

Buenos Aires.

En bygeografisk orientering.

Af Aage Aagesen.

Buenos Aires, Argentinas hovedstad, har indenfor sit geografiske byområde godt 5 mill. indb. og er således den største by i Sydamerika og den næststørste på det amerikanske kontinent. Alene her ved må byen tildrage sig den geografiske forsknings opmærksomhed, idet man må interessere sig for årsagerne til denne bys opståen og udvikling, for baggrunden for byens betydning i dag, for byens funktioner og samtidig for byens morfologiske og topografiske struktur, altså byen opfattet som landskabsform.

Buenos Aires ligger under $34^{\circ} 37'$ sydlig bredde på sydsiden af den tragtformede indskæring Rio de la Plata, som er den fælles udmunding for Rio Paraná og Rio Uruguay. Byen, der ligger ca. 250 km fra det åbne Atlanterhav, breder sig over et fladt terræn af unge flodaflejringer, som danner et udpræget sletteland 10—20 m over havfladen. Et stykke indenfor kysten er nogle steder udviklet en skrænt på ca. 10 m, men bortset herfra virker byen ganske flad. Byens omgivelser er stort set lige så flade, og på grund af dårlige afstrømningsforhold er betydelige arealer vandlidende; vandet udfør byen har kun ganske ringe dybde. Havneforholdene er således ret dårlige. Sejlbare render er gravet ind til byens store kunsthavn, men disse må stadig vedligeholdes, da de ellers hurtig ville udfyldes af det materiale, som af flodens rødbrune vand føres langs kysten.

Selve byens navn, Buenos Aires, ser man ofte i litteraturen fejlagtigt oversat ved „God luft“, hvilket skulle hentyde til en sund klimatisk beliggenhed. Byens navn er opstået på den måde, at spanske søfarere her ved den første kolonisation byggede et kapel for „La Virgen los Buenos Aires“, hvilket vil sige, at kapellet var helliget jomfruen for de gode luftninger eller gode vinde, hvil-

ket igen vil sige for medvindene. Dette for de søfarende grundlæggere så vigtige begreb er så gået over til at blive betegnelsen for den by, der opstod på dette sted.

Rio de la Plata blev opdaget af Juan Diaz de Solis, der i 1515—16 søgte at omsejle Sydamerika. Allerede 1536 opstod der en bebyggelse, hvor Buenos Aires nu ligger, idet conquistadorerne håbede ad denne vej at kunne nå frem til de guldskatte, som de ventede at finde ved Andes. Da dette mislykkedes, blev bebyggelsen opgivet, men i 1580 grundlagdes byen for 2. gang af en flok spaniere, der under ledelse af Juan de Garay trængte frem fra det vestlige Sydamerika over Asunción. Denne grundlæggelse havde i første række en strategisk hensigt, idet man ved en spansk kolonisation ved Atlanterhavet ønskede at sætte en stopper for portugisernes fremtrængen mod syd fra deres kolonier i Brasilien.

Buenos Aires fik dog ikke i første omgang betydning som havneby. Vareudvekslingen med moderlandet Spanien skete med lastdyr eller oksekærrer til lands over Córdoba, Jujuy og Potosí til Arica, herfra med skib til Panamá, hvorfra varerne over land blev bragt til den Caraimske kyst og endelig ad søvejen til Spanien. Denne handelsvej, der betød en omvej på 9.000 km, en vanskelig passage over Andesbjergene og tre omladninger, blev gennemført for at hindre hollandsk og engelsk indflydelse på handelen med Sydamerika, som købmændene fra Sevilla og senere, efter 1717, købmændene fra Cadiz havde monopol på. Da Buenos Aires ikke i sit bagland rummede skatte af ædelt metal, var interessen for denne by ringe i spanske handelskredse.

Denne fuldstændige udelukkelse af direkte handel mellem Buenos Aires og det spanske moderland medførte efterhånden tiltagende pirat- og smuglervirksomhed omkring Rio de la Plata. Da portugiserne i 1680 anlagde byen Colónia på Rio de la Plata's nordside overfor Buenos Aires, blev denne befæstet. 1764 blev der indført enkelte lempelser for direkte sejlads på Buenos Aires. 14 år senere blev handelen givet fri mellem Buenos Aires og alle havne i det spanske moderland, og to år tidligere, i 1776, var Buenos Aires ophøjet til hovedstad for et vicekongedømme, uafhængigt af vicekongedømmet i Lima.

Med handelens frigivelse begyndte Buenos Aires' oplomstring, og på få år blev den Sydamerikas dominerende handelshavn. Efter 1810 blev den centrum for den argentinske frihedskamp, og fra 1816 hovedstad for statsforbundet Rio de la Plata. Efter de forskellige revolutioner og borgerkrige, som i de følgende årtier rystede

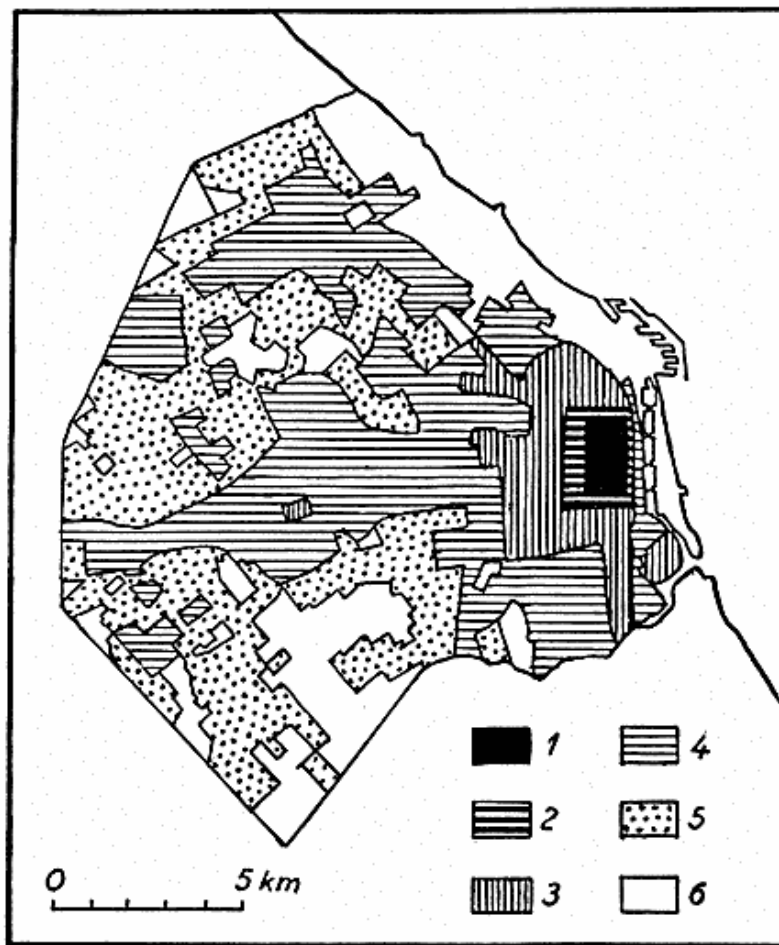


Fig. 1. Bebyggelsens udvikling i Capital Federal. 1: bebygget før 1583; 2: 1583—1820; 3: 1820—1889; 4: 1889—1915; 5: 1915—1937; 6: ubebygget 1937 (efter H. Wilhelmy m. fl.).

Fig. 1. The development of the built-up area in Capital Federal. 1: built before 1583; 2: 1582—1820; 3: 1820—1889; 4: 1889—1915; 5: 1915—1937; 6: area not built-up in 1937 (according to H. Wilhelmy and others).

den unge argentinske stat, blev den i 1880 udskilt som et særligt forbundsdistrikt, Capital Federal, mens administrationen af provinsen Buenos Aires kort efter flyttedes til den 1882 grundlagte by La Plata, nu Eva Perón, 60 km fra Buenos Aires.

Argentinas voksende indflydelse på verdensmarkedet har medført en stadig fortsat forøgelse af Buenos Aires' betydning og dermed af byens folketal. Ved den industrialiseringsproces, som Argentina nu gennemløber, placeres hovedparten af landets industri indenfor det geografiske Buenos Aires, der herved går ind i en ny erhvervsudvikling med yderligere vækst af folketallet.

Buenos Aires fik allerede ved grundlæggelsen 1580 den byplan,

som var almindelig i det spanske kolonirige: Byen fik et retvinklet gadenet, og de mellemliggende husblokke (cuadras eller manzanas) blev kvadratiske. I bycentret placeredes byens plaza. Den oprindelige by dannede et reketangel på 16×9 cuadras, og gadenettet herfra er senere blevet fortsat ud i nyere bebyggelse. Indtil slutningen af forrige århundrede var byplanen et fuldstændigt kvadratnet. Oprindeligt havde hver cuadra en udstrækning af 120 m på hver led, og de mellemliggende gader var 9,5 m bredde. Senere er de vigtige hovedstrøg blevet udvidet til større bredde, og i de nyere kvarterer, hvor man praktisk talt over alt stadig opretholder den gamle inddeling, er de kvadratiske cuadras 100 m på hver led, og de mellemliggende gader normalt 17 m brede. Over alt betegner gadenumrene afstanden i meter fra gadens begyndelse og ikke, som oftest i Europa, en nummerering af huse og gadedøre, eller, som i Portugal og ofte i Brasilien, en nummerering af døre og vinduer. Man når derfor i Buenos Aires gader op på meget høje husnumre, f. eks. i Rivadavia op over 35000.

Bebyggelsens arealmæssige vækst indenfor Capital Federal er vist på fig. 1. Den oprindelige bykerne vest for dokhavnene er den dag i dag byens centrum. Den oprindelige byplan, der blev udarbejdet i 1583, var først fuldt bebygget efter midten af 1700-tallet. Endnu i 1820, da byen omfattede 260 bebyggede cuadras, fremtrådte byen som en kompakt bebyggelse. I de følgende år foregik byens vækst meget langsomt på grund af borgerkrige og uroligheder. Efter diktator Rosas fald i 1852 kommer byen og landet ind i en kraftig udvikling, der medfører en stærk vækst af det bebyggede areal. Nord og vest for byen opstår i de følgende årtier villaforstæderne Belgrano og Flores, mens områderne syd for byen, og især i Riachuelos sumpede munding, endnu undgås. Dog opstår ved selve munden havnekvarteret La Boca. I slutningen af 1800-tallet opstod der også udenfor Capital Federal forstæder, og bebyggelsen voksede nu ud i stråler langs de vigtigste forbindelsesveje. Omkring 1910 var Belgrano vokset sammen med den egentlige bykerne; det samme gjaldt Flores i vest. I syd var bydelen Barracas opstået ned mod Riachuelo-floden, hvorved bebyggelsen var blevet forbundet med forstaden Avellaneda udenfor Capital Federal. De sidste årtier har bragt en kolossal arealmæssig udvikling, idet byens forstæder har bredt sig langt ud over forbundshovedstadens administrative grænser. Mod nord strækker en bebyggelsesstråle sig langs kysten af Rio de la Plata til Tigre ved Paranás delta, mod vest omfatter den sammenhængende bebyggelse forstæderne Balla-

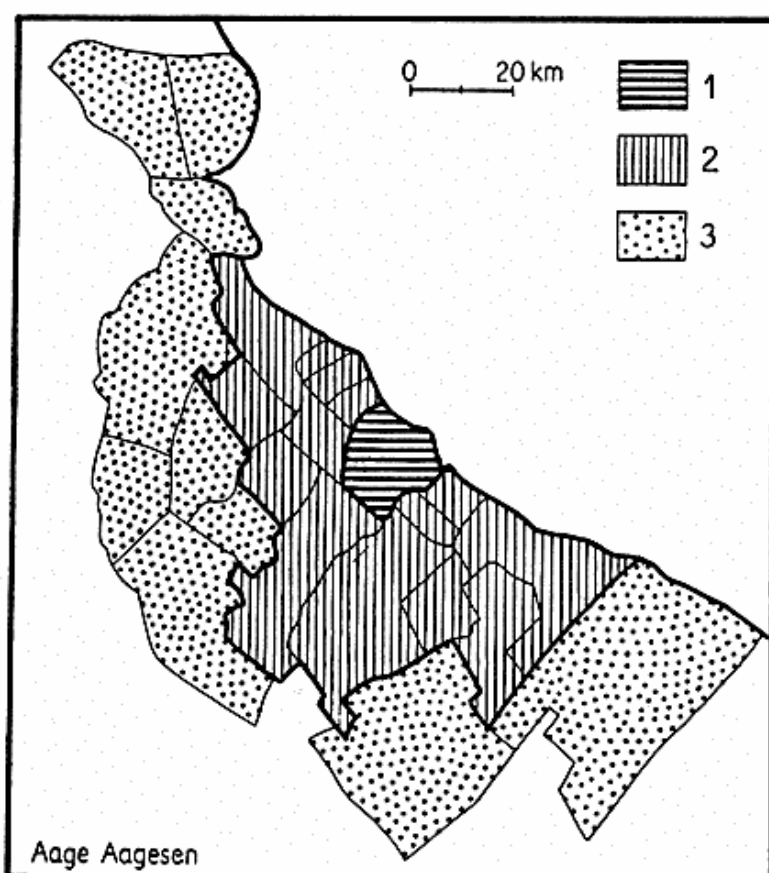


Fig. 2. Buenos Aires området. 1: Capital Federal; 2: forstadskommuner indenfor Stor-Buenos Aires; 3: kommuner i fjern-forstadszonen.

Fig. 2. The area of Buenos Aires. 1: Capital Federal; 2: suburban municipalities within Great Buenos Aires; 3: municipalities in the farther suburban zone.

ster, Burlingham og Morón. Mod syd er i nyeste tid opstået Ciudad Evita, mens andre stråler mod sydøst strækker sig til forstæderne Banfield, Zamora og Quilmes. Længere ude ligger mindre forstæder langs udfaldsvejene, og byens influensområde strækker sig langt ud i Pampaen og fortaber sig kun langsomt.

En by af denne art er, som moderne storbyer i almindelighed, vanskelig at afgrænse. La Capital Federal rummer ganske vist størstedelen af byens funktioner, men en betydelig del af beboelseskvartererne og en ikke ringe del af industrien er i dag placeret udenfor forbundsdistriktet, i provinsen Buenos Aires. På fig. 2 viser signatur 1 Capital Federal, og signatur 2 de kommuner i provinsen Buenos Aires, som med rimelighed bør regnes som hørende til Gran Buenos Aires, mens signatur 3 betegner den ydre zone af kommuner med fjernforstæder og overgangstyper mellem forstadsbebyggelser og selvstændige bydannelser.

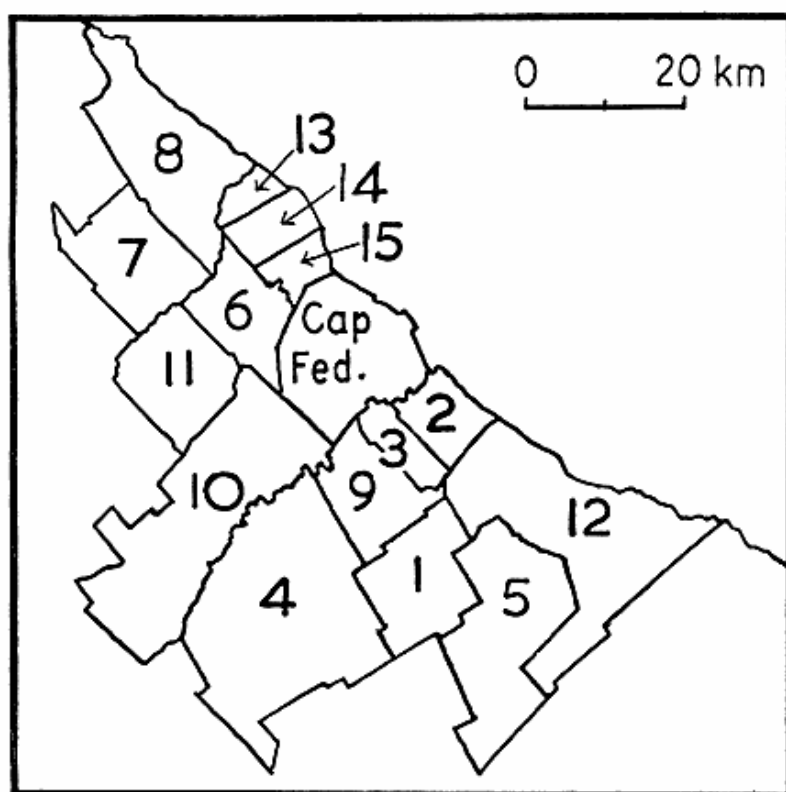


Fig. 3. Kommunerne indenfor Stor-Buenos Aires. Tallene referer til teksten side 112.

Fig. 3. The municipalities within Great Buenos Aires.

Befolkningsudviklingen i Buenos Aires afspejler byens stadig stærkere voksende betydning. Endnu omkring 1650 beregnes byens folketal til kun 4.000 indbyggere, og omkring 1750 til 11.000. Ved år 1800, altså efter handelens frigivelse og oprettelsen af vicekongedømmet Buenos Aires, nåede folketallet ca. 40.000, og ved løsrivelsen 1810 var det 46.000. Efter den urolige periode i den argentinske stats første årtier sker udviklingen hastigt. I 1855 er folketallet 90.000, men allerede i 1895 når det 663.000. Capital Federal havde i 1909 1.232.000 og i 1930 2.133.000 indb., men allerede omkring århundredskiftet omfattede det geografiske byområde bebyggelser udenfor forbundsdistriktet. Den sydlige forstad Avellaneda havde således i 1895 1.000, i 1914 145.000, og i 1930 210.000 indb. Sidstnævnte år havde forstæderne Quilmes og Zamora henholdsvis 78.000 og 22.000 indb., og det geografiske Gran Buenos Aires ialt ca. 2,6 mill. indb.

Mens der ved folketællingen 1947 levede 3.022.481 indbyggere i Capital Federal, var folketallet for de med signatur 2 betegnede



Fig. 4. Bankhovedkontorenes placering. Til orientering er indtegnet følgende hovedgader: a-a: Avenida Nueve de Julio; c-c: Corrientes; b-c: Esmeralda; d-c: Av. Alem; b-d: Av. de Mayo.

Fig. 4. The placing of the head offices of the banks. For orientation the following main streets have been introduced: a-a: Avenida Nueve de Julio; c-c: Corrientes; b-c: Esmeralda; d-c: Av. Alem; b-d: Av. de Mayo.

forstadsområder i alt 1.723.082, hvorved Gran Buenos Aires nåede et folketal på 4.745.563. I 1951 nåede dette tal op over 5.000.000. Efter 1947-tællingen havde de enkelte forstadskommuner følgende indbyggerantal (nummereringen modsvarer numrene på fig. 3): 1 Almirante Brown 42.082. 2 Avellaneda 282.054. 3 Cuatro de Junio 247.613. 4 Estabán Echevarria 19.995. 5 Florencio Varela 11.496. 6 General San Martín 270.615. 7 General Sarmiento 47.469. 8 Las Conchas 35.906. 9 Lomas de Zamora 127.570. 10 Matanza 99.888. 11 Morón 110.968. 12 Quilmes 132.827. 13 San Fernando 47.618. 14 San Isidro 91.770. 15 Vicente López 155.211. Gran Buenos Aires har efter denne opgørelse 29,5 % af Argentinas befolkning.

Bebyggelsen er i de sidste årtier ændret i den centrale bydel, hvor et skyskraberkvarter er vokset op. Imellem skyskraberne, der ganske overvejende udnyttes af handelen og administrationen, står lave huse fra den tid, da også bebyggelsen i den centrale bydel bar den spanske kolonibys karakteristiske præg. Udenfor city-kvarteret er den almindelige bebyggelsesform 1-2-etages huse, der i beboelses-

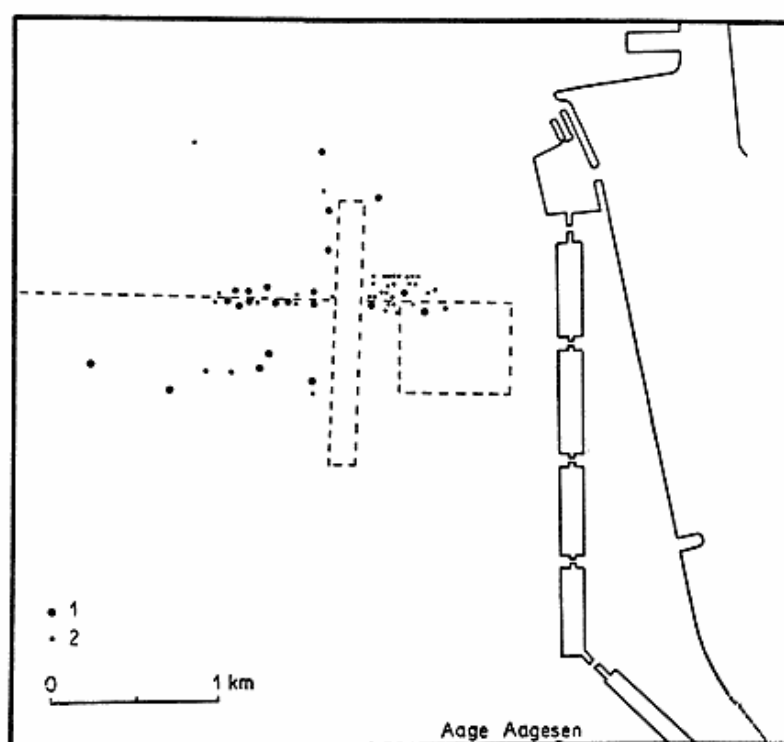


Fig. 5. Forlystelsescentret. Placeringen af teatre (1) og biografer (2).
Samme hovedgader er indtegnet som på fig. 4.

Fig. 5. The centre of entertainments. The placing of theatres (1) and cinemas (2). The same main streets have been introduced as in fig. 4.

kvartererne ofte er forsynet med palio og fladt tag, der en stor del af året tjener til opholdssted. De dyreste og pæneste beboelseskvarterer findes i forstæderne, der fra Palermo-parken, ud mod floden i byens nordlige del, strækker sig op mod Paraná-deltaet.

Som følge af den lave bebyggelse udenfor citykvarteret optager Buenos Aires et meget stort areal. Til gengæld er befolkningstætheden i de bebyggede kvarterer forholdsvis ringe sammenlignet med europæiske storbyer. I de tættest beboede kvarterer når befolkningstætheden 20.—40.000 indb. pr. km², mens man f. eks. i København må regne med befolkningstætheder i størrelsesordenen 100.000 pr. km² på de allertættest befolkede steder. I de vidtstrakte ydre beboelseskvarterer i Buenos Aires er befolkningstætheden i reglen 2—5.000 indb. pr. km², hvilket omtrent er det samme som i villakvartererne omkring danske storbyer. Den gennemsnitlige befolkningstæthed for Capital Federal er ca. 15.000 pr. km².

Det egentlige citykvarter omfatter i hovedsagen den ældste bydel mellem Plaza Colón og Avenida 9 de Julio, verdens bredeste gade, som simpelthen er opstået ved, at en række cuadros er blevet

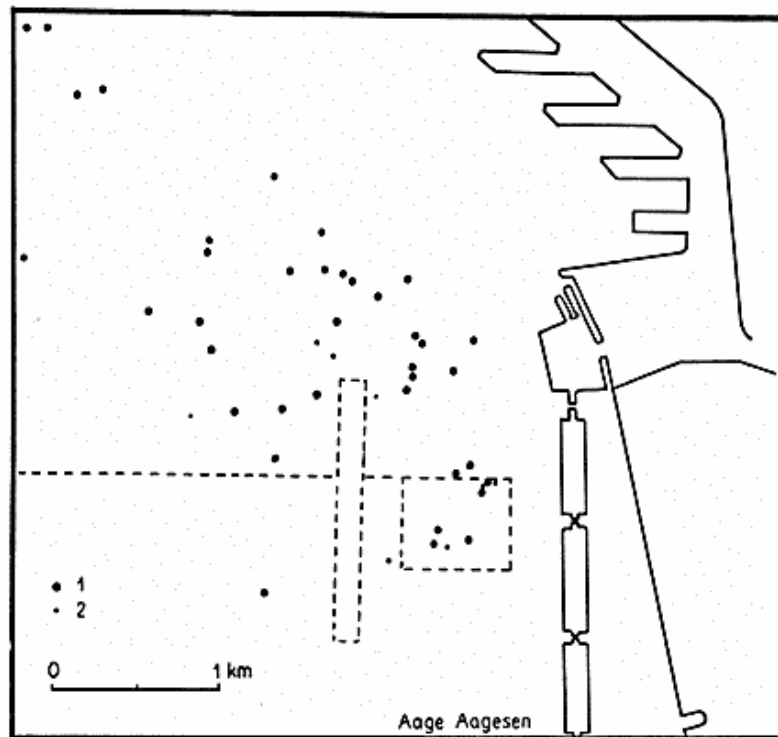


Fig. 6. Diplomati-centret. Placeringen af legationer og ambassader (1) og konsulater udenfor disse (2). Samme hovedgader er indtegnet som på fig. 4.
 Fig. 6. The centre of the diplomacy. The placing of legations and embassies (1) and separate consulates (2). The same main streets have been introduced as in fig. 4.

sløjfet. De vigtigste forretningsgader er Corrientes, Avenida Saenz Peña (Diagonal Norte) og den smalle, livlige strøggade Florida, der vest for byens gamle akse, Avenida de Mayo, fortsætter i Perú. Avenida de Mayo fører fra præsidentboligen Casa Rosada på Plaza Mayo til rigsdagsbygningen, Congreso Nacional. I videre forstand strækker de centrale bydele sig mod nord til Retiro, mod vest til Once, og mod syd til Constitucion, hvor der ved lokale plazas er opstået sekundære centre, og hvorfra hovedjernbanerne udgår.

I følge Sten de Geer er beliggenheden af bankerne og andre pengeinstitutters hovedafdelinger den bedste indikator for, hvor en bys centrum kan siges at være beliggende. For Buenos Aires vedkommende fremgår bankhovedkontorernes placering af fig. 4. Det viser sig, at de fleste er beliggende inden for et snævert område mellem Corrientes, Avenida de Mayo, Esmeralda og Alem, mens enkelte ligger andetsteds i de centrale bydele. Beliggenheden af andre virksomheder, som kan anvendes til fastsættelse af cityom-

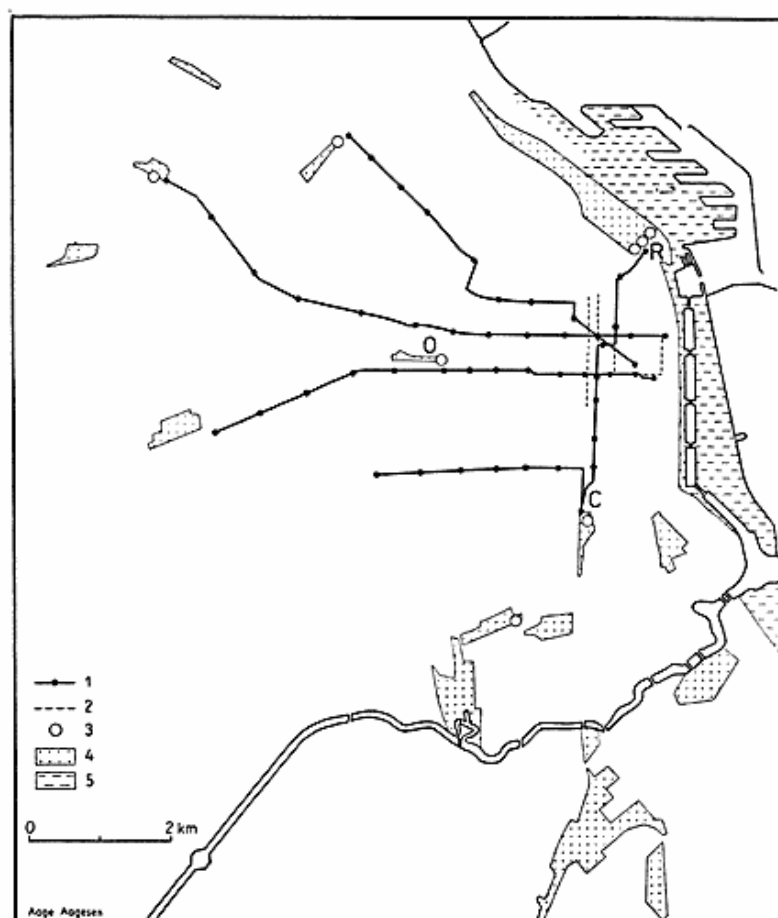


Fig. 7. Samfærdselsgeografisk orientering i det centrale Buenos Aires. 1: undergrundsbane (subterraneo) med station; 2: samme hovedgader som indtegnet på fig. 4, 5 og 6; 3: Terminus-jernbanestation (R: Retiro, O: Once, C: Constitución); 4: jernbanearealer; 5: havnearealer.

Fig. 7. Orientation on the traffic system of Central Buenos Aires.

rådet, således forlystelser, dagbladsredaktioner, rejsebureauer, rederikontorer m. m., viser en noget større spredning end bankcentret, men er i hovedsagen knyttet til det samme og de umiddelbart tilgrænsende områder (fig. 5 og 6).

Til at dække trafikbehovet i en storby af Buenos Aires størrelse kræves et meget omfattende og ydedygtigt transportsystem. Alene de daglige transporter imellem bosted og arbejdssted er et yderst vanskeligt problem. Ved Buenos Aires stærke vækst i de sidste årtier er det ikke altid lykkedes at udbygge et tilfredsstillende trafiksystem i samme tempo, som bebyggelsen bredte sig. Fra de yderste forstæder er befordringstiden til arbejdspladser i den centrale by ikke $1\frac{1}{2}$ —2 timer, et forhold, der i Sydamerika kun overgås af Sao Paulo. Størstedelen af de urbane transporter er nu

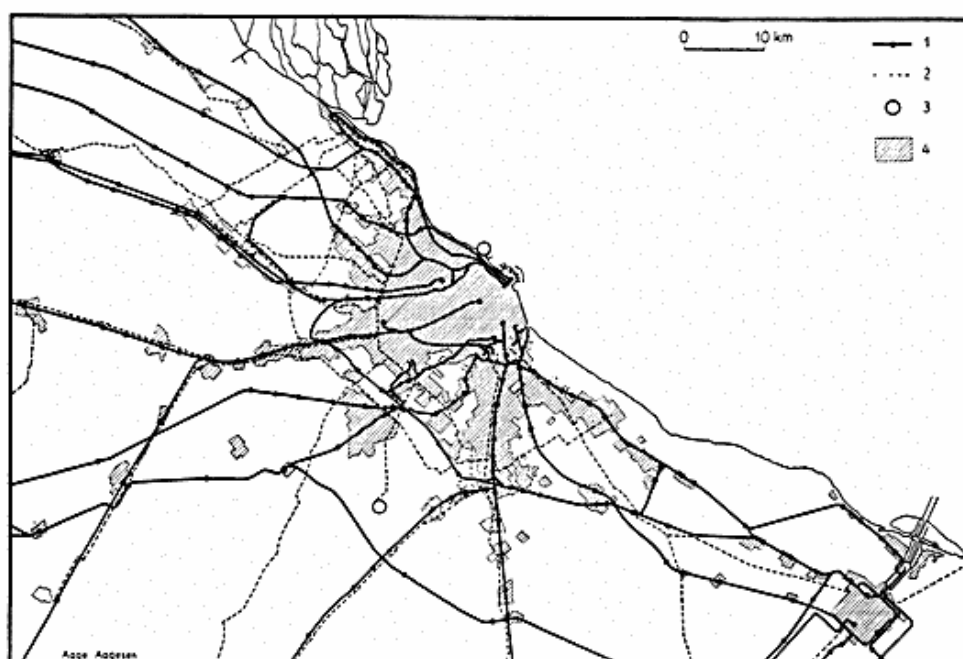


Fig. 8. Gran Buenos Aires og Eva Perón. Samfærdselsgeografisk kort. 1: jernbane med station; 2: overfladebehandlet hovedvej; 3: trafiklufthavn; 4: bebygget areal.

Fig. 8. Great Buenos Aires and Eva Perón. Map of communications. 1: railway with station; 2: surface-treated main road; 3: traffic air-port; 4: built-up area.

samlet i Corporacion de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires er den eneste by i Sydamerika, der har undergrundsbaner. 5 linier „Subterraneos“ betjener de mere centrale dele af Capital Federal (se fig. 7), men udbygningen af undergrundsbanenettet kan på ingen måde holde trit med behovet for en masse-transport af et omfang, som kun undergrundsbaner kan løse. Byens sporvejsnet er under afvikling, og i gaderne går man over til trolleybus- og omnibusdrift. En meget vigtig rolle spiller de såkaldte Microomnibusser og Colectivos, små hurtige busser, som let manøvrerer i de smalle og stærkt trafikerede gader.

Oprindelsen til disse colectivos er egentlig hyrebiler, som flere personer i den trafikalt underforsynede by slog sig sammen om at benytte til et fælles mål. Efterhånden opstod herved en trafik ad bestemte ruter og til faste takster, og på grund af deres hurtighed og smidighed i trafikken er disse biler, der tager 15—20 passagerer, blevet meget yndede. Systemet har bredt sig til andre byer i Argentina og andre sydamerikanske lande (i Brasilien under navnet lotações).

Til de fjernere forstæder afvikles trafikken dels med busser og

dels med forstadstog, der befarer de fra Buenos Aires udgående jernbaner i nærtrafikzonen. Disse jernbaner, der nu alle er under statsdrift, udgår ikke fra den centrale by, men, ligesom tilfældet er i en række europæiske storbyer, fra flere banegårde, der er beliggende ved de tidligere omtalte sekundære centrer i udkanten af de centrale bydele. De vigtigste terminus-banegårde findes ved Retiro, Once og Constitucion.

I byens forholdsvis smalle gader har den stadig voksende storstadstrafik skabt problemer, der har gjort indgreb nødvendige. I næsten alle gader i de indre bydele er der indført ensrettet færdsel, og trafikken reguleres døgnet rundt. Ved siden af de moderne transportmidler møder man selv i skyskraberkvartererne små hestevogne af umiskendeligt spansk eller syditaliensk præg. I forstæderne ser man hesten anvendt som ridedyr, og foran forretninger og lignende står heste tøjrede ved dertil anbragte stolper. Alle hovedgader og alle gader i de indre bydele er i fin stand, mens sidegader og veje i forstadskvartererne oftest er jordveje, dels fordi trafikbehovet her er ringe, og dels fordi vejnettets udbygning har svært ved at holde trit med bebyggelsens vækst.

Buenos Aires er Argentinas administrative, økonomiske og handelsmæssige centrum. Som følge af sin gunstige beliggenhed, centralt i landet, og dog med umiddelbar adgang til havet, og omgivet af Argentinas rigest producerende og tættest befolkede provinser, er Buenos Aires selvskrevet til at blive landets vigtigste by. Men selv disse forhold kan ikke fuldt ud forklare, at den har svunget sig op til at blive en af verdens største byer, antagelig den 6. største. Baggrunden for byens stærke vækst i de sidste årtier må i første række søges i dens hurtigt voksende betydning som industriby.

I vor tidsepøke gennemløber Argentina — ligesom de fleste agrarlande — en industrialiseringsproces, som i væsentlig grad udjævner den opdeling af verden i råstofproducerende og råstofforbrugende områder, som er en arv fra koloniseringens tidsalder. Argentina er et af de lande, hvor denne ændring i erhvervsstrukturen forløber med størst effekt. Industrialiseringen i Argentina har to mål: For det første at producere industrivarer til det indenlandske marked, og for det andet at forarbejde visse eksportvarer industrielt. Herved opnås en vis grad af autarki (national selvforsyning), og samtidig opnås højere priser på eksporten, idet industrifortjenesten ved landbrugsvarernes forarbejdning forbliver i landet. Industrialiseringsprocessen i Argentina tog sin begyndelse allerede i forrige år-

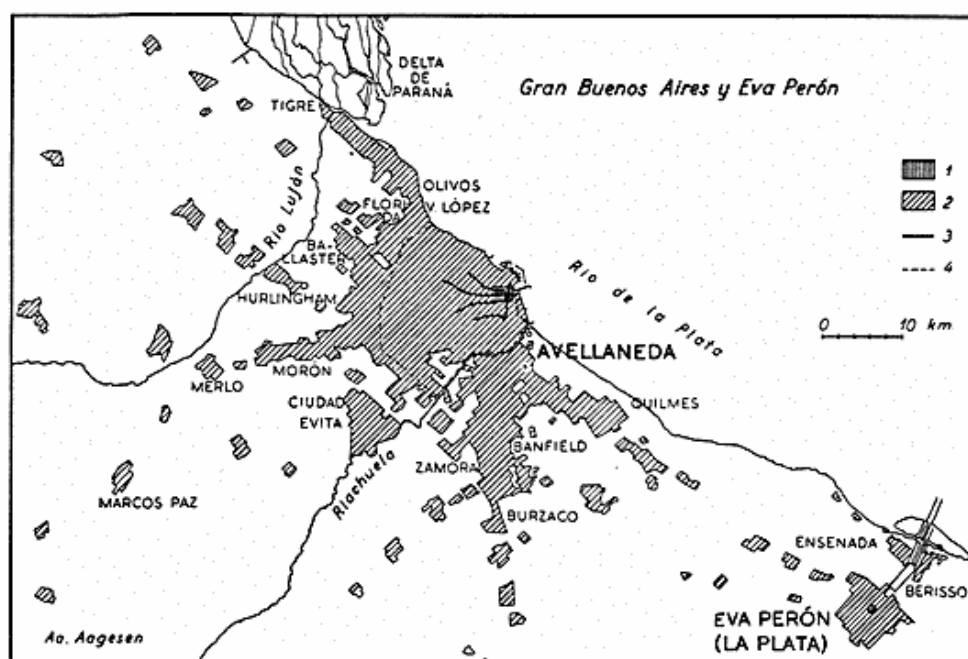


Fig. 9. Gran Buenos Aires og Eva Perón 1952. 1: city-områder; 2: anden bebyggelse; 3: undergrundsbaner; 4: grænse for Capital Federal.

Fig. 9. Great Buenos Aires and Eva Perón 1952. 1: „city“; 2: other built-up areas; 3: subways; 4: boundary of Capital Federal.

hundrede og tiltog en del i styrke i årene under og efter den første verdenskrig. Disse første industrier arbejdede ganske overvejende med råstoffer fra landbruget, og deres marked lå først og fremmest i de oversøiske aftagerlande. Under verdenskrisen efter 1929 og i endnu højere grad under den delvise, tvungne afspærring under den anden verdenskrig udvikledes dernæst en mangesidet industri, der især tilsigtede at gøre Argentina uafhængigt af import af industrivarer fra Europa og U.S.A.

Som landets ubestridte centrum og største havneby er Buenos Aires selvskrevet til at blive sæde for en betydelig del af denne industri. Som industriby har Buenos Aires i kraft af sin beliggenhed mange fordele: et godt trafiksystem både til lands og til vandt, der fremmer tilførslen af råstoffer og distributionen af færdigvarer, et stort udbud af arbejdskraft samt en central beliggenhed for det indenlandske marked. Derimod er beliggenheden ugunstig for energiforsyningen til industrien. Virkelig gode kul findes ikke i Argentina, og de forhåndenværende kullejer er knyttet til den andine zone, hvorved afstanden fra Buenos Aires til de nærmeste brunkul bliver over 1100 km. Argentinas vandkraft er ligeledes i første række knyttet til Andesbjergene, og La Platasletterne byder

ikke på nogen faldhøjde, som kan udnyttes til energiproduktion. De argentinske olie- og naturgasfelter ligger ligeledes i den andine region samt i Patogonien, hvor det største felt, ved Comodoro Rivadavia nær kysten, producerer 2,4 mill. m³ eller over $\frac{2}{3}$ af landets olieproduktion. Herfra transporteres olien med argentinske tankskibe til et stort, statsejet olieraffinaderi udenfor byen, Eva Perón, hvorfra en olieledning (oleoducto) fører til Buenos Aires. Naturgas spiller også en stor rolle som energikilde, og fra Comodoro Rivadavia fører en 1604 km lang rørledning (gasoducto), med en kapacitet på 945.000 m³ i døgnet, naturgassen til Buenos Aires, forsyvende bl. a. Bahia Blanca på vejen.

Ved siden af denne indenlandske energiproduktion importeres energistoffer over Buenos Aires havn. Kul indføres bl. a. fra England, men den samlede kulimport andrager nu kun 1,3—1,5 mill. tons årlig mod det dobbelte før krigen, og mere end 1½ gang så meget som Argentinas egen olieproduktion.

I efterkrigstiden har industrialiseringen været domineret af præsident Peróns femårsplaner, der har sat ind på praktisk talt alle industrigrene.

Buenos Aires er blevet Argentinas dominerende industriby. 41 % af industrivirksomhederne med 43 % af de i industrien beskæftigede ligger i Capital Federal, mens 25 % af virksomhederne med 28 % af de beskæftigede findes i provinsen Buenos Aires, ganske overvejende i Buenos Aires' forstæder. Stor Buenos Aires, der omfatter knapt 30 % af landets befolkning, er sæde for omkring 60 % af Argentians samlede industri. Fra offentlig side har man i nogen tid tilstræbt en decentralisering af industrien, og man arbejder på at skabe industricentrer ved de større provinshovedstæder m. m. (Rosario, Córdoba, Tucumán, Mendósa, Corrientes, Bahia Blanca), samtidig med at man søger at dæmme op for tilstrømningen af arbejdskraft til Buenos Aires-området, bl. a. ved at forbyde visse grupper af immigranter at bosætte sig her.

I Capital Federal er industrikvartererne i første række knyttet til havneområdet og til områderne langs de vigtige jernbaner, hvor jernbanespor kan føres frem til fabriksanlægene. Af forstæderne er Avellaneda sæde for Argentinas og måske verdens største kødindustri. Her findes langs Rio Riachuelo de betydeligste frigoríficos, hvoriblandt verdens største med en kapacitet på 5.000 stk. hornkvæg og 10.000 får om dagen. Til Buenos Aires egen forsyning med kødprodukter findes i Capital Federal et kommunalt slagteri, der årlig slagter 1,35 mill. stk. hornkvæg, 0,8 mill. svin og 0,9 mill. får.

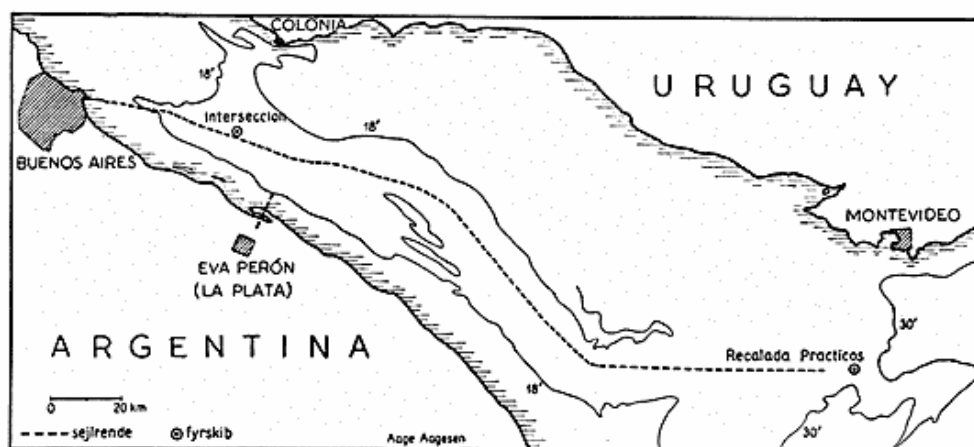


Fig. 10. Rio de la Plata. Indsejlingen til Buenos Aires. 18 og 30 fods kurverne indtegnede.

Fig. 10. Rio de la Plata. The entrance to Buenos Aires. The curves of 18 and 30 feet have been introduced.

Byen og provinsen Buenos Aires har 76 % af Argentinas kødindustri. Forstaden Quilmes er sæde for Sydamerikas største bryggeri.

Som havneby har Buenos Aires et stort og vigtigt bagland, der dels omfatter de opdyrkede La Platasletter, dels Rio Paranás afvandingsområde. I Pampaområdet kan man tale om en koncentrisk ordning af landbrugets intensitetszoner, således at den mest intensive udnyttelse af jorden sker i en halvcirkel omkring Buenos Aires med en radius på ca. 150 km, hvor mejeribruget er vigtigt. Udenom denne zone ligger de store kornarealer med hvede og majs, men også med dyrkning af olieør og alfalfa til kvægfoder. Længere ude tager den ekstensive kvægvavl overhånd, og hvor jorden er særlig tør eller ufrugtbar, bliver specielt fåreavl dominerende. Rio Paraná er sejlbar fra Buenos Aires helt op til den brasilianske grænse, mens dens vigtige biflod Rio Paraguay kan befares med skibe op til Corumba i det sydlige Brasilien. Rio Paranás vestlige bifloder er sejlbare for mindre fartøjer omtrent til Cordillernes fod. Dette vældige baglandsområde, der omfatter hele Nordargentina, hele Paraguay og nogle områder i Brasilien, er imidlertid endnu kun i meget ringe grad udnyttet. En videre udbygning af erhvervslivet i disse egne vil derfor uundgåeligt give Buenos Aires større betydning. Det kan i denne forbindelse nævnes, at Rio Paraguay forholdsvis let vil kunne bringes i kanalforbindelse med Tapa-zojsfloden, der er biflod til Rio Amazonas, og at det på denne måde vil ligge indenfor mulighedernes grænse at skabe en sejlvej på langs gennem det meste af Sydamerika, med Buenos Aires som den sydlige indfaldshavn.



Fig. 11. Mellem kolonitidens lave huse rejser sig moderne, høje huse i Buenos Aires' centrum (Corrientes).

Fig. 11. Between the low houses from the colonial time, tall modern houses rise in the centre of Buenos Aires.



Fig. 12. Avenida 9 de Julio, verdens bredeste gade, er opstået ved nedrivning af en række kvadratiske husblokke.

Fig. 12. Avenida 9 de Julio, the broadest street in the world, is the result of the demolition of a row of quadratic blocks of houses.



Fig. 13. Calle Florida, den vigtigste strøggade i Buenos Aires' citykvarter.

Fig. 13. Calle Florida, the most important commercial street in the city quarter of Buenos Aires.

Mens Buenos Aires således har vigtige opgaver at løse som havneby, må man på den anden side konstatere, at naturforholdene omkring byen ikke begunstiger havnebygning. Vandet ud for Buenos Aires er ganske grundt, og tidevandsamplituden er stor, således at der de fleste steder langs Rio de la Plata er en marskzone. Buenos Aires ældste havn var selve mundingen af den lille flod Rio Riachuelo. Først langt senere er der bygget en kostbar kunsthavn bestående af 4 dokker (Diques), der ligger på række parallelt med kysten, og med et bassin i hver ende. Adgangen til denne havn skabtes gennem en nordkanal og en sydkanal, der førte til hver sin ende af havnen, og i forbindelse med denne havnebygning uddybedes en sejlrende ind til byen. Senere har nye havneudvidelser været nødvendige. Nord for dokhavnen er Puerto Nuevo blevet anlagt. Denne havn, der ikke er forsynet med sluser, omfatter 6 havnebassiner.

Havnen opdeles nu i 4 hovedafsnit. 1: Puerto Riachuelo i Riachuelos munding, hvor der hovedsagelig omsættes kød, huder, træ og kul. 2: Puerto Madeiro, som består af de omtalte fire diques med tilgrænsende bassiner (darsenas). Denne del af havnen er stærkt moderniseret og kan tage skibe på indtil 9,15 m dybtgående. 3: Puerto Nuevo på opfyldt terræn, med kornsiloe, elektricitetsværker m. m., benyttes bl. a. af den indenlandske og en del af den udenlandske rutetrafik. 4: Dock Sur har specialanlæg for korn og mineralolie. Havnens årlige vareomsætning andrager normalt omkring 6 mill. tons.

Den moderne udvikling af skibsfarten har nødvendiggjort anlæg af en sejlrende (fig. 10), som fra fyrskibet Recalada Practicos syd for Montevideo fører 200,4 km ind til havnen.

Næsten hele passagertrafiken mellem Argentina og udlandet går over Buenos Aires' havn. Foruden et stort antal oversøiske linier til Europa og Nordamerika er der daglig skibsforbindelse til Montevideo og Colónia i Uruguay. Desuden er der regelmæssig indenlands trafik ad ruter sydpå langs kysten, og op ad Rio Paraná og Rio Uruguay til flodhavnene i landets nordlige del. Buenos Aires er således det sted, hvor immigrantstrømmen fra Europa kommer i land. Indrejseoverskudet, der nu andrager over 150.000 personer om året, består hovedsagelig af landmænd, daglejere, faglærte arbejdere og teknikere med deres familie. 63 % af immigranterne efter krigen er italienere, og 23 % spaniere. Erfaringen viser imidlertid, at en del af landbrugsimmigranterne indfanges af livet i Buenos Aires og i bedste fald drages ind i den industrialisering, der foregår her.

Buenos Aires er det vigtigste centrum for det argentinske jernbane- og vejnet. Jernbanenettet, der er påfaldende tæt i forhold til landets folketal, blev efter sidste krig ved lov overtaget af staten, der købte de koncessionhavende, overvejende engelske, selskaber ud. På mange linier er toghyppigheden dog ringe og hastighederne små. Landevejstrafiken er ret betydelig, og buslinier udgår fra Buenos Aires i alle retninger. De store afstande i landet gør luftfarten vigtig, og Buenos Aires er, foruden at være en international lufthavn af største betydning, det selvfølgelig udgangspunkt for de fleste indenrigske luftruter. Disse, der drives af det statsdrevne Aerolíneas Argentinas, udgår fra den centralt beliggende lufthavn Aeroparque nær Palermoparken, mens den internationale lufttrafik afvikles over Ministro Pistarini lufthavnen (Ezeiza), der er den største og mest moderne lufthavn i Sydamerika (se fig. 8).

Indenfor Buenos Aires influensområde, men udgørende en selvstændig bydannelse, ligger provinsen Buenos Aires hovedstad *Eva Perón*, tidligere La Plata. Denne by har siden sin grundlæggelse i 1882 været provinsen Buenos Aires hovedstad. Som sådan, og som en vigtig havneby, har den haft de bedste betingelser for en hurtig vækst. Allerede i 1885 var folketallet 45.000; i 1914 havde det nået 91.000 og i 1922 151.000. Ved folketællingen 1947 havde byen 218.000 indb., med forstæder 268.000 indb.

I modsætning til Buenos Aires er *Eva Perón* anlagt med brede gader og alléer efter det i Argentina almindelige cuadresystem, men med et interfererende system af diagonalgader. Bebyggelsen er overvejende lav, 1—2 etager, og kun i hovedgaderne ses højere huse. Byen er rig på monumentale bygninger og parker, og den betragtes ofte, byplanmæssigt og arkitektonisk, som Argentinas mønsterby.

Eva Perón ligger 3—22 m o. h. på den flade La Plataslette, og omtrent 1 km fra Rio de la Plata. Langs kysten strækker sig en marskzone, der ved byen er 3 km bred, og udenfor denne findes 2—500 m brede vader. Gennem dette område er gravet en skibsfartskanal, der tillader skibe indtil 8,5 m dybtgående at gå ind til den meget moderne og velbyggede havn, der ligger indenfor marskzonen, med forstæderne Berisso øst for og Ensenada vest for havneområdet.

Foruden at være administrationscentrum er *Eva Perón* sæde for Argentinas mest ansete universitet, for andre højere skoler, samlinger og museer, (hvoraf Museo de Historia Natural er vedens-

kendt for sine palæontologiske skatte), og er desuden ærkebispe-sæde. Også som havne- og industriby har Eva Perón en fremtrædende stilling. En stor del af de østlige Pampasdistrikters produkter eksporteres over dens havn, og ved havnen ligger 2 store frigoríficos. Refrigeret kød til det britiske marked er byens vigtigste industriprodukt. Det s. 119 omtalte statsejede olieraffinaderi er byens næstvigtigste industri. — Den urbane trafik afvikles ved sporvogne, busser og microbusser, mens forbindelsen til Buenos Aires opretholdes af 2 elektriske baner og buslinier.

LITERATUR

- Aagesen, Aa.*: Bytyper i Sydamerika. Kulturgeografi. Aarhus 1952.
Aagesen, Aa.: Industrialiseringen i Argentina. Handelsvidensk. Tidsskr. København 1952.
Denis, P.: L'unité argentine. I Géographie Universelle, Tome XV, Paris 1927.
Guia La Clave de Buenos Aires. 1951.
Guia Peuser. Buenos Aires (flere udg.).
Instituto Geográfico Militar. Carta topográfica de la Republica Argentina. (1914—52).
La Nación Argentina. 3. edición. Buenos Aires 1950.
Mar Yearbook, The; River Plate Shipping Manual. Buenos Aires (flere udg.).
Sintesis Estadística Mensual de la Republica Argentina. Udg. af Presidencia de la Nación. Ministerio de Asuntos Tecnicos. Buenos Aires.
South American Handbook, The. London (flere udg.).
Stäubli, W.: Argentinien. Führer und Handbuch. Zürich und Buenos Aires. 1952.
Vahl, M. og G. Hatt: Jorden og Menneskelivet, 2. bind. København 1923.
Wilhelmy, Herbert: Südamerika im Spiegel seiner Städte. Hamburg 1952.

SUMMARY

Information on the urban geography of Buenos Aires.

Buenos Aires, the capital of Argentina, holds within its geographical area more than 5 million inhabitants and is thus the largest town in South America and the largest but one on the American continent. If only for this reason, the town is bound to attract the attention of the geographical research, which must take interest in the cause of the origin and development of the town as well as in its functions and its morphological and topographical structure.

The name itself, Buenos Aires, is often in literature erroneously translated as "Fresh Air", which is meant to refer to a healthy climatical

situation. However, the origin of the name can be traced back to Spanish seafarers, who during the first colonization at this place built a chapel to "La Virgen de los Buenos Aires"; this means that the chapel was consecrated to the virgin of the good breezes or the good winds, i. e. the fair winds. This term, which was so important to the seafaring founders of Buenos Aires, has in the course of time developed to become the designation of the town which arose at this place.

Rio de la Plata was discovered by Juan Diaz de Solis, who in 1515—16 tried to navigate round South America. Already in 1536 a settlement arose at the place where Buenos Aires is now situated. Later on this settlement was abandoned, and in 1580 the town was founded for the second time by a group of Spaniards, who forced their way from the western South America via Asunción. In the first place this founding had a strategic purpose, as the Spaniards wanted to stop the advancing towards south of the Portugueses from Brazil.

However, Buenos Aires did not in the start become of importance as a port. The exchange of goods with the mother country Spain took place by means of carrying beasts or teams of oxen by land to Arica, further on by ship to Panamá, from there to the Caribbean coast and then by sea to Spain. As Buenos Aires did not in its hinterland hold treasures of precious metals the interest for this town was but small in Spanish commercial circles.

It was not until 1764 that a few facilities were accorded to the navigation on Buenos Aires; 14 years later the trade was given free between Buenos Aires and all ports in Spain. In 1776 Buenos Aires became the capital of a vice-kingdom, independent of the vice-kingdom of Lima.

As a result of the release of the trade Buenos Aires began to flourish, and in the course of a few years it became the dominating commercial port of South America. From 1816 it was the capital of the Union Rio de la Plata. In 1880 Buenos Aires was made a federal district, Capital Federal, while the administration of the province Buenos Aires shortly after was moved to the new town La Plata, now Eva Perón, founded 1882, 60 km from Buenos Aires.

The increasing influence of Argentina on the world market has involved a continued increase of the importance of Buenos Aires, and, consequently, of its number of inhabitants. The growth of the town still continues, while the principal part of the industry of the country is placed within the geographical Buenos Aires.

Already at the foundation in 1580 Buenos Aires got the town plan which was common in the Spanish colonial empire: The town got a rectangular network of streets, and the interjacent blocks of houses (quadras or manzanas) became quadratic. The growth of the built-up area within Capital Federal is shown in fig. 1, while fig. 9 shows the extent of the built-up area in the Gran Buenos Aires district in 1952. After the census 1947 29,5 % of the population of Argentina live in Gran Buenos Aires.

During the last decades the character of the built-up area has changed in the centre of the town, where a quarter of sky-scrapers has arisen. Between the sky-scrapers, which for the greater part are employed by

the trade and by the administration, low houses remain from the time when the buildings also in the centre had the characteristic aspect of the Spanish colonial town. Outside the city quarter houses with 1—2 storeys are common, and Buenos Aires therefore occupies a very big area. In the most populous quarters of Buenos Aires the density of the population reaches 20—40.000 inhabitants pr. square kilometre, and in the wide-spread habitation quarters 2—5.000 inhabitants pr. square kilometre.

According to Sten de Geer the situation of the head offices of the banks and other financial institutes is the best indicator as to where the centre of a town can be said to be. The placing of the head quarters of the banks in Buenos Aires is shown in fig. 4. It appears that the greater part is situated within a narrow area between Corrientes, Avenida de Mayo, Esmeralda, and Alem. The situation of other enterprises, which can serve the purpose of establishing the extent of the city area, such as entertainments, newspaper editorial offices, consulates, travel agencies and shipping offices, shows a somewhat wider spreading than the bank centre, but is mainly attached to the same area as the latter and to adjacent areas (fig. 5 and 6).

The demands of the traffic in a town of the size of Buenos Aires necessitate a very extensive and efficient transport system. In Buenos Aires it has not always been possible to develop a satisfactory transport system at the same rate at which the building took place. From the outmost suburbs the time of transport to the working places in the central part of the town is often 1½—2 hours. This long transport distance to the working place is in South America only surpassed by Sao Paulo.

Buenos Aires is the only city in South America which has underground railways. 5 lines "Subterranos" serve the central parts of Capital Federal (see fig. 7); however, the development of the underground network can in no way keep pace with the need of a mass transport, the requirements of which can only be satisfied by an underground railway. The tramways of the city are going to be liquidated, and in the streets the traffic changes to trolley-buses and omnibuses. A very important role is played by the so-called micro-omnibuses and colectivos, small rapid buses which circulate easily in the narrow streets with heavy traffic. To the suburbs the traffic is operated partly by means of busses, partly by suburban trains, which traffic the railway lines extending from Buenos Aires in the suburban zone. These railways, which are now all under State management, do not have their point of departure in the city but, as is the case in a number of big European cities, at several railway stations which are situated in the secondary centres at the outskirts of the central parts of the town. The most important terminus stations are situated at Retiro, Once and Constitución (see fig. 7).

Buenos Aires is the administrative, economic and commercial centre of Argentina. As a result of its favourable situation, i.e. in the central part of the country and yet with immediate access to the sea, and surrounded by the most producing and most densely populated provin-

ces, Buenos Aires is bound to become the most important town of the country. However, the cause of the rapid growth of Buenos Aires during the last decades must primarily be attributed to its constantly increasing importance as an industrial town.

At our age Argentina — like the greater part of the agricultural countries — takes part in the industrialization process, which to a large extent eliminates the division of the world in areas which produce raw materials and areas which consume them, a division which is a heritage from the age of colonization. Argentina is one of the countries where this alteration of the structure of the trade and of the industry is carried through with the greatest effect.

As the uncontested centre and the greatest port of Argentina, Buenos Aires is destined to be the seat of a very considerable part of the industry of the country. As an industrial town Buenos Aires possesses many advantages: an efficient traffic system by land and by sea, which furthers the supply of raw materials and the distribution of industrial products; a great supply of labour and a central situation in relation to the inland market, whereas the situation of the town is unfavourable as regards the supply of energy to the industry.

Buenos Aires has developed to become the dominating industrial town of Argentina. 41 % of the industrial enterprises with 43 % of the persons working in the industry are situated in Capital Federal, while 25 % of the enterprises with 28 % of the persons employed in industry are situated in the province Buenos Aires, chiefly in the suburbs of Buenos Aires. Gran Buenos Aires, which holds 29 % of the population of the country, is the seat of about 60 % of the total industry of Argentina. The authorities have for some time aimed at a decentralization of the industry, and efforts are being done to create centres of industry at the big provincial capitals.

As a port Buenos Aires has a big and important hinterland, which comprises partly the cultivated La Plata plains, partly the drainage area of Río Paraná. However, the nature conditions around the town do not favour the building of harbour works.

The port is separated in four main parts: Puerto Riachuelo at the estuary of Río Riachuelo; 2: Puerto Madeiro, which consists of four docks (diques) with adjacent basins (darsenas); 3: Puerto Nuevo on filled-up ground; 4: Dock Sur. The annual quantity of goods passing through the port normally reaches a figure of about 6 million tons.

The development of the shipping trade along modern lines has necessitated the building of a canal (see fig. 10), which from the light-vessel Recalada Qracticos south of Montevideo leads to the port over a length of 125 miles.

Buenos Aires is the most important centre of the network of railways and roads of Argentina and the natural starting point of the greater part of the internal air routes. These routes, which are run by the state-controlled company Aerolíneas Argentinas, start from the air-port Aeroparque, situated in the central part of the town, while the international air traffic is operated from the Pistarini air-port (Ezeiza), which is the biggest and most modern air-port in South America (see fig. 8).

kendt for sine palæontologiske skatte), og er desuden ærkebispe-sæde. Også som havne- og industriby har Eva Perón en fremtrædende stilling. En stor del af de østlige Pampasdistrrikters produkter eksporteres over dens havn, og ved havnen ligger 2 store frigoríficos. Refrigeret kød til det britiske marked er byens vigtigste industriprodukt. Det s. 119 omtalte statsejede olieraffinaderi er byens næstvigtigste industri. — Den urbane trafik afvikles ved sporvogne, busser og microbusser, mens forbindelsen til Buenos Aires opretholdes af 2 elektriske baner og buslinier.

LITERATUR

- Aagesen, Aa.*: Bytyper i Sydamerika. Kulturgeografi. Aarhus 1952.
Aagesen, Aa.: Industrialiseringen i Argentina. Handelsvidensk. Tidsskr. København 1952.
Denis, P.: L'unité argentine. I Géographie Universelle, Tome XV, Paris 1927.
 Guia La Clave de Buenos Aires. 1951.
 Guia Peuser. Buenos Aires (flere udg.).
 Instituto Geográfico Militar. Carta topográfica de la Republica Argentina. (1914—52).
 La Nación Argentina. 3. edición. Buenos Aires 1950.
 Mar Yearbook, The; River Plate Shipping Manual. Buenos Aires (flere udg.).
 Sintesis Estadística Mensual de la Republica Argentina. Udg. af Presidencia de la Nación. Ministerio de Asuntos Tecnicos. Buenos Aires.
 South American Handbook, The. London (flere udg.).
Stäubli, W.: Argentinien. Führer und Handbuch. Zürich und Buenos Aires. 1952.
Vahl, M. og G. Hatt: Jorden og Menneskelivet, 2. bind. København 1923.
Wilhelmy, Herbert: Südamerika im Spiegel seiner Städte. Hamburg 1952.

SUMMARY

Information on the urban geography of Buenos Aires.

Buenos Aires, the capital of Argentina, holds within its geographical area more than 5 million inhabitants and is thus the largest town in South America and the largest but one on the American continent. If only for this largest but one on the American continent. If only for this reason, the town is bound to attract the attention of the geographical research, which must take interest in the cause of the origin and development of the town as well as in its functions and its morphological and topographical structure.

The name itself, Buenos Aires, is often in literature erroneously translated as "Fresh Air", which is meant to refer to a healthy climatical