



Enfermée de tous côtés par des montagnes, la capitale du Vénézuéla, Caracas, doit s'étendre vers les altitudes et vers le sous-sol.

Une Capitale

LES trépidations des engins lourds font trembler la capitale du Vénézuéla jusqu'aux fondations de ses maisons vétustes, en torchis ou en stuc. Surgissant de la poussière et des décombres, des gratte-ciel s'élancent vers le ciel. Des appartements modernes, rians, avec des balcons décoratifs, s'étagent

sur les versants de la montagne. Dans l'autre direction, de larges boulevards souterrains sont percés sous les rues où l'on n'entendait autrefois que le grincement des charrettes tirées par des ânes étiques.

Sur les versants de la Cordillère, où 11.000 chèvres s'ébattaient autrefois en liberté, une vaste « Cité Universitaire » s'élève, dominée par un hôpital à mille lits, avec murs en « dents de scie » et toboggans de secours pour incendies. Un super-autostrade descendra du plateau situé à 900 mètres d'altitude où se trouve Caracas, pour atteindre le débouché marin de la capitale, La Guaira, passant sur des viaducs de 400 mètres, enjambant des ravins et passant sous les cimes par des tunnels afin d'éviter les courbes.

Tout cela fut mis en route il y a quelques années. Caracas, en effet, étouffait dans un site trop étroit. La ville, limitée de tous côtés par les chaînes abruptes de la Cordillère côtière, se trouve sur un petit plateau long de 20 km et large de 5. Ses rues étroites, boueuses et tortueuses, ses vieilles maisons pittoresques à un seul étage, avec leur patio bordé de palmiers, étaient suffisantes pour quelques milliers d'habitants. Mais, quand le pétrole fut découvert, il y a 25 ans, Caracas devint une ville champignon. Maintenant, 400.000 personnes se pressent dans ses limites étroites. La cité a débordé la vallée et escalade les pentes de la montagne. Soixante mille automobiles se sont jointes aux foules bruyantes des piétons, pour tripler la confusion.

Les plans de l'Avenue Bolivar prévoient une circulation à trois niveaux. Des appartements modernes, comme celui qu'on voit à l'arrière-plan, borderont la rue.





se modernise

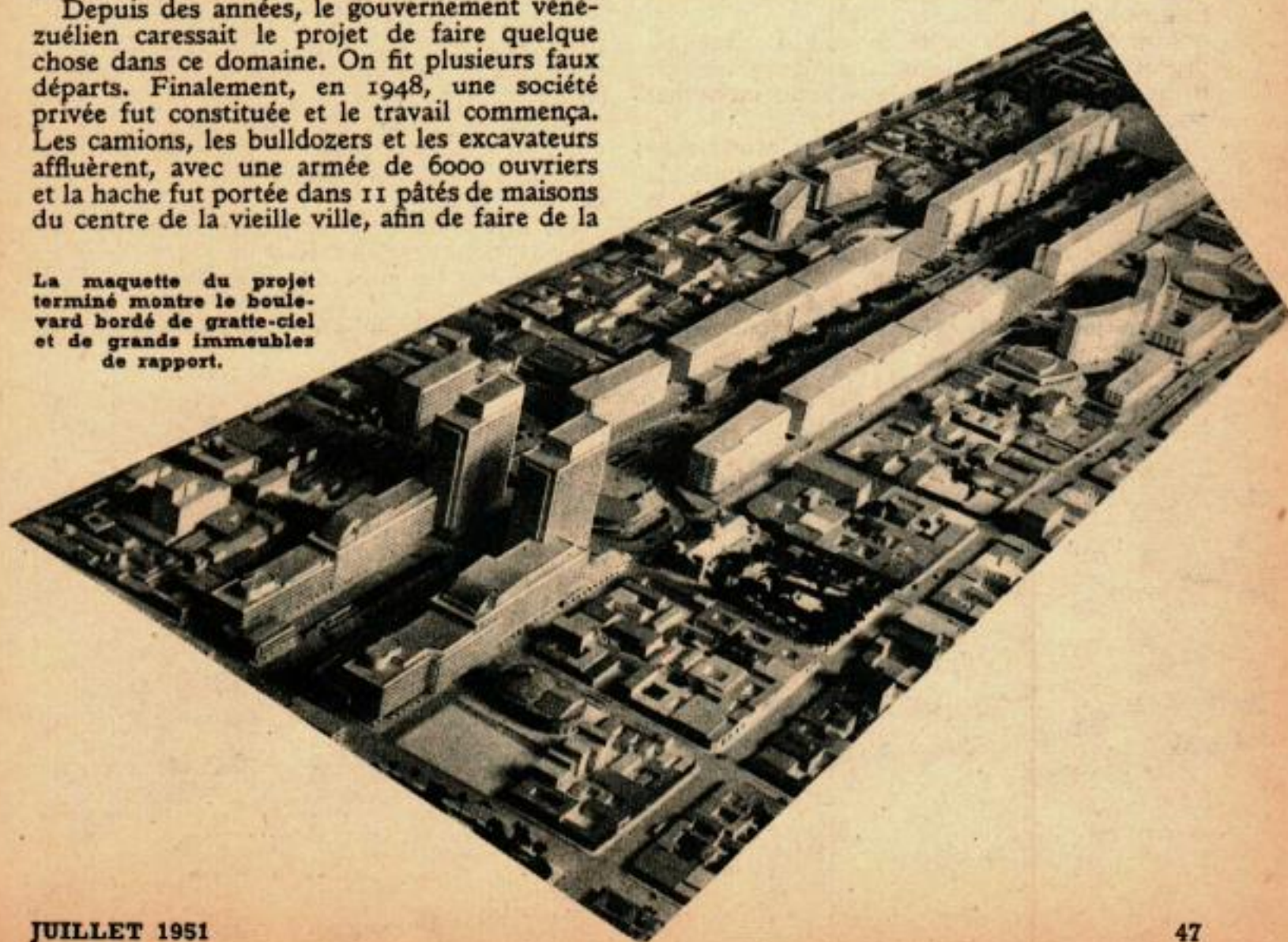
A l'extrémité du boulevard, une rampe permet de faire passer la circulation sous terre. Des déviations sont également prévues.

Aucun endroit du monde ne connaît une circulation d'une telle intensité. L'usage des klaxons est interdit, aussi Caracas est-il devenu un pandémonium de chauffeurs déchainés, faisant claquer leurs portières pour écarter les piétons, ne pouvant circuler nulle part sans renverser quelqu'un.

Depuis des années, le gouvernement vénézuélien caressait le projet de faire quelque chose dans ce domaine. On fit plusieurs faux départs. Finalement, en 1948, une société privée fut constituée et le travail commença. Les camions, les bulldozers et les excavateurs affluèrent, avec une armée de 6000 ouvriers et la hache fut portée dans 11 pâtés de maisons du centre de la vieille ville, afin de faire de la

place pour un super-boulevard unique au monde. Jour après jour, le grondement sourd des murs qui s'écroulent fit trembler la vallée. Au début de l'artère projetée, un immeuble de cinq étages, dont la démolition aurait dû prendre trois ans selon les entrepreneurs précédents, fut réduit en miettes en deux jours.

La maquette du projet terminé montre le boulevard bordé de gratte-ciel et de grands immeubles de rapport.





Longue de 55 km, la route Caracas-La Guaira est le débouché de la capitale vers la mer. La nouvelle route n'aura que 19 km de long.

Avec 50 tonnes de dynamite en une seule charge et des grues gigantesques munies de boules d'acier de deux tonnes, les équipes abattirent en 22 heures les murs du plus grand hôtel de la ville. En une nuit, tout un pâté de maisons avait disparu. Les immeubles à usage de bureaux ou d'habitation furent rasés en quelques mois sur une distance de 1500 mètres; puis, des pelles à vapeur géantes commencèrent à creuser.

Aujourd'hui, la belle avenue Bolivar est presque achevée. A son commencement se trouve un immeuble à appartements modernes pour 2400 familles.

Le boulevard se compose d'une artère souterraine, déjà achevée, qui traverse toute la cité. Cette artère passe sous le centre de la ville sur 1500 mètres de longueur, puis continue en surface sur 800 mètres environ, pour atteindre les faubourgs. Sous la route de sur-



Le long de la route Caracas-La Guaira, un monument surmonté d'une auto démolie sert d'avertissement aux chauffeurs vénézuéliens.

face, un second palier peut être atteint au moyen d'une série de rampes qui s'entrecroisent. Il y a un parc pour 4000 voitures. En dessous, se trouve encore un troisième palier, comprenant une gare nationale d'autobus, où les trottoirs et les magasins à éclairage fluorescent donneront aux voyageurs vénézuéliens l'illusion de la lumière du jour. En dessous de l'ensemble se trouve l'autostrade de percée, pour la circulation suivant la route principale. A chaque îlot, au niveau de la gare d'autobus, des voies transversales à sens unique débouchant de la surface, plongent sous l'autostrade de percée et émergent de l'autre côté; ainsi, la circulation sur l'artère principale ne sera pas troublée par la circulation transversale locale.

Au niveau de la rue se trouve un parc et un centre commercial. Ensuite, trois blocs d'immeubles commerciaux modernes, à 27

La maquette de la Cité Universitaire, qui fait partie du plan de rajeunissement, montre les écoles, le stade et l'hôpital.





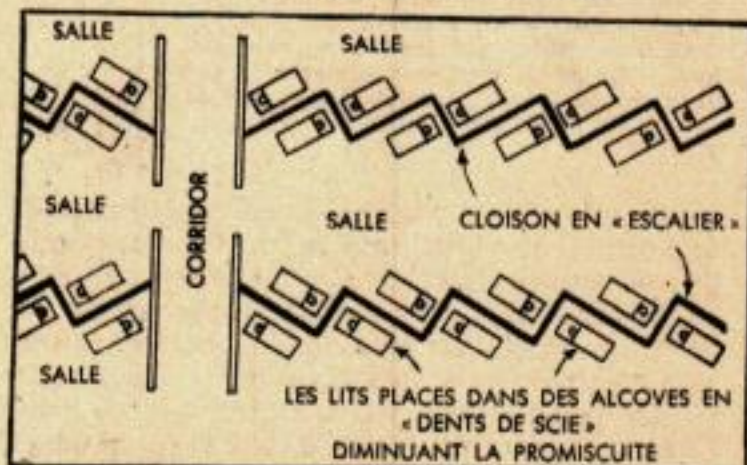
étages, sur pilotis (pour permettre à la circulation de surface de les traverser) seront construits sur la grand'route. Une longue rangée d'immeubles commerciaux moins élevés bordera l'autostrade sur six autres blocs. Au delà, on construira des rangées d'immeubles résidentiels modernes, à six étages, et le plus prestigieux de tous les projets : la « Cité Universitaire ».

Dans un amphithéâtre naturel de 150 hectares, sur les pentes de la Cordillère, les 30 bâtiments modernes de la Cité Universitaire sont presque achevés. L'hôpital de l'école de Médecine se trouve au centre de l'amphithéâtre, avec cinq ailes écartées comme les doigts d'une main.

Pour que les malades se sentent mieux chez eux, les architectes ont imaginé des murs en dents de scie, étagés le long des corridors. Chaque salle contient 12 lits et chaque lit est placé dans une niche en dent de scie; de cette façon, aucun malade ne peut en voir un autre, si ce n'est celui qui se trouve en face, de l'autre côté de la salle. En fait, il dispose d'une chambre semi-particulière. A chaque étage, des corridors bétonnés en forme de rampes conduisent vers la sortie. En cas d'incendie, les lits — tous montés sur roulettes — peuvent être transportés dehors sans déranger les malades. En six ou sept minutes, tout l'hôpital, contenant 1000 malades, peut être entièrement évacué.

Avec les millions de mètres cubes de terre enlevés du centre de la ville, on a mis en route un autre projet : celui de combler des vallées profondes de 300 mètres, afin de construire une route ultra-moderne jusqu'à la mer. La route actuelle, construite par le dictateur Gomez, est tortueuse, étroite et extrêmement dangereuse. La distance de Caracas à La Guaira, ville côtière, est seulement de 16 km environ, mais la route en lacets a 55 km de long. Elle comporte 395 virages en épingle à cheveux, presque tous en terrasse, surplombant des ravins vertigineux et sans garde-fou. Dix pour cent seulement de la route sont en ligne droite.

L'hôpital de la Cité Universitaire, qui compte 1000 lits, a des murs en dents de scie; les lits sont encastres dans des niches individuelles.



Le schéma montre comment les lits sont disposés dans l'hôpital moderne, maintenant presque achevé. Le malade ne peut voir que la personne placée en face de lui, de l'autre côté de la salle.

Ci-dessous, des pâtés de vieilles maisons de style espagnol, en torchis ou en stuc, ont été rasés presque en une nuit, pour faire place à la future Avenue Bolívar.





La coupe du projet de l'Avenue Bolivar, à Caracas, montre trois niveaux souterrains qui, avec l'artère de surface, fourniront plusieurs lignes de circulation. Les deux rangées centrales contiennent un parc pour 4000 voitures et un dépôt d'autobus.

Les chauffeurs vénézuéliens ont l'habitude de voir chaque jour dans le journal des photos de voitures en miettes. C'est à peine s'ils font attention chaque fois qu'une voiture passe par dessus bord et il est rare que ces nouvelles fassent diminuer la pression sur leur accélérateur.

L'ancienne route est une artère vitale pour Caracas. C'est par là que sort le café, le tabac, le cacao, les orchidées, destinés au monde extérieur. C'est par là qu'entrent presque toutes les denrées nécessaires à la subsistance d'une grande partie du Vénézuéla, car le pays importe pratiquement tout ce dont il a besoin pour vivre. Chaque jour, la route supporte le poids de 2500 véhicules. Aussi le nouvel autostrade sera-t-il une bénédiction.

Partant de Caracas, il atteindra la côte en ligne droite, franchissant les ravins, perçant les montagnes qui seront éventrées pour lui livrer passage. Par une pente constante de 6 %, il arrivera au niveau de la mer, après un parcours de 19 km qui demandera 18 minutes. Le trajet actuel dure plus d'une heure. Sur une longueur de 7 km, la route passera à travers la Cordillère côtière, par un gigantesque tunnel en pente, pénétrant dans la montagne à 200 mètres d'altitude pour en ressortir à 120. On fera sauter 15000 mètres cubes de granit. En huit endroits, des fissures du roc seront consolidées par des injections de béton. Le tunnel sera muni de niches latérales pour les voitures en panne. Une soufflerie, dont les moteurs seront logés dans des alvéoles pratiqués au-dessus et au-dessous du passage, assurera la ventilation du tunnel sur toute sa longueur. Le projet de tunnel est un souci pour nombre de personnes, mais l'auteur de ce projet est résolument optimiste. « A l'époque

biblique, la foi transportait les montagnes, dit-il, maintenant, elle les percera. »

Non content de construire une route extraordinaire jusqu'au port, Caracas construit aussi un port entièrement nouveau, à La Guaira. Des brise-lames géants s'avancent dans la Mer des Caraïbes. Les vieilles jetées en bois font place à des constructions modernes en acier et en béton, avec entrepôts sur le palier inférieur, magasins, restaurants, cinémas et autres commodités à l'usage des passagers, sur le palier supérieur. Des derricks tournants, dont la flèche de 30 mètres porte une benne géante, se placent derrière des camions basculants qui y déversent 20 tonnes de roches à la fois. Puis ils pivotent, déposant leur chargement dans des chalands en acier qui transportent les roches jusqu'à l'emplacement des brise-lames, et les déversent dans la mer. Les piliers en béton, renforcés, de 20 mètres de long, sont confectionnés sur place dans des coffrages spéciaux en bois. Ils sont amenés jusqu'à l'emplacement de la jetée par un chemin de fer en miniature et déchargés par des grues qui les mettent en place et les maintiennent, pendant qu'une sonnette massive les enfonce dans le sol.

En un point, les entrepreneurs trouvèrent une couche rocheuse au fond du port. Les piliers de béton ordinaires étaient réduits en miettes lorsqu'on tentait de les battre sur cette surface. Le problème fut résolu en soudant des pointes d'acier dur sur une armature en acier, et en coulant du béton autour de ce squelette. Ces piliers s'enfonceront, la pointe la première, dans le roc dur. Une fois achevé,



le nouveau port aura une longueur de quais suffisante pour recevoir 25 navires, il comprendra un bassin tournant, sorte de « plaque tournante » marine, de vastes entrepôts et des môles, avec l'équipement le plus moderne pour la manutention des cargaisons les plus diverses.

« Demain, dit avec fierté un porte-parole du gouvernement, quand un étranger arrivera à Caracas, nous l'accueillerons dans un port luxueux, nous le conduirons jusqu'à notre ville, à travers les montagnes et par des viaducs aériens, il passera sous nos artères grouillantes et se retrouvera à l'air libre, à la porte même de son hôtel. Et ce qu'il verra, dans toutes les directions, ce sera la ville de demain. Il pourra se promener sans risquer sa vie chaque fois qu'il descend du trottoir. En fait, il verra peu de circulation. Elle se fera entièrement sous terre.»

Le point « A » du schéma correspond à la coupe représentée en haut de la page. Les flèches indiquent le sens de la circulation.

