reconstruction en Europe, dans les villes nouvelles américaines et chinoises, etc.

Comme nous l'avons vu précédemment, il a été considérablement employé pendant la période de la colonisation de l'Amérique et l'application des « Leyes de Indias » dans les colonies espagnoles. Il constituait un schéma clair, hiérarchique et rapide à mettre en œuvre.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La ville idéale de la Renaissance

Dardo Rocha, avec ses ambitions présidentielles, prévoyait pour La Plata l'expression d'une ville monumentale, véritable symbole du pouvoir politique. Nous supposons qu'il ait été fortement inspiré par les études sur les villes idéales de la Renaissance. L'époque moderne, en Europe, a fait l'objet de nombreux projets, pour la grande majorité, irréalisables, puisqu'ils induisaient une destruction de la ville et exigeaient de trop grandes dépenses financières.

Les villes européennes, à la fin du Moyen Age ont hérité de cette période, des rues étroites, résultat des empiètements des constructions privées sur ce qui deviendra le domaine public, par la suite. Ce sont des villes qui conservent des traces d'une période marquée par de nombreuses crises et guerres. Refermées sur elles-mêmes à l'intérieur d'épais remparts, elles gardent l'image de villes militaires et nient, par conséquent, l'espace extérieur aux murs qui les entourent. Il y a un refus de penser la périphérie et de projeter l'évolution future de la ville hors de ses limites.

Les villes idéales traduisent, dans ce contexte, une organisation spatiale rigide, avec des espaces clairement définis et hiérarchisés autour du centre religieux.

La géométrie et la symétrie deviennent des outils pour atteindre la beauté, la perfection. Au travers d'un tracé de formes égalitaires, elles représentent le langage de la raison et le contrôle de la nature. Elles intègrent également une réflexion plus profonde sur l'homme du Quattrocento, ses relations au monde qui l'entoure, à l'univers. L'homme s'inscrirait dans un univers géométrique dans lequel le cercle comme le carré seraient des figures fondamentales d'une loi, d'un mystère de la nature dans lequel les proportions reflèteraient l'ordre de l'univers. On peut faire le parallèle avec *L'homme de Vitruve* de Léonard de Vinci, qu'il inscrit à la fois dans le carré et dans le cercle. C'est ainsi mettre en évidence, d'une part, l'origine terrienne de l'homme et son aspect matériel, physique et, d'autre part, son rapport cosmologique et spirituel, sa place centrale dans l'univers, du point de vue des humanistes.

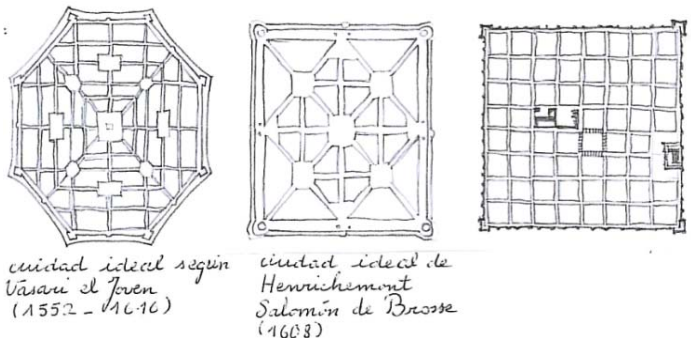
« La geometria se inserta en un conjunto mas amplio de preocupaciones y que concierne a las relaciones generales del hombre en el universo. Al observar la vision cosmologica del mundo helenico donde el hombre se inscribe en el circulo como en el cuadrado, las dos figuras fundamentales del universo geometrico, vemos que existe una ley, un misterio de la naturaleza segun el cual las proporciones reflejan el orden universal »[8]



8 Municipalidad de La Plata, *La Plata : Una Obra de Arte, p.423*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

On peut faire le parallèle entre ces villes de papier, imaginées comme des objets parfaits, achevés, basés sur des trames géométriques, et le plan de La Plata qui s'appuie sur les mêmes principes. La ville nouvelle originale présente elle aussi les caractéristiques d'une ville fermée dans la forme du carré, non dynamique. Bien que l'espace extérieur au casque urbain soit réservé à l'élevage et à la production agricole pour l'approvisionnement de la ville, aucune règle urbaine ne définit clairement cette ceinture agraire, dernière limite avec les vastes territoires ruraux.



[9] Exemples de plans de villes idéales à la Renaissance

Le mouvement baroque

La Plata présente certaines similitudes avec les plans d'urbanismes dits baroques, dont Versailles est le modèle au XVIII[ème] siècle. La naissance de ce mouvement débute en Italie et exprime une nouvelle manière de penser la ville. Celle-ci commence à s'affranchir des modèles des villes idéales de la Renaissance, renfermées sur elles-mêmes, et s'ouvre au travers de perspectives infinies, qui rayonnent hors de ses limites.

Même si La Plata conserve une forme figée, plus proche des villes pensées à la Renaissance, son tracé des espaces publics laisse supposer une large influence baroque. L'urbanisme baroque se manifeste par l'utilisation de l'axialité monumentale et des diagonales qui introduisent le jeu des perspectives et confèrent une dynamique à l'ensemble de la composition. L'utilisation du végétal au niveau des rues et avenues marque aussi la volonté de composer l'espace urbain par l'introduction du végétal maîtrisé. (La Plata est considérée comme la ville la plus végétale d'Argentine). La géométrie au niveau du tracé du plan et la symétrie des places sont autant de points qui proportionnent une image et une impression du pouvoir, caractérisé par l'ordre et la monumentalité.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[9] Illustrations redessinées, issues de l'ouvrage de Alain Garnier, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* p 32 et du Cours de séminaire S77, Pierre Weidknnet – *Image de ville* – 2013/2014

La ville industrielle

La ville nouvelle de La Plata devait être adaptée aux exigences de l'ère industrielle en plein développement. Il s'agissait de prendre en compte le système circulatoire, les liaisons aux lignes de chemin de fer et la relation à la zone portuaire. L'objectif étant d'alimenter de façon fluide et rapide l'ensemble de la ville, en garantissant un accès facile des produits agricoles venant des périphéries au centre-ville.

Dans son intention de faire une ville moderne, résolument tournée vers le futur, Dardo Rocha se nourrit profondément des idées hygiénistes véhiculées en Europe en réaction à la Révolution industrielle, par les scientifiques et les intellectuels. Il va se servir des conséquences de la Révolution industrielle sur la ville en Europe pour éviter de reproduire les mêmes problèmes à La Plata.

En effet, suite à la Révolution industrielle et à l'impressionnante poussée démographique des villes en Europe, de nombreux changements s'opèrent au niveau urbain, qui influencent négativement les conditions de vie des habitants. De nombreux auteurs dénoncent l'hygiène de vie déplorable des grandes villes. Celle-ci est souvent décrite comme un processus pathologique au travers des métaphores du « cancer et de la verrue ». Pour essayer de remédier au « désordre »[10] dont la ville est objet, s'ouvre tout un champ de réflexions sur les formes et les moyens d'améliorer l'image de la ville.

La ville hygiénique

A la moitié du XIX^{ème} siècle, en Europe, l'ensemble du savoir scientifique trouve dans la notion d'hygiène une synthèse des différentes actions qui avaient pour charge d'assurer la propreté urbaine. Un certain nombre de démarches et d'applications sont mises en place pour améliorer les conditions de vie à l'intérieur des villes : développement de réseaux d'égouts, drainage, traitement des eaux usées, amélioration des voies publiques…

Les espaces verts sont revalorisés. En repensant la circulation et l'aération des espaces, il va s'agir d'introduire une nature maîtrisée, disciplinée dans l'espace urbain, pour rendre compte d'un ordre social.

On observe une grande foi dans le fait que la science (urbanisme et hygiénisme) pourrait contrôler les manifestations d'inégalités, portées par les épidémies, au travers d'espaces ordonnés.

10 Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'urbanisme va s'inspirer des nouvelles connaissances du corps humain pour reprendre certains principes du métabolisme de l'homme en analogie avec le fonctionnement de la ville. Ainsi, au niveau de la circulation, il va « considérer que le sang est au corps ce que l'air est à la ville »[11]. Il faut convertir rues et avenues en veines et artères (Christian Patte). En Europe, il se caractérise par l'élimination des fortifications entourant certaines villes, pour améliorer la circulation de « l'air pur ».

Les découvertes de Louis Pasteur et Joseph Lister démontrant que les maladies provenaient de microbes et non de l'air malsain (relativisant ainsi l'importance de l'aération des espaces) ne modifièrent pas la foi utopique dans le pouvoir de la science pour garantir le fonctionnement harmonieux d'une ville planifiée.

Ainsi, sous le Second Empire, de 1851 à 1870, les grands travaux d'Haussmann en France, marquent la rupture du vieux Paris, avec ses rues étroites et pittoresques avec une nouvelle image de la capitale, faite d'immenses boulevards, de façades règlementées, d'espaces verts, de places dégagées, etc. Si, dans le Paris d'Haussmann, les grandes percées pointent et mettent en valeur des monuments dans leur perspective, ce n'est pas le cas en ce qui concerne La Plata, puisque ses grandes avenues et diagonales se prolongent indéfiniment sans être interrompues par aucun édifice.

De la même manière, le plan de réforme, d'aménagement et d'extension urbaine d'Ildefons Cerda pour la ville de Barcelone en 1859, est un exemple typique de réalisation du courant hygiéniste. Cerda utilise un plan en damier basé sur un module carré de 113 m de côté. Il justifie cette homogénéité par son désir égalitaire de donner la même qualité de vie à chaque citoyen. Dans son plan géométrique, sont introduites cinq diagonales qui lient le centre aux quartiers périphériques. En exploitant l'orientation des vents dominants pour une bonne oxygénation des rues et l'apport de la lumière solaire, il donne une nouvelle échelle aux voies de circulation, plus larges et prêtes à accueillir dans le futur des déplacements motorisés. Le végétal est lui aussi pris en compte et intégré dans des jardins en cœur d'îlot.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

11 *Ideales de la Ilustracion en la genesis de una « nueva capital » Latinoamericana : La Plata (Argentina), 1882*, Gustavo Vallejo, IDEHAB/UNLP (Argentina), p 657

Jules Verne (1828-1905), *Les cinq cents millions de la Bégum* : une utopie scientifique

Les effets immédiats de la Révolution industrielle se manifestent par un exode rural important, l'apparition de problèmes sociaux, d'inégalités sociales, et d'un environnement propice au développement des épidémies. Face à ces difficultés, émergent des utopies optimistes qui, au lieu d'essayer de résoudre les changements introduits par le capitalisme, transfèrent à la science un rôle déterminant, futuriste, pour conduire de manière équilibrée cette ère de progrès illimitée.
Ainsi, Saint Simon, économiste et philosophe français de la fin du XVIII^{ème}, début du XIX^{ème} siècle, prône en France un changement de société, basé sur le développement du capitalisme pour créer une abondance de richesses qui profitent à tous. Il voit dans le début de l'industrialisation le moteur du progrès social et encourage l'essor de l'industrie, de l'agriculture, du commerce et de l'augmentation de la production.
De la même manière, le Docteur Sarrasin figure majeure, du roman de Jules Verne, caractérise ce désir de conjuguer savoir scientifique avec pouvoir économique et politique, au service de la création d'une ville idéale, Franceville, « ville du bien être et de la santé ». Cette ville serait construite sur une immense plaine d'Amérique, vierge de toute population. Son plan serait régit par un tracé régulier, orthogonal aux rues numérotées qui, tous les 500 m s'élargiraient pour former des avenues et créer des places au niveau de leurs intersections. Elle présente une image prématurée de ce que devait être La Plata.
Un journal argentin, suivant les idées politique de Dardo Rocha, *El Nacional*, faisait ainsi référence à Franceville, dans l'intention du gouverneur de « réaliser l'utopie scientifique de Jules Verne ». A cette époque, La Plata était clairement vue comme une utopie, pour ceux qui considéraient qu'elle représentait une opération démesurée, une ville surgie d'une nouvelle de Jules Verne pour appuyer la stratégie publicitaire de la candidature de Rocha aux présidentielles.
« La Plata en si era una utopia en el mas estricto sentido etimologico del termino que Tomas Moro, con la obra publicada en 1516, a partir de la conjuncion de los vocablos griegos u (no) topos (lugar). En efecto, La Plata nacio como un 'no lugar' constituido por ideas y abstractas formas geométricas volcadas al papel por proyectistas que desconocian la localizacion geografica que finalmente habria de tener aquello que seria la 'nueva Capital'. »[12]

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

12 Gustavo Vallejo, *Ideales de la Ilustracion en la génesis de una « nueva capital » latinoamericana : La Plata (Argentina), 1882,* IDEHAB/UNLP (Argentina)

Pour résumer, la ville de La Plata à l'époque de sa formation, est vue comme une ville moderne, symbole d'une société qui reflète les avancées considérables d'un pays qui se veut neuf et vigoureux. Elle fait grande impression sur le plan national et international. Son plan ainsi que ses principaux monuments furent présentés à l'Exposition Universelle de Paris en 1889 et eurent alors un succès indubitable.

La ville nouvelle de La Plata marque « *le point de rencontre entre la tradition coloniale et* [les exigences de la ville] *moderne* ».[13] Le quadrillage témoigne de l'adaptation d'une tradition urbaine aux exigences d'une société du changement et du progrès. Le plan de la ville de 1882, est un bel exemple de synthèse des différents courants théoriques à la fin du XIX^{ème} siècle.

Comment cet espace pensé est-il vécu aujourd'hui par les modes de vie contemporains ?

Nous allons voir que cette réponse faite par la ville nouvelle de La Plata, rêvée par le gouverneur Rocha, aux enjeux de l'avenir, va être rattrapée par la réalité et l'évolution de la société.

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

13 Garnier, A. ; 1992 : 44

II) L'espace vécu

1) De la ville idéale à la ville réelle

Les premières constructions

A partir de 1882, la commune d'Ensenada voit arriver, de Buenos Aires et de ses environs puis directement de son port, une main d'œuvre principalement immigrante, attirée par l'Argentine et ses vastes terres, promesses de richesses. (Seulement 22% des ouvriers travaillant sur le chantier sont argentins). Cette population est composée d'hommes en majorité, qui vont constituer les premiers habitants de La Plata. Jusqu'à l'arrivée des femmes deux ou trois ans après le début de la construction, la population comprend 84% d'hommes.

L'intention de Dardo Rocha était de fixer dans la ville les ouvriers travaillant à la construction des édifices, des routes, et du port. Il mit en place pour cela un certain nombre de mesures économiques favorisant leur implantation. Les premiers habitants avaient ainsi la possibilité d'être acquéreurs de parcelles pour construire leur habitation dans les meilleures conditions, ayant à leur disposition des stocks entiers de matériaux de construction (bois, brique, chaux, grandes plaques métalliques, etc.). Servant d'habitat provisoire, une grande quantité de maisons préfabriquées en bois étaient importées des Etats-Unis par bateaux jusqu'au port d'Ensanada et transportées à La Plata près des chantiers.

En 12 ans, la ville nouvelle croît rapidement et devient la troisième ville plus importante d'Argentine après Buenos Aires et Rosario, avec environ 61.000 habitants. Elle fait l'objet d'une politique de consolidation sur le plan de l'équipement urbain (écoles, commerces, hôpitaux, etc.) et trouve rapidement son équilibre, en se tournant notamment vers le secteur tertiaire.

La Plata connaît ainsi une période de développement prospère dans la dernière décennie du XIX^{ème} siècle, impulsée par le contexte économique favorable du pays dans ces années-là. Ce fragile équilibre sera cependant très vite rompu, notamment par la forte concurrence imposée par la Capitale fédérale.

La « casa chorizo »

En ce qui concerne le contexte de l'architecture de la ville, La Plata hérite de presque quatre siècles d'une architecture coloniale qui a évolué au cours du temps, suivant certaines ruptures historiques importantes. A partir de 1816, année de l'indépendance du pays, on parle

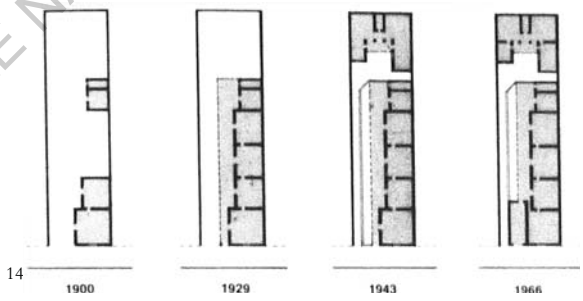
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

d'architecture postcoloniale. Cette période, influencée par l'architecture académique néoclassique française, est marquée par un rejet de tout ce qui provient de l'ancien pays colonisateur, l'Espagne. Plus tard, à partir de l'approbation de la Constitution en 1853 et de l'ouverture économique de l'Argentine au marché européen, celle-ci va subir l'influence d'un courant italien beaucoup plus important, remarquable au niveau des monuments publics mais aussi et surtout dans ses répercutions sur les formes de l'architecture populaire et l'introduction de la « casa chorizo ».

Les années 1880 expriment l'apogée de la révolution économique du pays et se manifestent par un éclectisme architectural et une superposition des styles français, italien, anglais et allemand. Ce dernier est particulièrement présent à La Plata car nombre d'édifices publics ont été réalisés par des architectes allemands ou architectes argentins ayant fait leurs études en Allemagne. L'influence française et italienne se fait elle ressentir au niveau des constructions privées.

De fait, sur l'ensemble des immigrants venus travailler à l'édification de La Plata, près de 47% des ouvriers viennent d'Italie et ceci a contribué en grande partie à la diffusion du modèle de la maison populaire italienne. En effet, les immigrés italiens adoptèrent leurs propres procédés architecturaux et modèles culturels pour l'élaboration de leurs habitations. Le principe de la « casa chorizo » répondait à la nécessité de loger une famille entière sur une parcelle étroite. Au départ, il s'agissait d'une simple construction, comportant une chambre, positionnée à l'entrée d'une parcelle de 10 m de large sur 30 à 100 m de long, proche de la ligne municipale ou sur celle-ci.

Ce volume constituait le premier élément d'un large processus évolutif puisque lorsque la famille s'agrandissait avec l'arrivée des femmes, d'autres volumes (également des chambres) venaient s'accoler au premier, sur la longueur de la parcelle. Ceux-ci communiquaient tous entre eux et possédaient chacun une porte ou une fenêtre donnant sur le long patio extérieur créé par l'espace entre le mur de propriété et les constructions. Ainsi, il n'y avait pas de circulation intérieure ou de vestibule. L'on passait d'une chambre à l'autre directement, la cuisine et les sanitaires se trouvant à l'écart, en fond de parcelle.





14 Municipalidad de La Plata, *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidades*, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La casa chorizo représente l'habitat typique populaire, influencé par la maison à patios italienne, construit dans les premières années de l'élaboration de la ville. Le principe initial restera le même, mais rapidement le schéma de base va évoluer, devenir plus complexe pour s'adapter aux exigences des modes de vie. Suivant la fonction et la disposition des espaces ouverts, l'on parlera alors de « casa a patio » ou de « casa de galeria ». Dans le premier cas, les patios, intégrés aux espaces de vie, permettent l'articulation des volumes entre eux, ainsi que l'apport de lumière naturelle. La « casa de galeria » possède une galerie couverte qui longe les parties nuit, servant à la fois de passage principal mais aussi de lieu abritant certaines activités domestiques. Elle marque également un retrait, un espace de transition entre sa façade et la rue.

Cette évolution des modes de distribution et de l'utilisation de l'espace extérieur qui perd petit à petit sa fonction de verger privé entraîne de nombreuses variantes dans l'architecture domestique. L'apparition de l'automobile qui va nécessiter l'introduction du garage, dans les années 1930, va marquer un déséquilibre dans la composition entre les espaces fermés et ouverts, entraînant au fil du temps, la disparition de la « casa chorizo ». Néanmoins, jusqu'aux années 1930, cette typologie reste la forme caractéristique d'urbanisation des quartiers populaires de La Plata.

Introduite par le mouvement moderne, la « casa cajon » remplace par la suite la « casa chorizo ». Elle abandonne le schéma en blocs alignés sur la longueur de la parcelle pour présenter un plan en rez-de-chaussée compact, implanté sur ou légèrement en retrait de la ligne municipale. Un espace y est réservé pour la voiture. D'inspiration rationaliste, il s'agit d'une architecture dépourvue d'ornementation, avec une façade sur rue de couleur blanche. La coexistence de ces deux typologies d'habitation et de leurs multiples variations constitue aujourd'hui l'essentiel des constructions de la ville de La Plata.



[15]Image de la Casa cajon

15 Municipalidad de La Plata, *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidades*, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le tissu urbain résultant de la multiplication de ces habitations sur le parcellaire des « manzanas » a un aspect très ouvert et de faible densité, et donne une image de la ville éparpillée, hétéroclite, puisqu'il n'y a pas au départ de règle véritablement établie sur l'alignement des maisons. Cette préoccupation va être intégrée au cours du temps avec la consolidation de l'occupation de la parcelle vers la ligne municipale, construisant un front bâti continu sur la rue. Il faut savoir que jusqu'à la fin des années 50, de nombreuses parcelles, à l'intérieur du casque urbain, restent inoccupées, alors que la ville commence déjà à s'étendre hors de ses limites.
L'image de la ville est le résultat de la superposition de styles architecturaux de diverses périodes, qui concrétisent la modernité de chaque moment historique dans ses variantes locales. Se disputent dans l'espace urbain, l'italienne casa à patios, la « casa chorizo », des maisons de style art nouveau, le petit hôtel à la française, le rationalisme et sa variante locale en immeubles de logements collectifs, des édifices publics aux façades en verre…

L'échec des règlements urbains : développement et distorsion

La Plata fait l'objet d'une croissance démographique relativement importante et continue tout au long du XX^{ème} siècle. Si, à la fin du XIX^{ème} siècle, celle-ci est due à l'arrivée d'immigrés étrangers, elle provient à partir des années 50 de différentes migrations internes, poussant la population rurale vers les grandes agglomérations. Le régime de la dictature de 1976 à 1983 participe à ce phénomène, en faisant fuir les populations des bidonvilles de Buenos Aires vers les communes périphériques, et donc La Plata. Cent ans et quelques années après la construction de la ville, le nombre d'habitants passe de 7 700 à près de 600 000.
Il est important de signaler que sur ces chiffres, seulement 40% de la population de La Plata vivaient à l'intérieur même du casque urbain. En effet, la tendance à l'expansion de la ville hors de son tracé initial a commencé dès le début du XX^{ème} siècle et a pris de plus en plus d'ampleur au cours du temps. A cette époque, la spéculation immobilière et l'apparition de l'automobile ont favorisé le développement incontrôlable de la ville à l'intérieur même de son tracé mais également et surtout hors de ses limites. Ce phénomène s'observe à plus grande échelle dans tout le reste du pays, où, la rapide croissance de l'industrie automobile accompagne l'expansion de la population vers les périphéries. Avec ce processus, le réseau circulatoire de l'Argentine s'amplifie, favorisant la transformation de beaucoup de noyaux urbains.
Ainsi, entre 1970 et 1985, le casque urbain a accueilli 12 015 nouveaux habitants, tandis que la périphérie en recevait 94 972. Cette croissance suburbaine n'est en réalité pas totalement anarchique car l'on observe que l'attraction existante entre La Plata et Buenos Aires entraîne une

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

extension urbaine largement dominante sur l'axe qui relie ces deux villes. La grande réserve naturelle constituée par le Parc Pereyra Iraola, situé au nord-est de La Plata empêche toutefois la conurbation totale de celles-ci.

La population se répartit suivant un schéma pyramidal qui part du noyau urbain central, dense (environ 600 habitants par hectare), vers la périphérie (20 à 30 habitants par hectare). Nous pouvons noter que cette densité reste continue entre les quartiers marquant la limite du carré et certains de ceux situés à l'extérieur de celui-ci. Cette caractéristique est l'un des facteurs qui tend à faire disparaître la limite introduite par le boulevard périphérique dans le plan d'origine.



16

On peut faire l'observation de quatre formes de croissance urbaine à La Plata :

- la subdivision de lots par les secteurs de l'immobilier dans la banlieue, qui accueillent des populations d'un niveau de vie moyen/bas recourant à un prêt hypothécaire et n'ayant pas d'exigences sur l'accès aux services minimums (eau, égouts, revêtement de sol), sur la présence d'espaces verts, de lieux pour les écoles et autres services. Il en résulte un habitat pauvre, diffus, de faible densité.

Aujourd'hui, dans la région de La Plata, 23% de la population se trouvent sans connexion au réseau d'eau courante et 37% sans réseau d'égouts.

- Le couloir qui relie La Plata à Buenos Aires par les réseaux automobiles et ferroviaire est un secteur privilégié par la population d'un niveau de vie plus élevé, moyen/haut et haut. Cette classe-là a accès à tous les services. L'habitat y est permanent ou secondaire et il profite de la proximité du parc Pereyra qui donne une valeur ajoutée sur le plan environnemental.

- les bidonvilles qui sont l'objet d'une occupation « illégale », sur des aires naturelles inadaptées, causant de graves problèmes environnementaux et de salubrité.

- Et enfin, l'on observe des projets massifs de logements sociaux, interventions de l'Etat, sur les modèles fonctionnalistes de la « ville radieuse », localisés à La Plata en zones périurbaines ou

16 Evolution de la croissance de la ville, illustrations issues de l'ouvrage de Alain Garnier, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* p 16/17

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

enclavées avec le casque urbain. Ils accueillent en grande majorité les secteurs moyens/bas de la population.[17]

La séparation en 1957, des villes de La Plata, Berisso et Ensenada en trois communes distinctes, autonomes peut expliquer en partie les difficultés rencontrées pour gérer ce développement urbain anarchique. Cela a empêché la mise en place d'une politique de planification régionale.
En effet, en 1961, la Microrégion du Grand La Plata et ses trois municipalités, avaient fait l'objet d'une étude basée sur les directives de la CEPAL.[18] Pour la première fois, une vision régionale de la zone avait été établie sur un plan, le PLAN URBIS, délimitant les différentes aires urbaines et rurales, semi-urbaines et semi-rurales, donnant des limites, figeant des densités et des parcellements ajustés à l'usage, et intégrant l'échelle nationale. Les objectifs étaient entre autres, de renforcer la fonction de capitale provinciale de La Plata, de promouvoir le développement de l'industrie dans ses branches de haute qualité et précision technique et de donner une échelle internationale à l'Université. Cette initiative avait été soldée par un échec, peut être dû au démembrement du parti de La Plata en plusieurs municipalités mais aussi au manque de propositions globales de développement économique et aux interruptions successives des périodes constitutionnelles par des coups d'Etat militaires.
Le « micro centre » de La Plata, situé dans le carré d'origine, s'est lui densifié par simple accumulation des constructions, notamment à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, avec l'influence du Mouvement Moderne en architecture et des avancées technologiques, qui ont changé le profil de la ville.
N'existant pas de corps règlementaire cohérent pour s'opposer à la spéculation immobilière, celle-ci est devenue norme ; sur les parcelles étroites et longues, résultats de la division des « manzanas », se sont construits des édifices en hauteur qui ont avancé jusqu'en cœur d'îlot, marquant une rupture avec la conception hygiéniste de l'urbanisation de la ville qui prévoyait l'introduction du végétal dans l'espace laissé libre du cœur de « manzana ».

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

17 *El pasado y el presente en la sustentabilidad urbana, el caso de la ciudad de La Plata, Argentina,* Olga Ravella y Nora Giacobbe

18 Comision Economica para America Latina y el Caribe



Photo d'un intérieur de « manzana », prise par moi-même, depuis le 5ème étage d'un immeuble

Le développement économique de la ville nouvelle de La Plata a souffert de sa proximité et de sa comparaison avec Buenos Aires. Etroitement liée et influencée par la métropole, La Plata, après avoir connu durant les premières années suivant la construction de la ville une période prospère, va s'effacer dans l'ombre de la Capitale Fédérale.

Le port d'Ensanada qui avait été dès le départ un argument majeur pour l'élection du site n'a jamais pu se développer conformément aux désirs du gouverneur Rocha. Il a toujours gardé un rôle secondaire, accusant la concurrence avec le port de Buenos Aires.

En 1923, la distillerie de pétrole Y.P.F., la plus importante du pays s'installe dans la périphérie de La Plata, dans la zone séparant la ville de son port. Elle sera suivie par d'autres industries : pétrochimique, sidérurgique… Cette concentration d'industries près de la ville ainsi que la création, dans le début du siècle, de frigidaires pour l'exportation de la viande à proximité du port de Berisso marquent un point d'inflexion pour la région d'un point de vue environnemental. Dès lors, La Plata va assumer le triste privilège d'être considérée comme l'un des foyers les plus pollués d'Amérique Latine.

En 1985, on compte 49 995 emplois répartis entre secteur secondaire et tertiaire. Très vite, une diminution remarquable des industries va entraîner une forte tendance aux activités tertiaires et augmenter les emplois liés au service et au commerce. Mais, dans cette période de crise, le

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

nombre d'emplois n'étant pas suffisant à La Plata pour satisfaire les besoins économiques de plus de 475 000 habitants, la population se tourne vers Buenos Aires à la recherche de travail. Ces flux pendulaires exécutés par une grande partie des citoyens « platense » (de la région du Rio de La Plata), qu'ils soient automobiles ou ferroviaires relient plus que jamais les deux villes, en accentuant considérablement la dépendance de La Plata envers sa voisine.

Le plan de 1882 prévoyait non seulement l'organisation de la ville à l'intérieur du casque urbain mais aussi répartissait de façon hiérarchique les zones agricoles à l'extérieur de celui-ci pour approvisionner la ville dans les meilleures conditions. Le développement urbain hors du carré a détruit cet équilibre subtil, repoussant toujours plus loin les terres agricoles et fragilisant l'économie locale.

A l'intérieur de la ville de La Plata, les services et les commerces se concentrent exclusivement dans le centre. Cette situation entraîne notamment la congestion par les véhicules du centre urbain puisque la grande majorité de la population doit parcourir des distances quotidiennes considérables pour accéder aux services. Il y a bien eu quelques initiatives lancées par les pouvoirs publics pour créer des centres secondaires administratifs et commerciaux dans les secteurs les plus éloignés du carré, mais ils n'ont jamais atteint l'importance suffisante pour palier aux besoins des habitants.

Ces problèmes de gestion, entraînant la déstructuration de la ville de La Plata sont dus en grande partie à l'absence de politique de planification urbaine cohérente et continue.

Un autre phénomène modifie quelque peu l'organisation de la ville. Il s'agit de l'abandon du centre-ville et de ses maisons datant de la fin du XIX^{ème} siècle par une partie de la population, au profit d'appartements modernes ou de la périphérie, présentant la possibilité de posséder une maison individuelle avec jardin. Cette migration relative des secteurs résidentiels vers les zones périphériques est poussée par l'apparition de caractéristiques environnementales négatives et le coût élevé des terrains.

Le XX^{ème} siècle marque un changement considérable de la société. Avec le succès de l'automobile, la population a le sentiment de maîtriser le temps et l'espace. Elle veut devenir maîtresse de ses propres choix. Les espaces publics vont ainsi être aménagés en fonction de l'automobile et des transports en commun, en essayant de protéger l'habitat de la circulation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

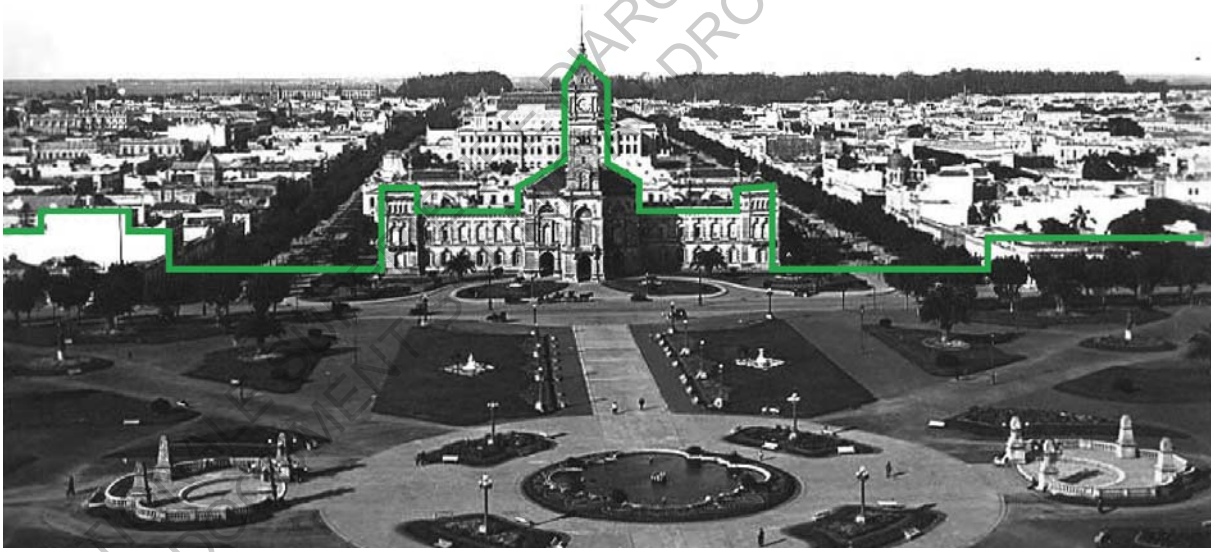
2) Les modes d'habiter

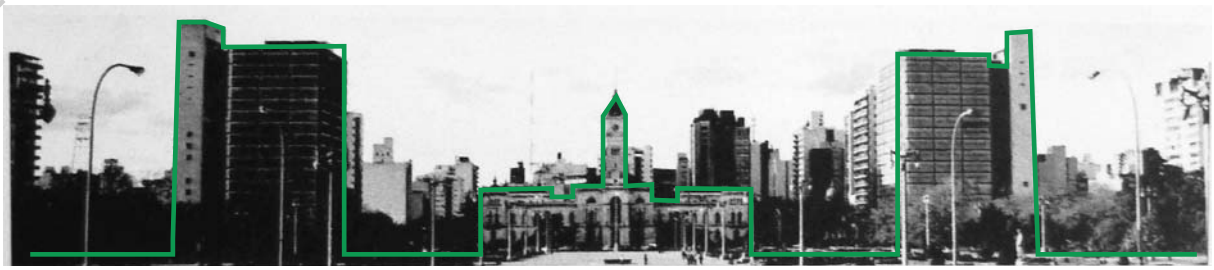
Mémoire collective

L'espace urbain, à l'inverse de l'espace naturel, est un espace construit par l'homme, pour l'homme. Expliquer un paysage urbain est alors rendre compte des actions et des transformations imposées à un espace naturel par l'être humain, en fonction des nécessités sociales, de son patrimoine culturel et des ressources du territoire.

La Plata présente aujourd'hui l'image d'une ville déstructurée, qui a perdu l'ordre et la géométrie de son plan initial pour s'adapter aux exigences du XX^{ème} siècle. Les tours et édifices de grande hauteur ont remplacé les casas de patio, les flux automobiles congestionnant le centre ont modifié le caractère de promenade végétale des avenues en pistes d'asphalte. Les limites de la ville ont quasiment disparu, tandis que les édifices monumentaux de l'axe principal, au départ véritables points de repère dans l'espace urbain, ont été happés par la densité et le chaos des constructions modernes.

19





19 Photo1 tirée de l'ouvrage de la Municipalidad de La Plata, *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidades*, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DROIT D'AUTEUR

A travers l'étude réalisée en 1992[20] (soit 110 ans après la construction de la ville) par les architectes Alain Garnier, docteur en sciences à Lausanne, et Emilio Sessa, nous pouvons nous faire une idée plus précise de l'image de la ville aujourd'hui dans la mémoire collective. Garnier et Sessa ont travaillé sur la perception de leur ville par 26 habitants de La Plata. Leur objectif était que chacun restitue une image de la ville au travers d'une carte mentale. Il s'agissait d'établir la différence existante entre la parfaite lisibilité du plan de fondation de 1882 en dessin et sa visibilité dans la réalité.

Quelle est la perception que les gens de La Plata ont de leur ville et de son organisation ? Quelle représentation peuvent-ils en faire ?

La pratique de l'espace public est indissociable de sa perception et de sa représentation. Elle constitue l'interprétation d'un lieu au travers d'un procédé interactif complexe, basé sur une accumulation d'expériences sociales, aussi appelées mémoire collective, constituant une culture urbaine spécifique. Chaque ville possède une structure plus ou moins lisible ou codifiée selon les individus. Nous avons pu voir que le plan de fondation de La Plata contient une structure symbolique très marquée, mais ce sens symbolique a été interprété d'une manière très partielle par ses habitants.

Cette analyse de La Plata, s'appuyant sur la méthode de Kevin Lynch, se décompose suivant les différents éléments morphologiques qui rendent compte de l'image de la ville : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds, les points de repère.

- Les limites :

La ville se définit historiquement par ses limites. Celles-ci marquent la distinction entre l'espace urbain et l'espace rural, entre ce qui est à l'intérieur ou à l'extérieur de ses murs. Le boulevard périphérique enserrant le tissu urbain de La Plata dans un carré d'environ 5 km de côté, devait permettre à un observateur extérieur s'approchant de la ville, de distinguer clairement l'ensemble de la ville et de percevoir ses dimensions, voire son organisation. Hors, nous avons vu que La Plata a perdu ce « rempart », la suburbanisation ayant dépassé depuis longtemps les limites du casque urbain. Plus de la moitié de la population vit aujourd'hui hors du périmètre initial, dans des quartiers suburbains, formés par la prolongation du quadrillage du plan.

Pourtant, malgré cette déstructuration et la perte de valeur du boulevard périphérique, la quasi totalité des 26 cartes mentales a exprimé parfaitement le carré. L'on peut affirmer par conséquent que l'image du carré est fortement perçue par les habitants de La Plata et cela, en

20 Municipalidad de La Plata, *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidades*, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

termes d'expression culturelle, reconnaît le carré initial comme élément identitaire. Cette constatation doit être relativisée par la pratique de l'espace du boulevard, qui constitue en effet une voie de circulation hautement appréciée et bien distinguée par les usagers. Cela ne signifie toujours pas qu'il existe encore la notion d'intérieur et d'extérieur de la ville.

- L'axe monumental :

Il constitue l'épine dorsale de la composition formelle et fonctionnelle de la ville. Cet élément possède la quadruple fonction de voie, de limite, de point de référence et de nœud linéaire. C'est aussi la voie qui lie symboliquement et fonctionnellement l'intérieur de la province avec le port de la ville. Elle supporte la plupart des édifices publics majeurs comme la Cathédrale, et des grandes places civiques. Sur les 26 cartes mentales réalisées, seulement deux ont représenté l'axe monumental. Cette disparition de l'axe monumental de la mémoire collective *platense* est probablement l'aspect le plus négatif et regrettable du phénomène. Il peut s'expliquer en partie par l'attraction croissante de Buenos Aires. Les deux voies de sortie vers la Capitale Fédérale, les avenues 7 et 13, perpendiculaires à l'axe monumental, et plus empruntées, lui font perdre son importance hiérarchique et sa charge symbolique. Elles se composent aujourd'hui d'une grande majorité de commerces et de services et marquent le déplacement des fonctions centrales, originalement prévues sur l'axe idéal, dans la partie nord-est du plan, direction de Buenos Aires.

Ce changement morphologique sera rapidement suivi par un autre, dans les années 50, avec l'apparition des édifices-tours, due à la spéculation immobilière et à l'évolution des techniques de construction. Ceux-ci se développent essentiellement dans le centre-ville et dans la direction de la capitale. De nombreux gratte-ciels de plus de 25 étages se mêlent aux édifices anciens, perforent le tissu urbain existant, en exploitant au maximum la profondeur du parcellaire et en faisant fi de la morphologie végétale du cœur de « manzana ». L'introduction de la troisième dimension est l'une des principales causes de la disparition de l'axe principal dans la mémoire collective, puisque les édifices symboliques ont perdu leur échelle monumentale, noyés au milieu de la masse des édifices de grande hauteur. Elle modifie la structure horizontale de la ville, perturbant le rapport de la mesure entre les façades des bâtiments et les largeurs des rues.

Cette perte d'une perception globale de la ville, au travers de points de repère majeurs clairement identifiables, empêche la lecture aisée de l'espace urbain, qui s'appuie alors sur des signaux micro urbains, la numérotation des rues notamment.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

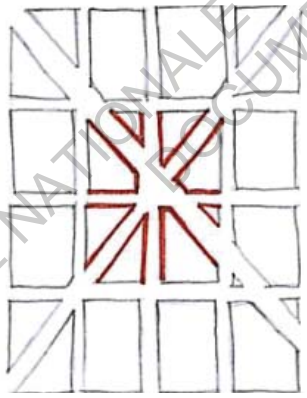
- **La réduction de la largeur des « manzanas » à proximité de l'axe monumental** :

Très peu de villes, tant en Amérique Latine que dans le reste du monde, présentent un système comme celui-ci, qui a pour objectif de renforcer l'idée de centralité de l'axe monumental. Il est intéressant de noter que dans aucune carte mentale il n'est fait référence à cette particularité, ce qui permet d'affirmer que ce rétrécissement des « manzanas » n'est pas perçu par les habitants et qu'il n'a par conséquent aucune valeur référentielle ou identitaire.

- **Le système viaire**:

• Les diagonales : le plan de la ville est marqué par la rigueur de dessin des diagonales principales et secondaires, auxquelles on attribuerait une fonction ordonnatrice essentielle. La réalité est malheureusement différente, et se confirme avec l'analyse des cartes mentales. Si, les deux diagonales principales sont fréquemment représentées, les six diagonales secondaires sont généralement absentes. L'application excessive de diagonales, deux principales et six secondaires, est sans doute l'élément le plus fragile du plan fondateur. La multiplication de ces avenues singulières, que sont les diagonales, leur enlève justement ce caractère de singularité, nécessaire dans la hiérarchisation du système circulatoire. Les diagonales secondaires sont objet de confusion.

Au niveau de certaines intersections entre diagonales, il en résulte un nœud créé par la convergence de huit rues. Cela engendre un problème de perception de l'espace pour le piéton car il est alors impossible de faire la distinction entre le système orthogonal des rues et celui, singulier des diagonales.





21

De plus, les diagonales ne permettent pas de perspectives visuelles. Elles indiquent toutes des directions vers des places ou des parcs, espaces vides, sur lesquels passe le regard sans être

21 Schéma et photo d'intersection de diagonale et avenues de La Plata, réalisés par moi-même

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

accroché par aucun point de repère visuel, comme le serait l'obélisque sur l'Avenue 9 de Julio à Buenos Aires. Cela peut constituer une difficulté supplémentaire à l'orientation.

• Les avenues : le système réticulaire des avenues principales est reconnu clairement sur les 2/3 des cartes mentales. Ces avenues se distinguent des rues par leur largeur plus importante et par le double sens de circulation. Distantes de 800 m, elles imposent un rythme au parcours et confèrent une échelle de situation à l'espace urbain. Sur 17 des 26 cartes mentales le système des avenues est représenté avec beaucoup de fidélité.

Le rôle de la végétation dans la structure urbaine de La Plata a cependant perdu de son importance. A l'époque le végétal participait à hiérarchiser le système viaire, grâce à la plantation d'espèces différentes suivant l'échelle des voies et la présence de ramblas centrales sur les diagonales. Hors, avec l'introduction de l'automobile, l'apparition de la pollution, le vandalisme et le manque d'entretien, la moitié de ce végétal a été détruit. Il a fallu adapter la ville à la mobilité. Ainsi, à partir des années 50, la plupart des ramblas furent enlevées pour permettre des zones de stationnement.

- Le système des places et du bosquet :

Les places sont à la fois un point d'union et un point de concentration et répondent clairement au concept de nœud définit par Lynch. Ce concept est lié à la circulation puisque par définition les points d'union sont les points de convergence des rues et avenues. Les places font office d'évènements dans le parcours de la ville, mais elles étaient destinées au départ à remplir une fonction économique et sociale très précise. Lieux de rencontre et d'échanges, elles devaient approvisionner les quartiers par l'intermédiaire de marchés hebdomadaires ou mensuels. En général, les places de La Plata ont perdu cette fonction de centralité du quartier. Mises à part certaines exceptions, les places se sont converties en simples carrefours circulatoires, concentrant et redistribuant les flux automobiles.

Au niveau formel, certaines ont subi quelques altérations, sacrifiées au profit de la création d'une rue, du prolongement d'une diagonale ou d'un tissu urbain suivant l'évolution des usages. Par exemple, le Bosquet au nord de la ville, situé dans l'axe monumental, a perdu une bonne partie de sa superficie pour la création d'un campus universitaire national.

Il n'est donc pas véritablement surprenant de constater que seulement 7 cartes mentales montrent un système hiérarchique de places publiques. La majorité des personnes interrogées ignorent complètement ces places, qui ont perdu l'essence de leur fonction initiale.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mes impressions sur la ville

Pour ma part, l'expérience fut quelque peu différente. Car, au contraire des personnes interrogées pour l'étude réalisée par Alain Garnier, j'avais au préalable, quelque peu étudié le plan de la ville avant de le pratiquer. En effet, ma première vision de La Plata au travers d'une photo aérienne trouvée sur internet m'avait considérablement marquée et m'avait amenée à me renseigner dès lors sur le sujet.



Cette image rompait avec ma représentation de la ville organique, produit de l'évolution des sociétés, au centre médiéval, compact, que j'avais jusqu'alors connue.

J'étais très curieuse d'avoir l'occasion de comparer mon expérience des villes françaises, chargées d'un lourd passé historique, à celle d'une ville presque nouvelle, datant d'un siècle seulement. Le plan que l'on m'avait donné dès les premiers jours pour visiter la ville me renvoyait une impression d'ordre, de maîtrise de la forme, une image utopique d'une ville parfaitement desservie et ponctuée ingénieusement par des espaces vides, véritables poumons verts dans l'espace urbain.

La réalité m'est apparue bien différente de ce que je m'étais imaginée. Dès mon premier contact avec la ville et bien que munie d'une carte, je me suis sentie perdue dans ses rues que peu de choses distinguent les unes des autres.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS

"*El mapa oficial fue hecho por técnicos, se compra por unos pesos y sólo sirve para ubicar alguna calle desconocida. La ciudad del plano no nos convence porque no es verdadera. Sólo es verdadero lo que queremos u odiamos.*" [22]

La perception de l'espace est beaucoup plus complexe que ce que le laisse imaginer le dessin 2D. Le quadrillage du plan suppose de larges rues ou avenues aux perspectives infinies coupées orthogonalement par une autre trame de rues qui rejoignent les bords opposés du tracé du carré. Mais le piéton ne perçoit pas cette continuité car son parcours est sans cesse interrompu par le croisement d'une rue qu'il doit traverser (avec prudence) pour poursuivre son chemin. Le trajet de l'homme dans cette ville se résume aux trottoirs qui ceinturent chaque « manzana ».
En ce qui concerne les places, elles constituent elles aussi une sorte d'îlot, encerclé de toutes parts par les voies de circulation. A La Plata, le fait d'aller sur une place n'est jamais accidentel, c'est un geste conscient issu d'une nécessité et s'il ne s'y passe rien (comme sur la plupart des places de la ville), la place perd sa fonction première de lieu de repos dans le tissu urbain et n'est pas utilisée par les habitants. Elle est même, au contraire, évitée. Effectivement, la fréquentation des places ayant diminué, certaines d'entre elles constituent aujourd'hui le point de rencontre privilégié de délinquants, de petits voyous et sont donc synonymes de mauvaises rencontres. Actuellement, la plupart ne servent que de ronds-points et la circulation automobile rend très difficile leur accès. C'est pourquoi, plutôt que de traverser une place, les piétons préfèrent bien souvent la contourner, par mesure de sécurité et par gain de temps.
« Dans les villes modernes, les irrégularités des plans n'ont pas de succès car elles sont créées artificiellement, à l'aide de la règle. Ce sont, le plus souvent, des places triangulaires, résidu fatal d'un parcellement en damier. Celles-ci font, le plus souvent, mauvais effet : l'œil ne peut se faire illusion, car il voit toujours les intersections heurter des lignes de maisons. »[23]

Lorsque l'on parcourt la ville, il existe un système en théorie très simple basé sur la numérotation des rues qui permet au piéton de se repérer et de s'orienter rapidement. En effet, l'adresse postale correspond à l'intersection entre les rues ou avenues encadrant une « manzana ». Il suffit donc de connaître le sens de numérotation des voies, verticalement et horizontalement, pour trouver son chemin. En réalité, la pratique est un peu plus complexe. Au cours de mon année d'échange, et ayant eu l'occasion d'arpenter la ville presque tous les jours, j'ai souvent

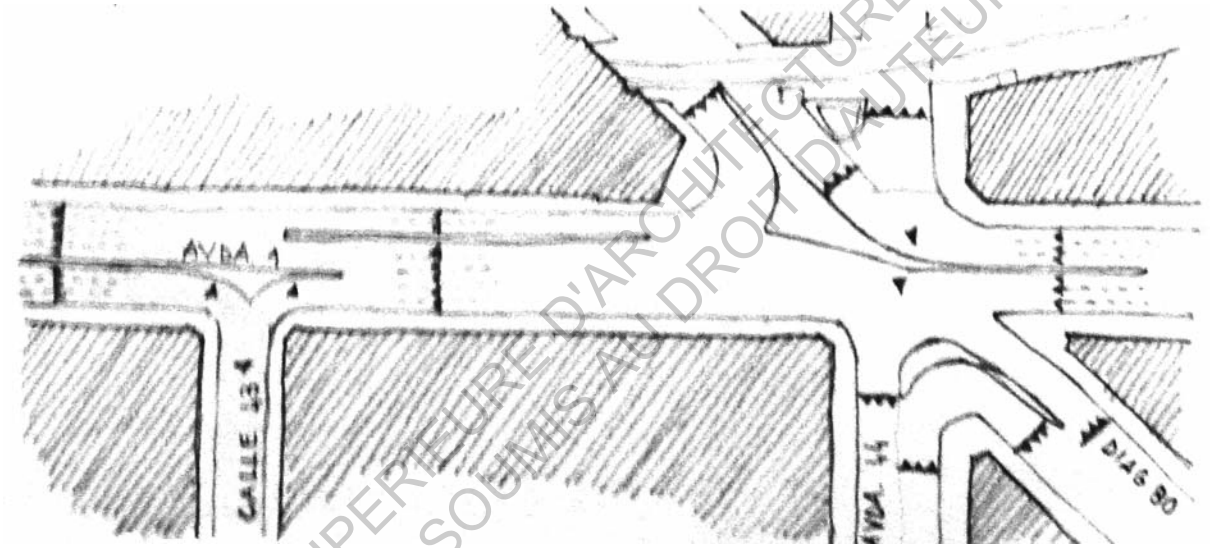
22 Rodolfo Kusch, traduction : [La carte officielle a été réalisée par des techniciens, elle s'achète pour quelques pesos et sert seulement à situer quelque rue inconnue. La ville du plan ne nous convient pas parce qu'elle n'est pas vraie. Seul est vrai ce que nous aimons ou détestons.]

23 Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, p 270

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS A LE DROIT D'AUTEUR

rencontré des personnes cherchant leur route, se trompant dans l'ordre de numérotation, ou perdant au niveau d'une intersection, la rue qu'elles empruntaient. Comme nous avons pu le voir précédemment, l'introduction des diagonales dans la réalité urbaine, et en particulier au niveau de ses intersections avec le tracé des voies orthogonales est pour moi l'une des principales causes de la perte de repère. Même les gens habitués de la ville et de son tracé particulier m'avouaient s'être tous retrouvés au moins une fois perdus dans le tissu urbain, ou désorientés dans leur trajet, piégés par leur rencontre avec une diagonale. Le schéma circulatoire qui paraît parfaitement fonctionner sur le papier, comme figure moderne, adaptée à l'automobile et à ses exigences, constitue dans la réalité un véritable capharnaüm ponctué par des nœuds de circulation plus ou moins importants.

[24]



« *Lorsque les urbanistes et planificateurs essaient de trouver un plan susceptible de faire apparaître clairement le « squelette » d'une ville (les autoroutes et promenades sont généralement élues à cet effet), ils font fausse route. Une cité ne se fait pas de pièces et de morceaux, comme un édifice à ossature métallique – ou même, une ruche ou un corail. La structure d'une ville se résout en un mélange de fonctions, et nous ne nous approchons jamais plus près de ses secrets structurels que lorsque nous nous occupons des conditions qui engendrent sa diversité.* » [25]

De plus, d'une manière générale, l'architecture de la ville ne donne pas de repère visuel susceptible d'aider le piéton dans son déplacement. Les édifices publics, à l'architecture classique, mis en valeur par leur positionnement sur la parcelle, ont perdu leur échelle monumentale et se confondent avec l'ensemble des constructions avoisinantes.

---

24 Illustrations redessinées, issues de *La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidaes,* Municipalidad de La Plata, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente

25 Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, p 378

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

D'un point de vue de l'histoire, il est difficile de comparer La Plata avec une ville française comme Toulouse par exemple, qui présente à peu près la même échelle, du point de vue du nombre d'habitants. Les traces urbaines ne présentent pas les mêmes caractéristiques. Je n'ai pas retrouvé cette impression d'unité, cette continuité de l'espace urbain comme elle peut être marqué à Toulouse par exemple par la présence de façades règlementées, notamment. Il n'y a pas eu de règles urbaines (ou il y en a eu mais elles ont échoué) qui aient pu marquer l'expression d'un contrôle de l'image de la ville. Je pense encore aux espaces publics de grandes villes françaises, représentatifs du pouvoir royal, qui servaient de décor et donnaient un lieu de représentation pour la société aristocratique, sous l'Ancien Régime. En Argentine, les œuvres architecturales associées à l'autorité politique, pour la majorité, sous la dictature de 1975-1983, sont des objets urbains imposants en béton, issu du brutalisme, bâtiments publics véritables symboles du pouvoir.

A La Plata, ce laisser-aller de l'espace public donne une impression de désordre, d'un manque de hiérarchie, pour mon regard d'européenne, de française, car le parcours dans la ville n'est jamais continu, linéaire. Les bâtiments se suivent mais ne se ressemblent pas, que ce soit au niveau de leur hauteur, de leur style architectural ou des matériaux qui les composent.

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

III) Espace fermé / Espace ouvert

1) L'échec d'un projet théorique et forme

Un mythe urbain fonctionnaliste

L'exemple de La Plata pose la question de l'articulation entre un projet urbain théorique et remarquable d'un point de vue formel et une réalité qui n'est pas conforme au projet initial. Il nous amène à nous demander si l'architecture ou l'urbanisme peut prévoir la manière dont l'homme va vivre et s'approprier l'espace.

Le projet de la ville de La Plata de 1882, est basé sur un certain nombre de principes, de codes, de règles formelles qui sont propres à la profession de l'urbanisme, et ignorés de la population. Ces codes permettent de prendre en compte tout ce qui a trait notamment à la structure viaire. Ils « *concernent à la fois le respect d'une trame urbaine, la hiérarchisation des voiries, la disposition d'axes ou d'éléments structurants, l'organisation de pôles de centralités, le traitement des perspectives, la morphologie des constructions, etc.* »[26] Cette approche purement fonctionnaliste basée essentiellement sur une « *armature urbaine* »[27] met en place des éléments rigides et abstraits qui composent un plan masse parfaitement terminé en soi. « *Il s'agit d'une construction fondée sur des règles géométriques […] Depuis la Renaissance, ces règles sont fondées sur la perspective, qui conduit à concevoir et à juger l'espace urbain en extériorité, comme la vision d'un tableau, puisque les règles de la perspective s'inspirent de la peinture et ont été transposées à l'urbanisme et à l'architecture. Comme le tableau de la « Cité idéale », les êtres humains sont expulsés de cette scène. Car l'urbanisme ainsi conçu se pose comme une mise en scène inanimée de l'espace.* »[28]



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

26 Michel Bonetti, *L'évaluation socio-urbaine générative des projets urbains,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 167

27 Michel Bonetti, *L'évaluation socio-urbaine générative des projets urbains,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 179

28 Michel Bonetti, *L'évaluation socio-urbaine générative des projets urbains,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 167

Ainsi, vues sur un plan, les intersections entre les différentes voies de circulation prétendent créer des liaisons entre les îlots qu'elles délimitent, alors que celles-ci sont souvent interrompues, dans la réalité, par de multiples éléments qui viennent se greffer à la situation (sens de circulation différents, feux rouges ou passages piétons qui interrompent le parcours, interruption du trottoir, présence du végétal, etc.) et lui donner une perception différente. Cela équivaudrait à dire que le « *réel n'est pas tout à fait représentable par des images […] On ne peut pas faire coïncider […] un réel pluridimensionnel et un ordre unidimensionnel, à savoir l'image.* »[29]

Je trouve particulièrement pertinent l'exemple pris par Camillo Sitte lorsqu'il tente d'expliquer la différence existant entre la représentation graphique et l'aspect réel, entre un plan dessiné et un plan vécu. Il illustre son propos par le cas de la piazza Santa Maria Novella à Florence et parle de la perception qu'en ont les usagers. C'est une place qui a cinq côtés et pourtant on a l'impression qu'elle est parfaitement orthogonale et qu'elle n'en a que quatre.[30] Dans le cas d'une ville, l'expérience est d'autant plus complexe. La ville est une construction dans l'espace, qui naît de l'imbrication de plusieurs échelles, et qui ne peut pas être pensée seulement en deux dimensions, quand on sait la place primordiale qu'occupe l'homme dans sa réalisation.

« *Il est, en effet impossible dans l'état actuel de formation des urbanistes et des architectes […] que des individus puissent résoudre, a priori, sur le papier, les problèmes de la naissance, de la constitution et du développement d'une ville […] les solutions urbanistiques sur le papier ne sont que des combinaisons pauvres de lignes droites et de rectangles, accommodés d'espaces incongrûment courbes [espaces verts]* »[31]

Michel Bonetti emploie les termes d'« urbanisme » et d'« urbanité » pour marquer la différence entre ce qui relève de l'organisation urbaine, à savoir le fonctionnement spatial de la proposition, et les pratiques sociales et les ambiances générées par la forme urbaine. [32]
Si l'on s'appuie de nouveau sur l'exemple du plan de La Plata, le projet initial prévoyait de faire des 22 places de la ville, par leurs positions stratégiques de points d'intersections, les lieux de vie des îlots les avoisinant, centralisant ainsi l'activité des habitants et formant de véritables quartiers.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

29 Jean-Louis Violeau, *La fonction utopique,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 241
30 Camillo Sitte, *La place est un espace fermé*,
Dans Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités,* p 167
31 Iannis Xenakis, *Mythe de l'orthogonisme,*
Dans Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*
32 Michel Bonetti, *L'évaluation socio-urbaine générative des projets urbains,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 170

« *Cette conception présuppose que la structuration de l'espace structure mécaniquement le fonctionnement social.* » Or, devant l'échec de ce projet pour la grande majorité des places de La Plata, force est de constater que « *l'organisation de l'espace influence effectivement les pratiques sociales, mais il ne les produit pas mécaniquement […] [*On ne peut pas*] générer une certaine animation urbaine en créant des espaces que les habitants n'ont aucune raison de fréquenter pour leurs courses, leurs loisirs, ou pour se rendre à leur travail.* »[33].

La Plata est l'une des nombreuses illustrations de villes nouvelles qui ne se sont pas développées conformément au projet initial qui leur était assigné. Car la ville est un processus en perpétuel changement qui répond aux besoins et au mode de vie de la société. Et ce qui est certain, c'est que l'on ne peut pas, au travers d'une simple représentation graphique, prévoir l'avenir de manière précise et la façon dont l'homme va s'approprier son lieu de vie. Le tracé de la ville de La Plata résulte de l'appropriation de modèles urbains comme autant de références, pour répondre au désir de grandeur politique d'un seul homme, finalement.

De manière générale, au delà de l'échelle de l'espace, l'homme a de tout temps adopté une attitude défensive face à l'avenir, perçu comme une menace et a cherché à prévoir de quoi le futur était fait, par l'intermédiaire d'oracles, de prophéties, au travers de la science, de la religion (le christianisme) ou d'idéaux politiques (le communisme) au nom d'un avenir radieux[34],… L'histoire a démontré à chaque fois l'échec de ces tentatives et l'impossibilité pour l'être humain d'anticiper et d'orienter son avenir.

2) La ville en mouvement

La place de l'habitant dans la ville

Le projet de ville nouvelle de La Plata a eu de nombreux détracteurs. Le journal *La Nacion,* en opposition au parti du gouverneur Dardo Rocha, divulguait qu'elle était le fruit d'intérêts politiques et non d'une nécessité de la société.[35] Cette opinion divergeait bien sûr totalement suivant le parti défendu dans les médias. Le périodique *El Nacional* livrait lui, une appréciation très différente, deux ans après l'apposition de la pierre fondamentale. Il citait alors [Il s'est dessiné, dans la région, le plan d'une ville parfaite, avec ses « manzanas », ses rues, ses

33 Michel Bonetti, *L'évaluation socio-urbaine générative des projets urbains,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 181

34 Cours de séminaire S77, Pierre Weidknnet – *Image de ville* – 2013/2014

35« *Las ciudades no se improvisan, si se fundan con decretos : son el resultado de elaboraciones costosas, graduales y progresivas que la geografia y la gravitacion de los intereses colectivos determinan mejor que los actos colectivos*… » (La Nacion, 21/11/1882*)*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

places, ses avenues, ses dégagements, répondant à toutes les nécessités du présent et prévoyant tout ce que l'avenir peut créer.][36]

Il est intéressant de signaler qu'effectivement, la population n'est arrivée qu'une fois la ville quasiment construite et en provenance essentiellement d'Europe. Ce n'était pas un besoin réel de la population argentine, comme aurait pu l'être le projet d'une ville pensé pour répondre au manque de logements par exemple. La décision de la construction de La Plata marque avant tout un besoin administratif et politique et non pas social. Or, la ville n'a de sens que lorsqu'elle est pensée pour l'homme. « *Ce sont les gens qui font la ville [...] et non la ville qui fait société* »[37] Le projet théorique de 1882, s'inspire de modèles d'urbanisme européens, sensés transmettre à la ville une image de modernité, de monumentalité ou de pouvoir, mais l'habitant, comme être concret, sujet actif, acteur de son espace de vie, n'est que très rarement mentionné. L'on y fait allusion pour marquer une échelle de distance, ou implicitement lorsqu'il est question d'hygiénisme et de son bien être, conditionné par le dimensionnement des rues et la circulation de l'air.

« Dans tous les cas, la ville au lieu d'être pensée comme processus ou problème est toujours pensée comme une chose, un objet reproductible »[38]

Je me suis souvent posée la question de savoir comment la population s'était appropriée un espace aussi rigide (selon mon point de vue), un espace pensé sans lien ni attache avec le lieu, avec l'environnement dans lequel il s'insérait. Il faut rappeler que La Plata a été imaginée par une commission d'architectes et principalement d'ingénieurs, alors que le site d'implantation de la ville n'avait pas encore été trouvé. J'avais l'image d'une forme fermée, catapultée brutalement sur un site et dans lequel on avait fait cohabiter des gens venus d'Europe et de l'intérieur du pays. On ne peut alors être surpris par la forme qu'a adopté la ville, par son développement anarchique. Elle s'est adaptée au contexte territorial et social dans lequel elle s'est insérée et a évolué au même rythme que la société. « *Une ville ne va jamais plus loin que là où vont ses habitants.* »[39] Et si aujourd'hui, La Plata présente l'image d'une ville déconstruite, qui s'est étendue au-delà des limites qui lui étaient imposées, c'est que cet accroissement résulte d'un besoin, d'une conséquence des modes de vie de ses habitants.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

36 « *Se ha delineado en el campo una ciudad perfecta, con sus manzanas, sus calles, sus plazas, sus avenidas, sus desahogos, consultando todas las necesidades del presente y previendo todo lo que el porvenir puede crear.* » (Diario *EL Nacional*, 03/11/1884, citado en de Paula, A. ; 1987 :133)

37 Agier Michel, *Esquisses d'une anthropologie de la ville : lieux, situations, mouvement*, Louvain, Bruylant, 2010

38 Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*

39 Citation de François Loyer, Dans cours séminaire S77, Pierre Weidknnet, *Image de ville*, 2013/2014

« *Les éléments mobiles de la cité – particulièrement ses habitants, pris dans leurs occupations – sont aussi importants que ses éléments fixes. Car nous ne sommes pas simplement les observateurs de ce spectacle, nous y participons nous-mêmes, sur la scène, avec les autres acteurs* »[40]

Le rôle des architectes et urbanistes

L'imprévisibilité des formes d'appropriation ne doit pas conduire à la démission des architectes et urbanistes. « *Il existe une certaine régularité dans les rapports à l'espace […] S'il n'est pas possible de dicter un comportement, il est en revanche possible de le rendre probable ou improbable* »[41]
Je pense que le rôle de l'architecte (ou de l'urbaniste en l'occurrence, dans notre cas), est de permettre à l'homme de s'approprier par lui-même un lieu, de lui donner un sens, une vie. Il est guidé par ce qu'il voit, ce qu'il ressent, mais tout est implicitement induit par l'architecture. Chaque individu est différent et doit s'approprier l'espace comme il l'entend et l'architecture est un support à cette liberté. L'architecte est un professionnel capable de donner une juste mesure à l'espace dans lequel l'homme va être acteur. Il va amener l'usager de manière inconsciente et spontanée à utiliser l'espace comme lui l'entend. Il ne s'agit pas d'imposer à l'habitant une manière de vivre mais plutôt de proposer des espaces capables de gérer la complexité et l'évolution de la société. *« L'architecture engendre de la sociabilité, cela ne signifie pas que le rôle de l'architecte soit de la constituer lui-même pour les autres. […] L'architecte peut proposer, et il produit des conditions pour favoriser des existences, mais il ne les y soumet pas. »* [42]

«Diriger, séduire, laisser aller, donner de la liberté»[43]

A l'échelle de la ville, l'espace est mis en avant par le vide. Le vide est ce qui fait le lien: la rue, la place sont des espaces ouverts, limités par du bâti qui articulent des pleins, qui créent des respirations dans le tissu urbain. La ville est aussi une construction du vide. Le rôle de l'architecture est de donner un sens à ce vide. Le rien n'existe pas, il y a toujours un sens. « *L'espace n'est pas vide mais au contraire […] il est plein de ce que l'homme, selon les époques, selon les sociétés, y met.* »[44] Il faut imaginer la manière dont les gens vont vivre dedans. Comment vivre l'espace ? Comment construire un cadre de vie durable ? Comment gérer la vie en communauté,

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

40 Kevin Lynch, *Structure de la perception urbaine*
Dans Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités,* p 385

41 Kevin Lynch, 1981

42 Odile Decq, Nicolas Hannequin, *L'architecte médiateur.* In : Espaces temps, 78-79, 2002. *A quoi œuvre l'art ? Esthétique et espace public.* Pp. 109-118

43 Peter Zumthor, *Atmosphère*

44 Marion Segaud, *Quid de l'anthropologie de l'espace ?*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 53

la juste distance par rapport à l'autre, à l'altérité ? Car l'architecture matérialise cet entre-deux, cette scène qui nous relie ou nous sépare et qui nous permet de vivre ensemble. Il y a toujours bien sûr un « *caractère d'impossibilité de l'adéquation parfaite entre l'architecture et l'usage, quels que soient les degrés de pertinence de la solution proposée et l'intensité de l'implication de l'habitant* »[45] En effet, un projet, lorsqu'il est pensé, est souvent considéré par son auteur comme la juste réponse à une problématique englobant les nécessités du site et du programme travaillé. Et il est rare que l'usager prenne pleinement conscience de toutes les subtilités de la proposition et qu'il les apprécie et les utilise de la manière dont elles avaient été pensées au départ. Cette incertitude marquée par l'écart entre l'image et le réel, est l'une des variables du projet architectural qu'il faut prendre en compte et réussir à surpasser. « *L'architecture est catégoriquement réaliste en ce qu'elle n'a jamais que le réel pour objet de désir. Mais elle est tout aussi obstinément irréaliste, animée qu'elle est par le désir de l'impossible. Fonction peut-être perverse, donc, peut-être heureuse, qui a un nom, la fonction utopique.* »[46]

Une autre variable et non des moindres doit s'intégrer à la réflexion. Il s'agit de la notion de temps. Dans tout projet et quelle que soit son échelle, il est question de son évolution, de la façon dont il va être perçu et vécu sur différentes périodes. Dans le cas qui nous concerne, à l'échelle de la ville, il me semble primordial d'intégrer dès le départ cette notion là, à savoir imaginer ou donner la possibilité d'une éventuelle évolution de la proposition. Ne connaissant pas l'avenir, les démarches élaborant un dispositif ouvert, évolutif, sont plus susceptibles de s'adapter aux changements de la société que les projets figés. Il est important de s'interroger sur les possibilités de transformation des projets dans le futur et des difficultés auxquelles risquent de se confronter les tentatives de réaménagement de l'espace. La ville ne peut pas être pensée comme une forme fixe. Elle est en perpétuel mouvement. « *La forme urbaine est un processus continu…et, s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger, pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'on littéralement formée.* »[47]

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

45 Daniel Pinson, *L'espace projeté,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*, p 217

46 Jean-Louis Violeau, *La fonction utopique,*
Dans Ouvrage dirigé par Philippe Bonin : *Architecture Espace pensé Espace vécu*

47 Carlo Aymonino *: La Città di Padova, op. cit.*
Dans Ouvrage collectif de P. Panerai, J-C. Depaule, M. Demorgon, M. Veyrenche : *Eléments d'analyse urbaine*

Conclusion

Pour conclure, cette étude de l'histoire de la ville de La Plata, de son évolution et de son appropriation par la population au cours du temps, m'a permis de donner un premier élément de réponse à ma problématique initiale qui était de savoir si un projet de ville théorique pouvait prévoir la manière dont l'espace allait être vécu. Sur ce cas précis, force est de constater que non, le plan « modèle » de La Plata n'a pas su répondre aux besoins des habitants du XX^{ème} siècle puisqu'il a muté au même rythme que la société. Néammoins, les projets de ville qui ne s'appuient pas sur une morphologie prédéterminée et limitée et qui permettent au contraire une plus grande adaptabilité à l'usage, peuvent prétendre fournir les conditions nécessaires pour gérer la complexité et l'évolution de nos sociétés.

J'ai pu constater tout au long de mes recherches et dans la majorité des textes et ouvrages argentins dont je me suis servie pour références, une connotation très négative vis-à-vis de l'image aujourd'hui de la ville de La Plata. Sont employés pour la décrire des termes tels que « vaincue », « cassée », « tombée », « sacrifiée », « trahie »,… Je pense que cela est dû au fait que dans l'esprit des professionnels de l'urbanisme aujourd'hui, la ville telle qu'elle avait été pensée en 1882, aurait pu se conserver durant le XX^{ème} siècle et s'adapter à l'évolution de la société, si seulement les urbanistes et architectes de l'époque n'avaient pas fait abstraction du tracé initial, pour mettre en avant les nouvelles idées véhiculées par le Mouvement Moderne et rendues possibles par les progrès techniques et l'apparition de nouveaux matériaux. Pour eux, il est difficile de rendre une image objective de La Plata car ils ont toujours dans un coin de la tête ce qu'elle aurait pu être, ce qu'elle aurait dû être. Et ils ont du mal à envisager l'évolution de cette ville contemporaine qui, sortie des limites du plan fondateur, leur échappe. Pour exemple, je pourrais citer l'ouvrage d'Alain Garnier, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* dans lequel l'architecte français s'interroge sur le futur de la ville de La Plata. En mode de conclusion, il recherche des solutions pour permettre à la ville de retrouver une identité propre à sa fonction de capitale provinciale. Son analyse l'amène à proposer une redéfinition d'un nouveau carré périphérique de 9 km de côté ceinturant le carré initial et les quartiers périphériques, pour contenir le phénomène de croissance. Je me demande si ce n'est pas reproduire deux fois la même erreur que de vouloir à tout prix donner une limite à la ville. Il s'est passé la même chose à Paris notamment, ainsi que dans beaucoup d'autres villes françaises, où le territoire, mal contrôlé par les pouvoirs urbains a vu sa périphérie changer sans cesse l'image de la ville, et ses remparts se déplacer chaque fois un peu plus loin du noyau central.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans la société occidentale, la ville a beaucoup évolué au cours du temps à tel point que nous avons aujourd'hui du mal à la comprendre. La ville contemporaine a dépassé la forme au contour net, de celle du Moyen Age, propice à la densité, à la proximité et à la mixité. Elle s'étend, perd ses limites, délaisse le centre au profit de la périphérie. On observe le même phénomène pour la ville de La Plata, bien que l'histoire de celle-ci ne s'étale que sur un siècle. La ville aujourd'hui n'a plus rien à voir avec la forme qui la caractérisait à la fin du XIX^{ème} siècle, qui résultait d'une synthèse de modèles européens de villes idéales.

Et l'on a tendance à rester dans la nostalgie de la ville passée, car notre conception de la ville, héritée de l'histoire et de la culture de nos sociétés, provient de cette vision de la ville d'hier. Yves Chalas, sociologue français, chercheur et professeur à l'Université d'Urbanisme de Grenoble, considère que l'évolution de la ville est trop rapide et que nos conceptions et notre regard sur elle sont toujours décalés, d'où notre difficulté à comprendre ce que nous voyons. Certains auraient déjà tendance à parler de la fin de la ville alors que c'est plutôt l'effacement d'une certaine ville, celle d'hier, qui laisse place à un nouveau type de ville.

Ce qu'il faut retenir c'est que la ville, en général, qu'elle soit produit de l'histoire ou projet réalisé, est une forme en perpétuel changement qui suit l'évolution de la société et les besoins de ses habitants et non un modèle formel reproductible. La Plata est une illustration parmi des centaines d'autres prouvant qu'une ville nouvelle ne suit pas forcément les directions du projet initial. Elle n'est pas mieux, elle n'est pas moins bien, elle est autre, parce que c'est la société et des millions d'acteurs qui la fabriquent et la modèlent.

« *La structure d'une ville ne tient pas à sa géométrie mais aux activités humaines qu'elle recèle.* »[48]

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

48 Candilis, Josic, Woods, 1964

Bibliographie

Ouvrages :

- AGIER Michel, *Esquisses d'une anthropologie de la ville : lieux, situations, mouvement*, anthropologie prospective n°5, Academia Bruylant, 2009

- BONNIN Philippe, *Architecture, espace pensé, espace vécu*, Editions Recherche, 2007

- CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités*, *Une anthologie*, Editions du Seuil, 1979

- DEMORGON Marcelle, DEPAULE Jean-Charles, PANERAI Philippe, VEYRENCHE Michel, *Eléments d'analyse urbaine,* Association de recherche de l'Ecole d'Architecture de Versailles, Edition : Bruxelles, be, Archives d'Architecture Moderne, 1980

- GARNIER Alain, *El cuadrado roto, suenos y realidades de La Plata,* Municipalidad de La Plata, 1994

- Municipalidad de La Plata, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente*, La Plata : De la ciudad antigua a la ciudad nueva – Suenos y realidades*

- ZUMTHOR Peter, *Atmosphère,* Edition Birkhauser, 2008

Textes :

- DECQ Odile et HANNEQUIN Nicolas, *L'architecte médiateur*. In : Espaces temps, 78-79, 2002. *A quoi œuvre l'art ? Esthétique et espace public*. Pp. 109-118

- GARCIA Tomas Oscar y VIERA Lidia Mabel, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata, *La Plata : Una reflexion sobre la ciudad y su sociedad.* I Jornada historico geografica y genealogica de Berazategul

- GIACOBBE Nora y RAVELLA Olga, *El pasado y el presente en la sustentabilidad urbana, el caso de la ciudad de La Plata, Argentina*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

- LOSANO Gabriel, *La Plata : de la ciudad apreciada a la ciudad ignorada,* Geograficando, 2006, año 2, no. 2, p. 201-223, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educacion

- PASTOR Daniel, Cours d'Histoire de l'Architecture à La Plata, *Un acercamiento al damero*

- SILVINA SOUZA, *Comunicacion y espacio publico en la ciudad de La Plata. Circulacion, recorridos y encuentros*

- VALLEJO Gustavo, *Ideales de la Ilustracion en la genesis de una « nueva capital » Latinoamericana : La Plata (Argentina), 1882*, IDEHAB/UNLP (Argentina)

- WEIDKNNET Pierre, Cours d'Histoire(s) Urbaine(s) S77, *Images de villes,* 2013/2014 et S431, *Histoires Urbaines,* 2011/2012

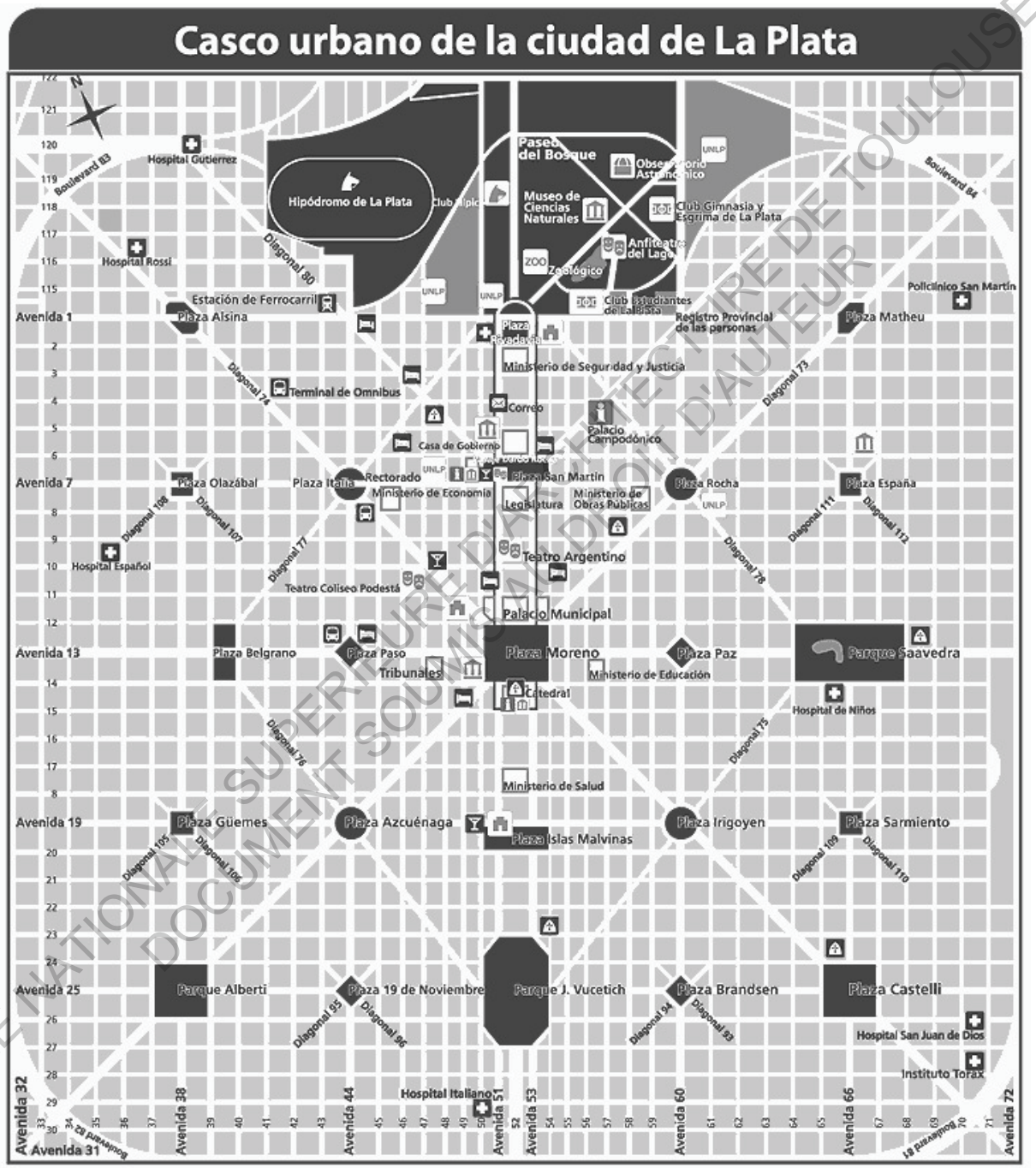
Webographie

- image p. 24 : http://arq.clarin.com/urbano/Chorizo-casa_0_701329980.html
- image p. 37 : http://es.wikipedia.org/wiki/La_Plata
- image p. 41 : http://www.cloudpointing.fr/exemples/cite_ideale/cite_ideale.html
- image p. 51 : http://www.zonu.com/argentina_mapas/Plano_Urbano_Ciudad_La_Plata_Prov_Buenos_Aires_Argentina.htm

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

La Plata City Map, Buenos Aires Prov., Argentina



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quelques photos de La Plata :





- Cohabitaion de bâtiments modernes avec l'architecture classique de la fin du XIX^{ème} siècle

- Numérotation des rues



- Perspective sur l'Avenue 7

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





- Plaza San Martin y Moreno



- L'une des seules diagonales encore plantée de jacarandas

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



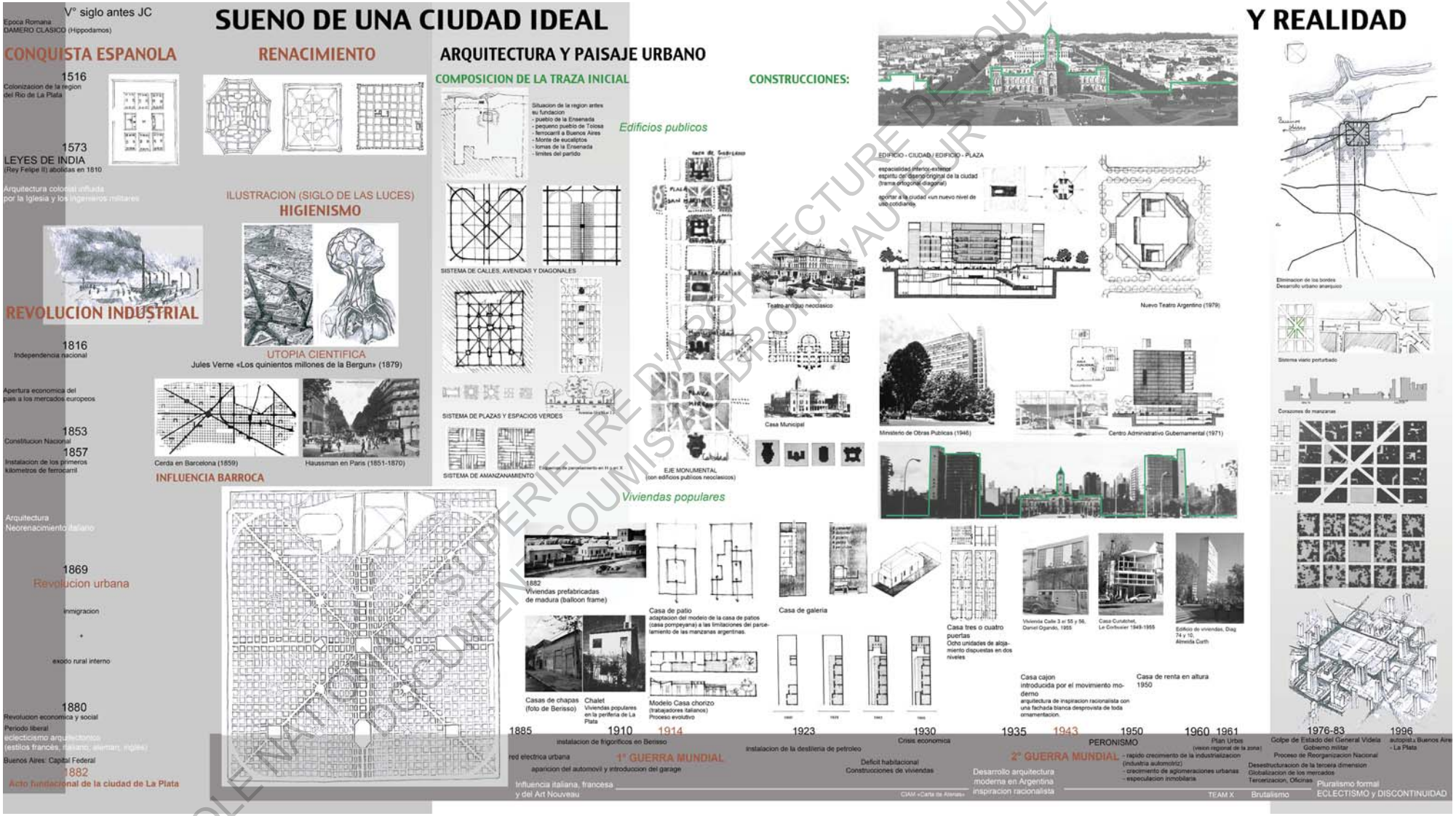




- Deux casas chorizo

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
TOUS DROITS RESERVES AU DROIT D'AUTEUR

Travail réalisé à la Faculté d'Architecture de La Plata, ayant servi à faire l'analyse de la ville



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quelques croquis de la diagonale 80 :





ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR