



## Brief aus Rumänien

### Die Stadt der Zukunft

M. Pinchis

Nach einem persönlichen Bekenntnis zur Stadt und ihren Eigenarten wendet sich der Autor entschieden gegen die Verfechter der sogenannten « grünen Stadt », die Städte vom Typus z. B. Paris oder Moskaus als « überkonzentriert » ablehnen und das Bild einer aufgelockerten Stadt eher ländlichen Charakters zeichnen. Die Versuche der überwiegenden Mehrzahl der Städteplaner in der zweiten Generation moderner Architekten, die eine Streuung der Bevölkerung in städtischen Gebilden mit 5-10 000 Einwohnern vorgeschlagen hätten, verrieten Formarmut, Einfallsmangel und Kurzichtigkeit. Von den Prinzipien, die das richtige « Funktionieren » der Stadt der Zukunft sichern sollen, erwähnt der Autor vor allem folgende: — Die Stadt gehört dem Mann, der Frau und ihren Kindern. Sie ist von wesentlicher Bedeutung für ihre richtige geistige und physische Entwicklung. Durch ihre Anlage schließt sie jede Möglichkeit der Trennung nach rassischen, sozialen oder Altersgruppen oder nach Verdienstmöglichkeiten aus.

— Sie ermöglicht all' ihren Bewohnern ein Leben, vielfältig in seinen Studienmöglichkeiten, Arbeitsformen, Erfahrungsaustauschen, Entspannung und Sport, mit leichten Kontaktmöglichkeiten.

— Neue Schienentransportmittel für den Personen- und Warenverkehr mit rationalen Laderäumen, Kapazitäten und Geschwindigkeiten, die den Entfernungen, den zu transportierenden Gütervolumen und anderen vielfachen Bedingungen angepaßt sind.

— Eine funktionelle und wirtschaftliche Organisation des bebauten und unbebauten Raums, die seine Rationalisierung zum Ziel hat. Daraus ergibt sich:

- a) Verkürzung der mit den neuen — horizontalen, vertikalen und lateralen Verkehrsmöglichkeiten zu überwindenden Entfernungen.
- b) Eine vorteilhaftere Lage der verschiedenen Stadtzonen.
- c) Terrassenförmig angelegte Grünflächen in neuem städtischen Stil.
- d) Die Industrie soll durch ihre Lage nicht die Verbindung zwischen der Stadt und den sie umgebenden Gärten unterbrechen.

## News from Rumania

### The town of the future

M. Pinchis

To many, the ideal of life in the country is one to be preserved at all costs, even to the extent of letting our cities sprawl uncontrolled in the effort to provide each family with its own house and garden. The dangers of this line of thought have stressed by many eminent writers, architects and planners and are already evident in the results of similar thinking in the first half of the XXth century. In some cities, the suburban population exceeds by far the population of the city itself, allowing the central residential areas to fall into disrepute or be reconstructed haphazardly.

The denigrators of the city as a human environment naturally emphasize the more disagreeable aspects—smoke, noise, dust, transportation problems, overcrowding etc., forgetting the many successes of the city from a social and economic point of view throughout history. Neither Lloyd Wright's solution for the improvement of Pittsburgh ("Gentlemen, there is only one solution—abandon it" !), nor the propositions of Gropius, Sert and others for urban communities of from 5-10,000 inhabitants, with a density of from  $\frac{1}{2}$  to 12 houses per acre, face up to the real problem, although encouragement is to be had from the work of L. Justement and P. Goodman (cities for 1 million and 6-8 million inhabitants respectively), that of Tange for Tokyo, of Bakema for Rotterdam, of Victor Green and Candilis and of Wilson at Cumbernauld.

Man, at his present state of development, must be provided with a worthy environment, created in the spirit of the great age of urbanism. The time for sentimental hankering after the XIXth century town is past and it is time to begin afresh with a new basic thinking.

The town belongs to man and his family and is an essential element in their spiritual and physical development. It must provide the inhabitants with facilities for the pursuit of every type of human activity, segregation of the human element from the machine, a rational use of the machine for production, distribution and personal transport and a functional organization of constructed and non-constructed space, resulting in:

- a. Reduced distances by the use of transport systems conceived in three dimensions.
- b. An improved technical and functional zoning.
- c. Terraced planted areas, conceived as an integral part of the town and not as an extension of the surrounding countryside.
- d. Industrial areas planned so as not to interfere with access to the parks surrounding the town.

The aesthetic is no longer one of public buildings and squares, but of a homogeneous whole embracing the entire town by its unity of volume, rhythm and general proportions.

Any town designed on the above principles is bound to differ radically from anything built up to date. Atomic energy, automation and mechanization, together with an increased and educated population are creating a new culture from which must spring the scale of the town—it is no longer a problem of detail, but one of a conception of the whole.

# Lettre de Roumanie

## La ville future

Martin Pinchis

J'aime la ville et sa trépidation. Toute mon existence je l'ai passée en ville. La campagne m'enchantait mais je m'en lasse bien vite. Il y a trop de silence, trop peu de gens, trop de monotonie. On se sent isolé et vite intervient un sentiment de lassitude. Aussi longtemps que dure la belle saison il est certain que l'air pur, l'atmosphère empreinte de romantisme et de poésie peuvent offrir des compensations pour un citadin fatigué, mais dès que le mauvais temps s'en mêle, un juste repos aidant c'est le bain, l'enfer, la prison ou l'hôpital. Claustre chez soi on n'a plus envie de rien que de s'enfuir. La famille vous énerve, les amis vous tracassent et tout vous paraît sens dessus-dessous.

En ville je me sens heureux. Il y a du mouvement, de la vie, une trépidation continue des gens qui vont et viennent. On rit, on blague, on pleure et la vie continue. Partout des lumières, des étalages étincelants, des spectacles à profusion, des restaurants pleins de monde. Quand on est en ville on a l'impression que la vie ne s'arrête jamais. Trop de jeunes, de vieux et d'enfants défilent devant vos yeux. On peut être si heureux dans une grande ville !

Au dire de Sir Frederic Osborne, le secrétaire honoraire de la « Town and Country Planning Association » tous ces gens qui pensent comme moi ont des « œillères ». Dans un discours très bien tourné, ayant pour titre « La cité conquérante » tenu devant la session 1960 de l'Association des Urbanistes officiels Américains, Sir Frederic fit un plaidoyer en faveur de la ville verte dans sa forme la plus ruralisée. Il critiqua des villes du type Paris ou Moscou les appelant comme « superconcentrées ». A son avis celles-ci sont agréées seulement par une minorité « d'excentriques » aimant la vie mouvementée de la ville. Par contre, il vanta les avantages de la vie à la campagne et son bonheur d'avoir sa petite maison isolée dans la verdure. Vive « la chlorophile », remède à tous les maux !

Victor Gruen, l'urbaniste américain bien connu, Lewis Mumford dans ses nombreux écrits et tant d'autres architectes, écrivains, hommes d'Etat ont démontré les désavantages de l'éparpillement produit par cette conception et les effets négatifs qui en résultent pour le progrès de la vie civique dans tant de pays civilisés. Or le speech de Sir Osborne ne constitue pas une action isolée d'attaque contre la ville concentrée et ses organisations multiples de culture. Trop de personnalités jouissant d'un grand prestige prirent pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle des attitudes semblables. Leurs campagnes ont réussi et les résultats négatifs de ces fausses positions peuvent être constatés. Dans certains pays l'accroissement de la population des quartiers suburbains a dépassé celles des villes proprement dites, avec la dégradation des quartiers d'habitation de ces dernières. Dans d'autres, la reconstruction des zones centrales a été contremandée sans fin. Entre la conception « ville verte » avec ses nécessités démesurées d'espaces libres demandant la démolition substantielle de ces centres et celle compacte radicalement opposée, cherchant leurs maintiens et améliorations basés sur d'autres principes (comme a proposé Holford pour Piccadilly Circus) on a préféré ne rien faire et attendre. Le vieillissement des anciennes villes et les nécessités de construction des nouvelles cités demandaient à ce que des mesures courageuses soient immédiatement appliquées. Haussmann eut en 1860 cette initiative et son Paris dura presque 100 ans. De nos jours les formes et les conceptions dans tous les domaines changent plus vite. C'est vrai que les voitures automobiles ou les appareils de radio, télé, etc., sont plus faciles à changer. Les démolitions des structures, des routes, des équipements techniques et d'autres sont plus difficiles et demandent beaucoup de dépenses. Faute de nouvelles solutions, devant l'alternative à transformer les centres des villes en champs agricoles, on se résigna à ne rien faire et laisser les « downtowns » décrépir.

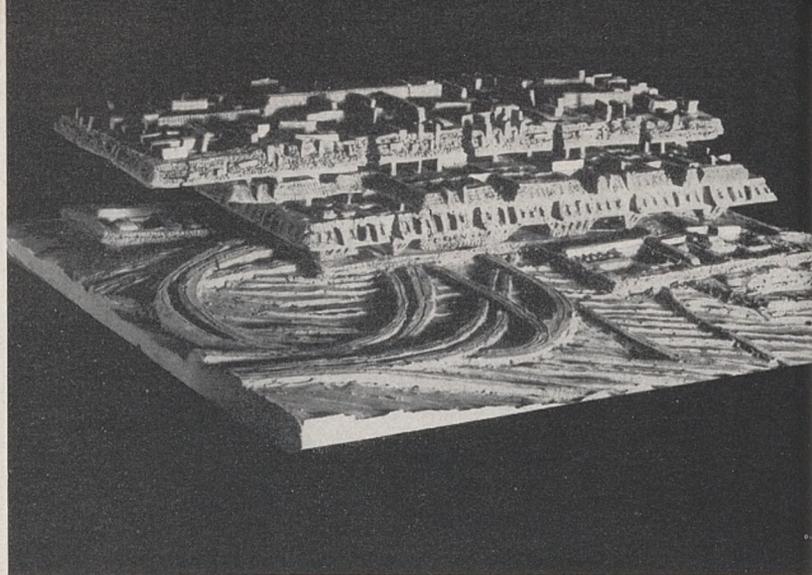
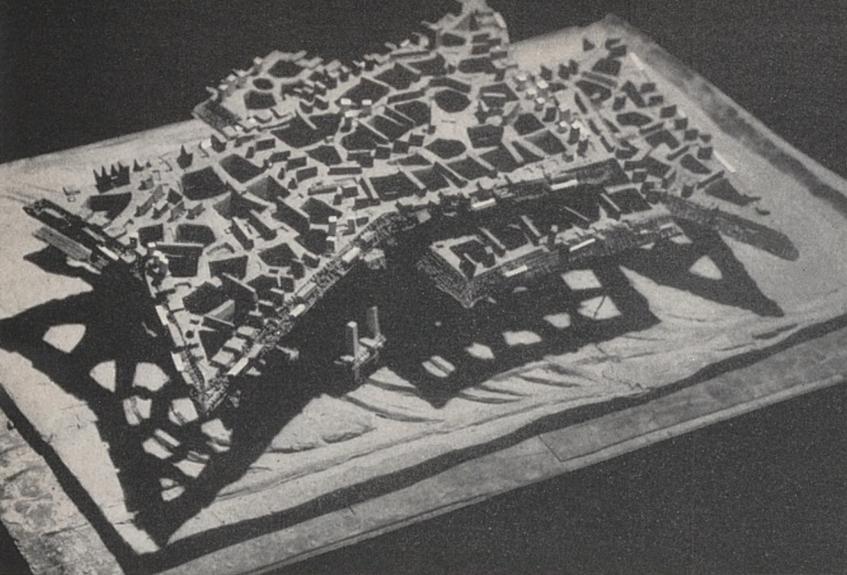
Toute une littérature, comme le livre de Catherine Bauer, « Do Americans hate cities » ou « Can our Cities survive » de José Sert, ou d'autres écrits ou actions dans le même esprit ne firent que contribuer à ce que les doutes, les mécontentements, le manque de confiance soient insufflés aux masses pour discréditer « la cité ». L'image urbaine concentrée devint synonyme de poussières, bruits, fumées, communications longues et impraticables, foyers insuffisants et insalubres, écoles surchargées d'enfants, maladies de toutes sortes, vie dépravée et de luxure. Après des milliers d'années de culture où des villes comme Babylone et Ninive en Mésopotamie, Thèbes et Memphis en Egypte, Sparte et Athènes en Grèce ou Rome en Italie, vint de nos jours un mouvement

contestant aux cités les prérogatives établies après un passé aussi glorieux. On oublia trop vite que malgré leurs nombreux défauts les villes célèbres de notre temps comme Paris, Moscou, New York ou Londres sont un succès au point de vue émulation scientifique, technique, commercial et industriel.

Aucun argument ou action ne fut jugé suffisamment efficace et des coups répétés et toujours plus puissants furent assenés à cet organisme pour le détruire. Certainement les villes et surtout les grandes métropoles étaient malades. Elles avaient besoin de soins. Certaines souffraient d'un mal qui demandait comme un cancer des opérations radicales. D'autres subissaient les épreuves de croissances rapides débilitant leurs constitutions générales. La ville concentrée, la notion de ville toute simple dans son ensemble devait être épaulée, protégée, soutenue. Celle-ci avait besoin qu'on s'occupe avec intérêt et attachement au sujet de son sort. A la place de telles actions, quand les citoyens de Pittsburgh vinrent consulter Frank Lloyd Wright au sujet de l'aménagement de leur ville, ce dernier leur répondit : « Gentlemen, there is only one solution. Abandon it. »

Thomas A. Reiner dans son livre « The Place of the Ideal Community in Urban Planning » dressa un tableau complet des efforts faits en urbanisme dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle pour la recherche de la ville future. A part les efforts bien connus d'Howard ou Le Corbusier, nous pouvons noter les contributions de L. Justement qui dressa les plans d'une ville d'un million d'habitants et ceux de P. et P. Goodman pour des villes de 6 à 8 millions d'habitants. Le résultat le plus important à déduire de la synthèse de Reiner est que la grande majorité des urbanistes de la deuxième génération d'architectes modernes formés par Wright, Gropius, Pery, Sert et tant d'autres proposèrent la dispersion des populations à vivre dans des organisations « urbaines » ayant de 5 à 10 000 habitants et des densités variant entre 1/2 à 12 maisons d'habitations par acre. Ces essais ont une pauvreté de formes, manque d'imagination, faible envergure, étant établis à l'échelle mesquine du village archaïque, source permanente de leurs inspirations erronées. Comparez ces efforts manqués à ceux d'aujourd'hui, notamment ceux formés par les études de Tange pour la ville de Tokio, de Bakema pour Rotterdam, de Victor Gruen, de Candilis, ou de Wilson en train de réaliser Cumbernauld et vous allez avoir fort heureusement une idée plus optimiste au sujet du sort de la ville de demain.

De la nécessité de suppression des grandes villes et leurs répartitions relativement égales dans des villes moyennes proposées par les philosophes matérialistes du XIX<sup>e</sup> siècle on était passé à l'extrémité opposée. A la place de la suppression du village, il s'agissait de la suppression de



la ville. On parlait d'urbanisation intégrale mais en réalité il s'agissait d'une ruralisation intégrale. A une époque d'aussi glorieuses découvertes que la nôtre, ayant à relever dans l'avenir le prestige d'anciens ensembles d'architecture et d'urbanisme de la taille Concorde-Etoile ou Saint-Pierre de Rome, la ville de demain se devait d'être tout autre chose qu'une série de petits villages dispersés dans les champs avec des habitants vivant par petits clans, cachés les uns des autres comme des brigands.

La ville future à l'échelle de nos découvertes présentes et à venir doit insuffler aux masses l'importance de leur existence sur cette terre, constituant une preuve matérielle de leur immense génie créateur. Cela n'exclut pas la vie à la campagne, le tourisme et la vie en plein air. Des aménagements appropriés peuvent faciliter de tels désirs sains, utiles et agréables pendant le temps libre et les vacances. Il y en aura dans l'avenir pour tout le monde toujours d'avantage. Mais nous nous refusons à joindre un mouvement qui au nom d'une soit disant « vie en plein air » a pour objet de détruire la notion de ville, sa concentration et les garanties essentielles offertes par cette institution pour le progrès de notre culture.

En 1963 à la même conférence ASPO mentionnée plus haut, Roger Starr résuma bien l'esprit dominant l'urbanisme contemporain de la première moitié de notre siècle en ces termes: « ...notre vue courante de la communauté urbaine est entourée de nuages de sentimentalités, inexactitudes, langage à tort et à travers et des espérances aveugles... Nous avons une image sentimentale de la ville du XIX<sup>e</sup> siècle et nous essayons à l'appliquer à la cité complexe de nos jours. » Ces affirmations sont très justes car nous nous trouvons aujourd'hui devant l'essor d'une nouvelle civilisation que certains veulent aborder démunis de confiance et de courage pour l'existence d'une institution ayant servi

comme base à la marche de ce progrès. Cette situation doit être remédiée. Il est donc nécessaire de poursuivre la réalisation d'un nouveau type de ville qui sans détruire les qualités essentielles et caractéristiques de la notion de ville permette la construction de nouvelles concentrations de notre époque sur des principes radicalement nouveaux par rapport à ceux du passé. Parmi les principes qui vont assurer le juste fonctionnement de la ville future du nouveau citoyen, lui-même un réalisateur du futur, citons :

1. La ville appartient à l'homme, à la femme et à leurs enfants. Celle-ci constitue un élément essentiel pour leur juste développement physique et spirituel dès leur bas âge jusqu'à leur maturité avancée. Par son organisation la ville exclut toute possibilité d'institution de ségrégation qu'elle soit raciale, sociale, par groupe d'âge ou possibilités de gains matériels.

2. Dans son ensemble la ville permet aux habitants de tout âge et indifféremment de la nature de leur sexe une vie complexe d'études, travail, recherches multiples, échanges d'expériences, documentation, détente et sports avec un contact facile à l'intérieur de la ville et de sortie et rentrée de l'extérieur.

3. Ségrégation entre le fonctionnement et la circulation des machines et celle des personnes.

4. Emplacement et utilisation judicieuse de la machine permettant son meilleur emploi au point de vue production, vitesse de transport et distribution pour personnes et marchandises. Les procès technologiques les plus minutieux ne doivent pas s'arrêter aux portes des usines. L'alimentation de ces dernières en matières premières autant que la livraison des produits finis hors des industries jusqu'au consommateur doivent être faites d'après des graphiques aussi rigoureux que ceux adoptés pendant leurs production. Il est nécessaire de prévoir la réalisation de toute une série de machines de transport pour personnes et marchandises sur rails, glissières fixes

ou mobiles, ayant des gabarits, puissances et vitesses rationnelles adaptées aux distances, volumes à transporter et autres multiples conditions qui font actuellement complètement défaut.

5. Organisation fonctionnelle et économique de l'espace et des volumes construits — bâtiments — et non construits — espaces verts, routes, etc. — de la ville ayant pour but sa rationalisation et réduction générale volumétrique. Vont résulter :

a) le raccourcissement des distances à parcourir avec des nouvelles possibilités de circulations multiples horizontales, verticales et latérales suivant les trois côtés du cube ;

b) un meilleur emplacement technologique des différentes zones de la ville groupées d'une façon complexe en opposition avec les anciennes spécialisations non rationnelles utilisées dans le passé ;

c) espaces verts étagés — en terrasse — d'un style nouveau urbain en opposition avec le caractère campagnard de ceux se trouvant à l'extérieur des villes. Une cité n'est pas une campagne parsemée d'immeubles. Celle-ci a des fonctions autrement importantes à remplir qu'on peut et doit agrémenter d'espaces verts, sans pour cela dénaturer son caractère comme l'ont fait les adeptes de la « Ville Verte » ;

d) l'industrie doit par son emplacement ne pas interrompre le contact entre la ville et les jardins extérieurs qu'entoure cette dernière. Ses nécessités d'approvisionnement, procès technologiques, etc., imposent une revision attentive du sélectionnement des industries qui vont être placées en ville ou à l'extérieur dans des zones spéciales radicalement isolées de ces dernières. L'automatisme et l'action à distance des usines et des différents engins a pour but le remplacement de la force physique et des occupations « de service ».

6. L'esthétique prend une nouvelle et importante place dans la composition et l'organisation des villes. Ce critère n'est pas réservé uniquement à des points centraux, grands boulevards ou autres éléments dominants de la ville. Considérant la ville comme un tout homogène les lois de la composition esthétique s'y appliquent à savoir : unité de volume, rythme, proportions générales, différentes dominantes et bien d'autres conditions pour qu'il en résulte un tout harmonieux. Les moyens d'expression sont riches et innombrables. Les formes à obtenir toutes aussi variées. Celles-ci peuvent changer suivant

le milieu environnant, nature du paysage, climats, importance de la ville, traditions du pays et bien d'autres conditions.

Celle-ci n'est plus un ensemble impersonnel et l'on reconnaît de loin avec plaisir et joie, en venant sur la route sa chère ville.

Dans son ensemble la ville constitue la plus grande réalisation humaine sur la terre et sa construction doit être abordée à l'échelle du sujet. Une nouvelle conscience civique ayant pour but le confort des masses et leur éducation multilatérale favorise une nouvelle façon d'aborder son traitement complexe.

En conclusion toutes ces nouvelles données trouvent l'expression matérialisée dans l'échelle future des villes radicalement différente par rapport au passé, formant la caractéristique principale des temps de culture à venir. Un aperçu rapide de l'évolution des villes nous fait constater l'échelle réduite des premières villes grecques mais dont les monuments célèbres et raffinés dominent encore le monde civilisé. Puis celles des villes romaines dont Rome, capitale d'un immense empire, représentait déjà avec ses 700 mille habitants une grande métropole célèbre par ses luxes et fastes. Vint le début du Moyen-Age avec des centaines d'années de décadence en Europe, constituant un moment de l'Histoire où l'on ne trouve des grandes villes qu'en Extrême-Orient. La ville Hancijou en Chine avait 1,5 million d'habitants à un moment où Londres encore bien plus tard en avait à peine 30 000. Vint le X<sup>e</sup> siècle et un nouvel essor de la civilisation occidentale et de ses villes dominées par la magnifique cathédrale gothique, expression d'une nouvelle culture. Suivirent les villes de la Renaissance et la ville de Milan grandit à tel point que Leonardo de Vinci proposa un plan d'aménagement de la ville avec la séparation de la circulation des piétons de celle à traction animale et la constitution des villes satellites, toutes mesures que certains s'imaginent avoir découvertes de notre temps. Nos hésitations actuelles viennent du fait que nous ignorons pour de multiples raisons les conditions objectives de la nouvelle échelle caractéristique de notre temps et de ceux à venir. A l'échelle de la force atomique, de l'automation et d'une population éduquée en continuelle augmentation nous obtenons sans contestation possible une nouvelle échelle de la culture et implicitement de celle des nouvelles villes à construire.

Il ne s'agit donc pas de solutions de détails mais d'avoir un juste aperçu d'ensemble. De même à nous convaincre de la nécessité d'adopter une échelle future en urbanisme dépassant tout ce qu'on a réalisé jusqu'à maintenant en fait de villes et de leur aménagement. L'importance des villes, leur bon fonctionnement et leur aspect seront l'expression de cette nouvelle échelle et du degré de culture présent et d'avenir.

Les dessins et maquettes ci-joints constituent des recherches pour la « ville future » et ses multiples questions exposées en quelques mots plus haut. Ces études demandent des efforts renouvelés en un monde où les problèmes changent peu de temps après leur formulation.

**Martin Pinchis.**

Nous avons volontairement laissé ce texte dans sa forme originale afin de ne pas déformer la pensée de l'auteur. (Réd.)

