

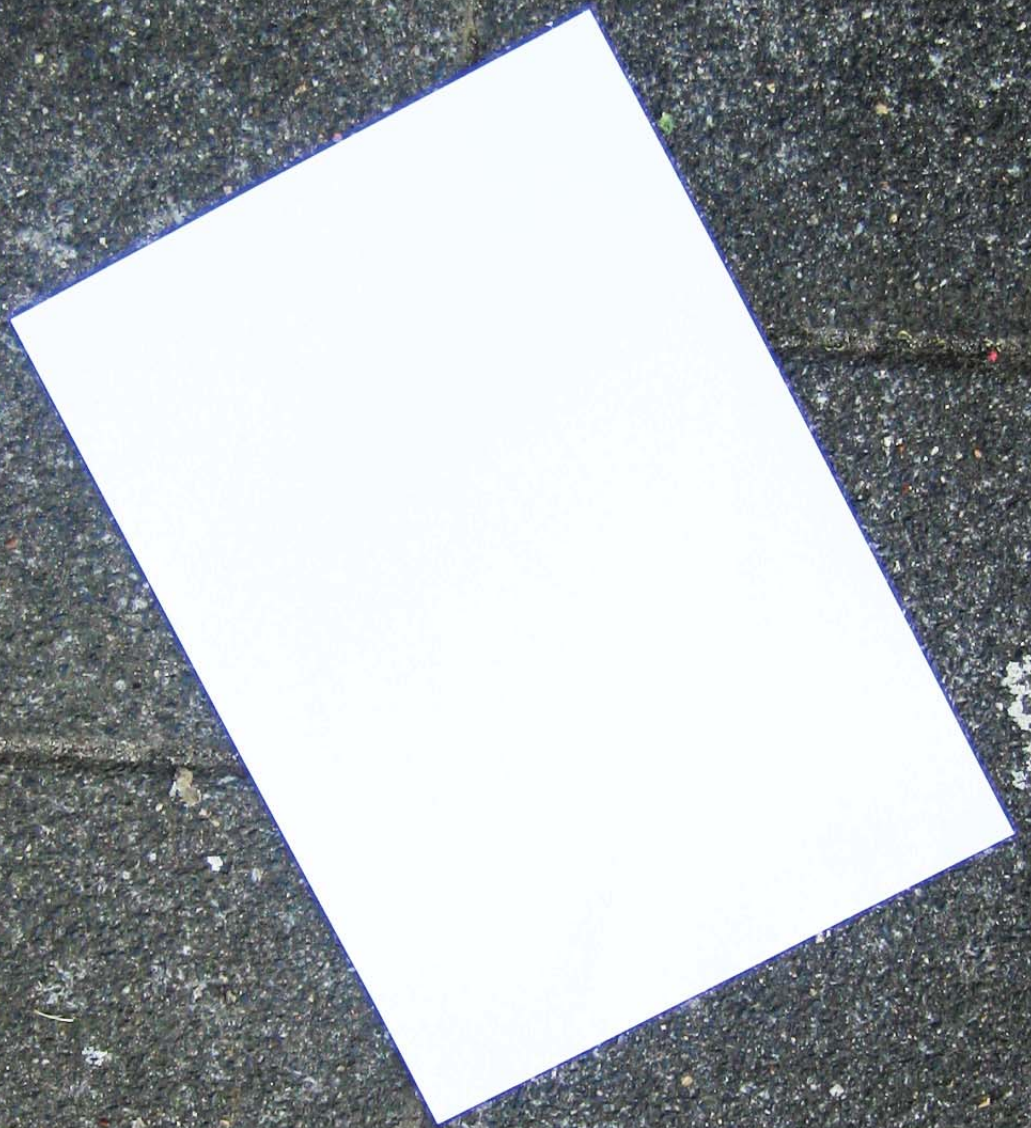
TABULA RASA

JULES GIELEN | 0613947

ARCHITECTUUR

GESCHIEDENIS 2

EINDHOVEN | JUNI 2012



Inhoud

Voorwoord	03
Tabula Rasa	04
Le Corbusier	04
- Béton armé en het Purisme	04
- Stedenbouw	05
- Plan Voisin	05
- Reconstructie Parijs	06
New York	07
- Sterk Groeiende steden	07
- Gridstructuur	07
- Commissioners Plan	08
- Aanpassingen stedelijk weefsel	08
Conclusie	09
Nawoord	10
Bronnen	11



Voorwoord

Dit schrijven is een weergave van het Tabula Rasa denken van de architect Le Corbusier (Charles-Édouard Jeanneret-Gris) en de manier waarop dit principe is verwerkt in de Amerikaanse stedenbouw. Als voorbeeld worden het “Plan Voisin” van Le Corbusier gebruikt en de Amerikaanse metropool New York. Hierdoor worden fundamentele verschillen beschreven tussen beiden, maar vooral ook de manier waarop beide plannen tot stand zijn gekomen.

De keuze voor Tabula Rasa is tot stand gekomen vanwege het feit dat de manier waarop steden zich ontwikkelen zeer interessant is. Het lijkt een natuurlijk proces, maar er komt veel meer bij kijken. Het feit dat mensen steden ontwikkelen zorgt er alleen al voor dat de veranderingen welke in een stad plaats vinden geen natuurlijke aangelegde weg bewandelen. Tabula Rasa spitst zich daarbij op een aparte manier van stedelijke ontwikkeling, misschien zelfs een radicale manier van ontwikkelen. De ene keer stuit deze radicale manier op veel verzet en de andere keer komt het in de buurt van een natuurlijk proces. Enfin, ik heb mijn mening en opvatting over het proces gecombineerd met bekende literatuur van soms even bekende hoofdrolspelers in de moderne architectuur. Een aantal visuele weergaven moeten het beeld van Tabula Rasa compleet maken.

- Jules Gielen -

Tabula Rasa

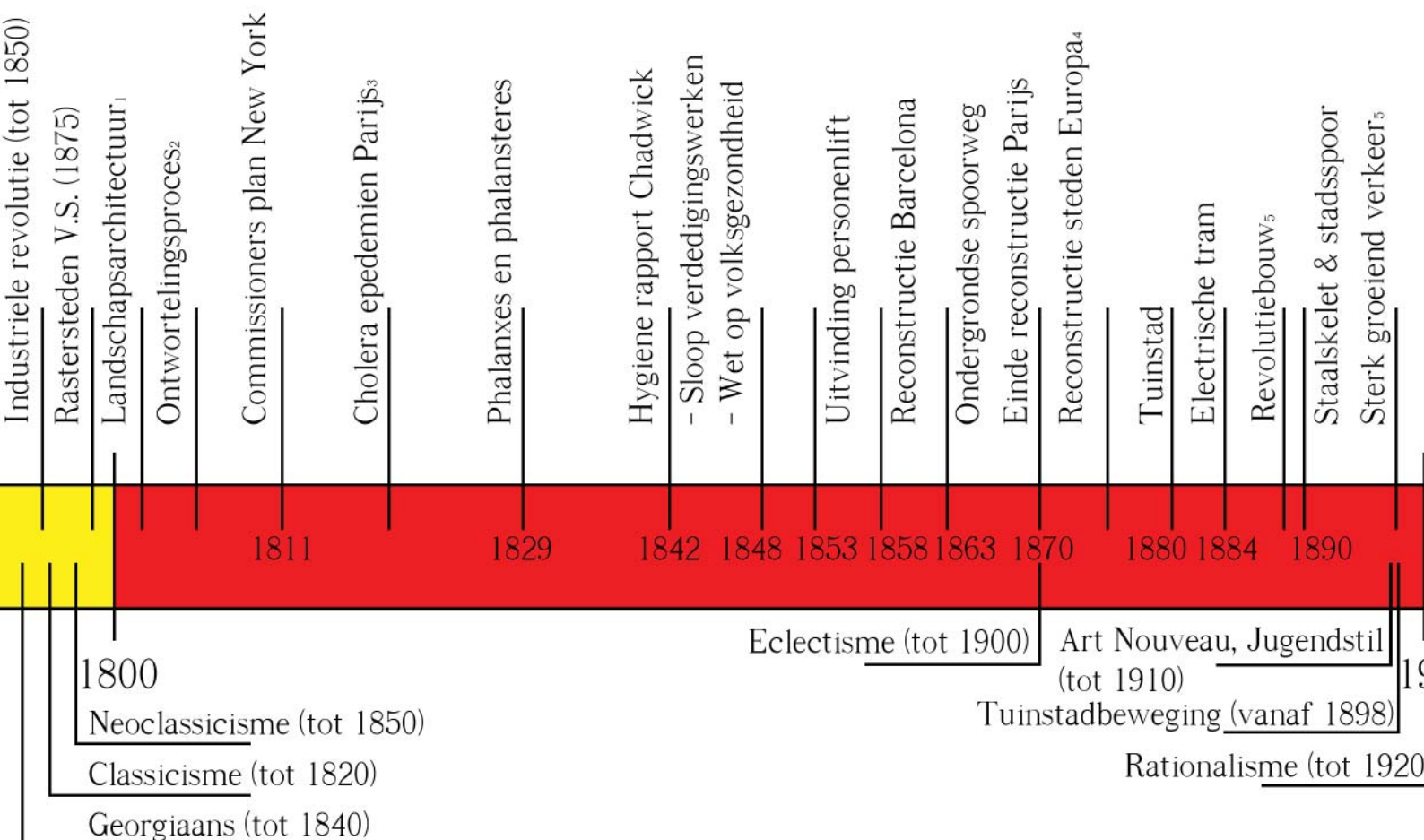
In de late 18^e en gehele 19^e eeuw zijn er een aantal ontwikkelingen geweest welke van grote invloed waren op de veranderingen in de architectuur. Deze ontwikkelingen zijn in de tijdlijn van figuur 1 weer gegeven. Een aantal van deze ontwikkelingen zal nader besproken worden, maar ze zullen niet allemaal uitgebreid de revue passeren. Stuk voor stuk zorgden ze er echter voor dat tal van architecten op een andere manier naar de stad gingen kijken. Een aantal prefereerde kleine en subtiele aanpassingen, maar sommige architecten neigden meer naar de rigoureuze en ingrijpende aanpak om zo de stad in z'n geheel naar de maatstaven en visie van de architect te transformeren. Om in het ontwerpproces niet gehinderd te worden gingen ze uit van het "onbeschreven blad papier" oftewel Tabula Rasa in het Latijn. Het is een term welke in de architectuur gebruikt wordt voor een nieuwe start, waarbij al het voorgaande (zowel bebouwing als visies en architectonische stromingen) buiten beschouwing gelaten wordt. Met name voor utopische stedenbouw heeft deze manier van denken altijd tot de verbeelding gesproken. Het geeft een stedenbouwkundige de mogelijkheid om een volledige stedenbouwkundige visie gestalte te geven, zonder daarbij rekening te hoeven houden of belemmerd te worden door bestaande bebouwing of andere vormen van context.^[7]

Le Corbusier

Béton armé en het Purisme

De vorming van de gedachtegang van Le Corbusier begon in het jaar 1907. Le Corbusier ontmoette Tony Garnier in Lyon in de winter van dit jaar, toen Garnier juist was begonnen aan de uitbreiding van zijn ontwerp voor een Cité Industrielle waarmee hij in 1904 gestart was. Terugkijkend op deze gebeurtenis kan Le Corbusiers sympathie voor een typologische benadering van de architectuur zeker op deze ontmoeting teruggevoerd worden. Hij zei hierover; "Deze man wist dat de op handen zijnde geboorte van een nieuwe architectuur afhing van maatschappelijke verschijnselen. Zijn ontwerpen vertoonden een grote eenvoud. Ze waren de uitkomst van honderd jaar architectonische ontwikkeling in Frankrijk."^[1] In Parijs maakte Le Corbusier vanaf 1908 kennis met het gewapende beton (béton armé) en de universele machine-esthetiek van het purisme, aan de hand van respectievelijk Auguste Perret en de schilder Amédée Ozenfant. De ontdekking van het gewapend beton ging gepaard met de ontwikkeling van zijn eigen typische werkwijze; de herinterpretatie van een gegeven bouw type, dat aan het programma van een geheel nieuw type wordt aangepast en tevens ook het gebruik van het zogenaamde Hennebique-betonskelet. Deze typologisch transformaties met hun ruimtelijke en ideologische verwijzingen zouden een belangrijk bestanddeel van zijn werkwijze gaan worden. Deze kunstelementen hadden grote invloed op Le Corbusiers latere werken waarvan het plan Voisin één van de belangrijkste is.^[1]

Figuur 1; tijdlijn van belangrijke aspecten voor het Tabula Rasa denken in de moderne architectuur. De onderzijde bevat architectonische stromingen en de bovenzijde belangrijke gebeurtenissen welke in de tekst aan de orde komen.

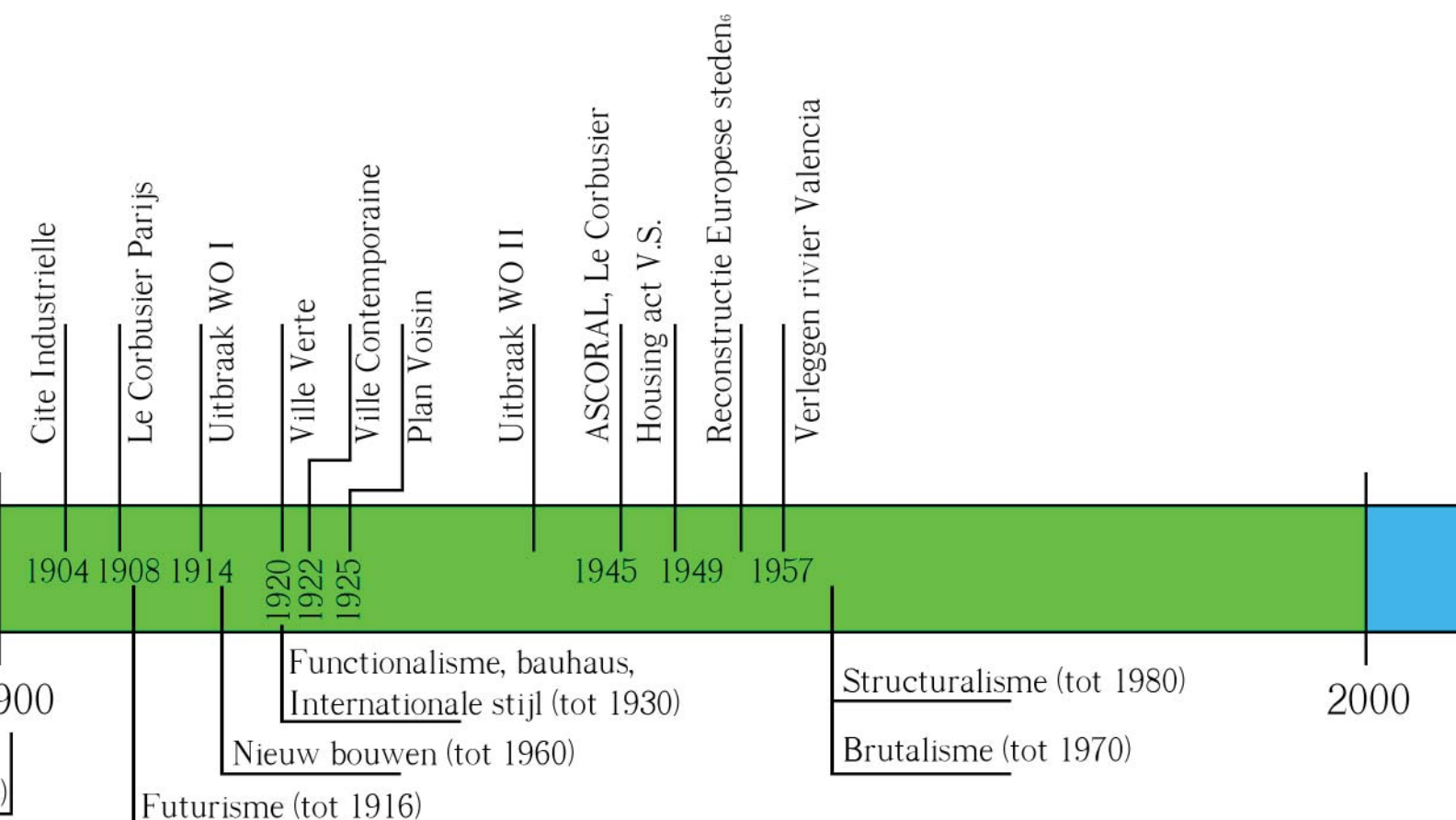


Stedenbouw

In tegenstelling tot Walter Gropius en Mies van der Rohe, welke min of meer dezelfde visies hanteerden op de architectuur, hechtte Le Corbusier veel waarde aan de stedelijke betekenis van zijn architectuur, met als duidelijkste voorbeeld van zijn werk tot 1922 Ville Contemporaine. Hij werd in dit ontwerp al beïnvloed door de Amerikaanse rastervormige wolkenkrabbersteden, welke vanaf het jaar 1785 tot ontwikkeling kwamen.^[1,3] Hij ontwierp een strikte scheiding tussen de kapitalistische stadselite met de bestuurs- en beheerdersfuncties aan de ene zijde en een tuinstad voor de arbeiders en de industrie aan de andere zijde. Er tussenin lag een "beschermende" groengordel. De woonblokken bestonden uit tien tot twaalf verdiepingen en in het centrum stonden 24 kruisvormige kantoortorens (de zogenaamde Cartesiaanse wolkenkrabbers; harmonieus en lyrisch) van zestig verdiepingen. Deze torens moesten als centra van de wereldlijke macht de religieuze bouwwerken van de traditionele stad vervangen en waren omgeven door pittoresk park.^[1] Doordat het woord "vervangen" aan de orde komt, kan het net zo goed geïnterpreteerd worden als het slopen van een bestaand stadscentrum en het volledige te vervangen door ontwerpen als Ville Contemporaine. De parken zorgen voor een zeer open stadsstructuur, waardoor niet alleen de essentiële geneugten van het zonlicht en het groen, zoals Le Corbusier ze noemden, maar ook het verkeer alle ruimte kreeg. Deze visie was geheel in overeenstemming met Le Corbusiers ondernemersaforisme dat "een stad gemaakt voor snelheid een stad gemaakt voor succes is".^[1]

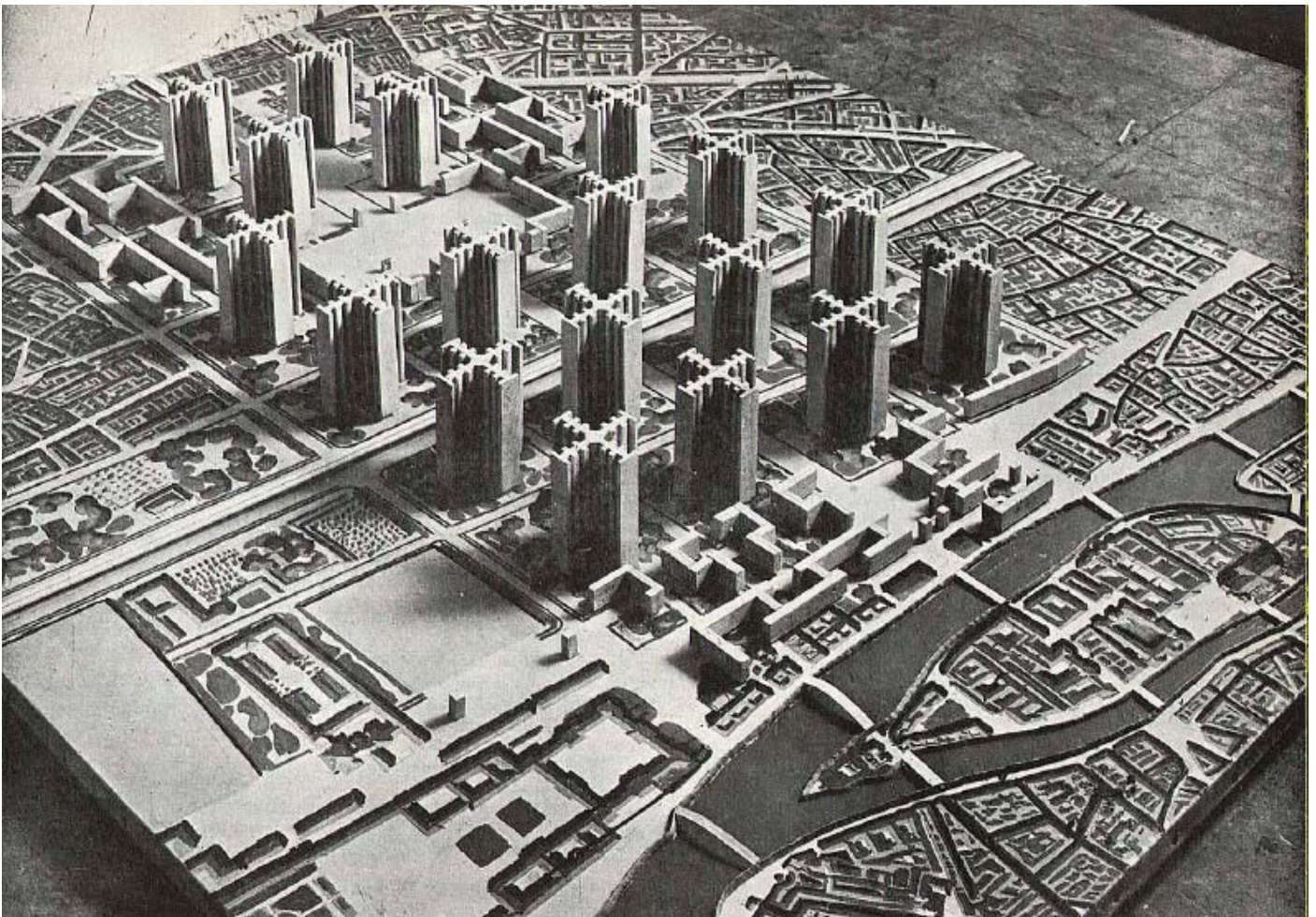
Plan Voisin

Deze visie achter een grote stad kwam volledig tot uiting in het plan Voisin (genoemd naar het auto- en vliegtuigkartel Voisin) voor Parijs uit 1925 (figuur 2), wat net als andere stedelijke en niet-stedelijke ontwerpen van Le Corbusier sterk naar symmetrie neigde. Het paradoxale denkbeeld dat de auto, nadat deze eerst daadwerkelijk de grote stad had vernietigd, nu kon bijdragen tot de redding van diezelfde stad werd verwoord in opnieuw een ontwerp bestaande uit woonblokken, wolkenkrabbers, parken en grote transportfaciliteiten. De openbare ruimten van vroegere steden werden meer en meer gebruikt voor het parkeren van auto's en andere zaken welke daaraan gerelateerd waren. Deze ruimte zorgde daardoor niet meer voor het bruisende stadsleven welke in de eeuwen ervoor geleidelijk ontstaan was. Le Corbusier maakte een duidelijk onderscheid tussen verkeer en openbare ruimte, waar ruimte genoeg was voor zowel recreatie als vervoer en transport. Er was echter veel kritiek op de rigoureuze aanpak; het slopen van een deel van een stad en er daarna een aantal zeer grote (vergeleken met andere bebouwing in de stad) monolieten eenheden voor in de plaats te zetten. Zeer van belang was echter dat Le Corbusier zich realiseerde dat grote veranderingen nodig waren om de stad Parijs te verlossen van zijn ondermaatse en smerige condities.^[1]



De visie van Le Corbusier betreffende de openbare (groene) ruimte en het toepassen van grote transportfaciliteiten lijkt een beetje op de reconstructie van Parijs door Baron Haussmann (*grands travaux*), halverwege de 19^e eeuw. Het betrof het langs een rechte lijn afbreken van bebouwing en het aanleggen van een axiaal wegennet. Dit wegennet werd "geventileerd" door groenstroken en bleek in die tijd een model te zijn voor alle oude stadscentra welke gebukt gingen onder de druk van het groeiende verkeer; de zogenaamde Haussmannisatie. Deze veranderingen waren echter niet van een dergelijke rigoureuze aard als de ingrepen welke Le Corbusier wilde plegen, hoewel ze een grote invloed op de stad hadden. De visie van Le Corbusier betreffende openbare (groene) ruimten leek zelfs op de reconstructie door Haussmann, maar Haussmann voerde zijn ontwerp met veel meer precisie uit, waardoor het mogelijk is dat daardoor de kritiek veel minder was dan de die op het plan Voisin. Echter zorgde de reconstructie van Haussmann voor veel meer sociale onrust dan het diende te onderdrukken, iets waar Le Corbusier zeker van geleerd heeft en misschien mede daarom een rigoureuzere aanpak hanteerde.^[2]

Figuur 2; het Plan Voisin (1925) van Le Corbusier in Parijs. Uiteindelijk is deze stadsvernieuwing nooit gerealiseerd.^[8]



New York

Sterk groeiende steden

De ontwikkelingen in de VS zijn een totaal andere vorm van de tabula rasa denkwijze, maar er wordt wel uit gegaan van hetzelfde principe; een consistente stedenbouwkundige visie wordt in één keer gestalte gegeven zonder rekening te houden met het voorgaande.^[7] Le Corbusier ging uit van een bestaande stad met al haar problemen en ontwierp daar een nieuw stadsdeel aan de hand van zijn architectonische en stedenbouwkundige visie samen mijn zijn beeld van een functionele stad. In de VS ontwikkelden de steden zich op een andere manier. Er leefde een obsessie om de bebouwing en het grid te scheiden van elkaar. Er ontstond dan ook niet echt een stedelijk patroon, los van de hoge, dicht bebouwde zaken districten; het Amerikaanse "downtown".^[2] In de 19^e eeuw was er echter wel een aanmerkelijke groei in de bevolking van de VS. Nieuwe transportfaciliteiten als de spoorweg en stoomschepen zorgde voor een emigratiegolf, wat op zijn beurt weer zorgde voor een grote economische ontwikkeling van de VS. De snel uitbreidende "rasterplan" steden vulden zich. Zo ook New York. Waar in 1801 nog 33.000 mensen de stad bevolkten, was dit cijfer in 1850 al gegroeid tot 500.000 en in 1901 zelfs tot 2 miljoen.^[1, 3] Tevens waren deze Amerikaanse steden niet onderhevig aan de geschiedenis zoals dit in Europa wel het geval was. Het land bestond simpelweg pas sinds 1783, waarna het zich in een razend tempo ontwikkelde. Het was ineens een moderne natie met infrastructuur en industrie, allemaal dankzij de burgeroorlog.^[3, 5] Het was dus veel makkelijker om een nieuwe visie direct in z'n ge-

heel toe te passen, waar architecten in Europa altijd onderhevig waren aan kritiek vanwege de vaak grote historie van een stad. Niettemin bestaat New York bijvoorbeeld al sinds 1609 (De naam kreeg het pas in 1660), het jaar dat de Nederlander Henry Hudson in het gebied aankwam dat later bekend stond onder de naam Nieuw Amsterdam. Echter waren de Nederlanders niet uit op het stichten van een permanente nederzetting, maar meer op de overzeese handel. Hierdoor kon het gebeuren dat de stad zich pas echt ontwikkelde na de onafhankelijkheid in 1783. ^[3, 4]

Gridstructuur

Het ontstaan van het grid van New York (en ook andere steden in de VS) gaat terug tot het jaar 1785, het jaar waarin de regering grote stukken land verkreeg. Deze stukken land werden verdeeld in vierkante dorpen met een grootte van 6 bij 6 mijl (grootte 9,7 bij 9,7 kilometer) Deze dorpen werden op hun beurt weer verdeeld in oppervlaktes van een vierkante mijl, sections genaamd. Ook deze werden weer verdeeld in gelijke oppervlakten. Van deze oppervlakte werden vier sections gebruikt voor toekomstige overdrachten, één section voor openbare scholen en één section voor religieuze doeleinden. De rest van de sections werd te koop gezet. Dit was het begin van de planmatige stedenbouw in de VS, met een zeer nadrukkelijk oog op functionaliteit. Op sommige plaatsen werd zelfs geen rekening gehouden met de topografie van het landschap, waardoor het tabula rasa denken tot het uiterste dreef. De steden welke later in de het beschreven grid verschenen deden zo nu en dan zelfs de grootste moeite om het landschap zover mogelijk van een natuurlijk landschap te laten verwijderen. Niks doet

Figuur 3; gemotoriseerd verkeer gaat steeds meer deel uit maken van het stedelijk weefsel en dit komt terug in het beeld van de stad, in dit geval Houston. ^[2]



meer denken aan het landschap zoals het vroeger was, het is een omgeving van de mens geworden. ^[3, 4]

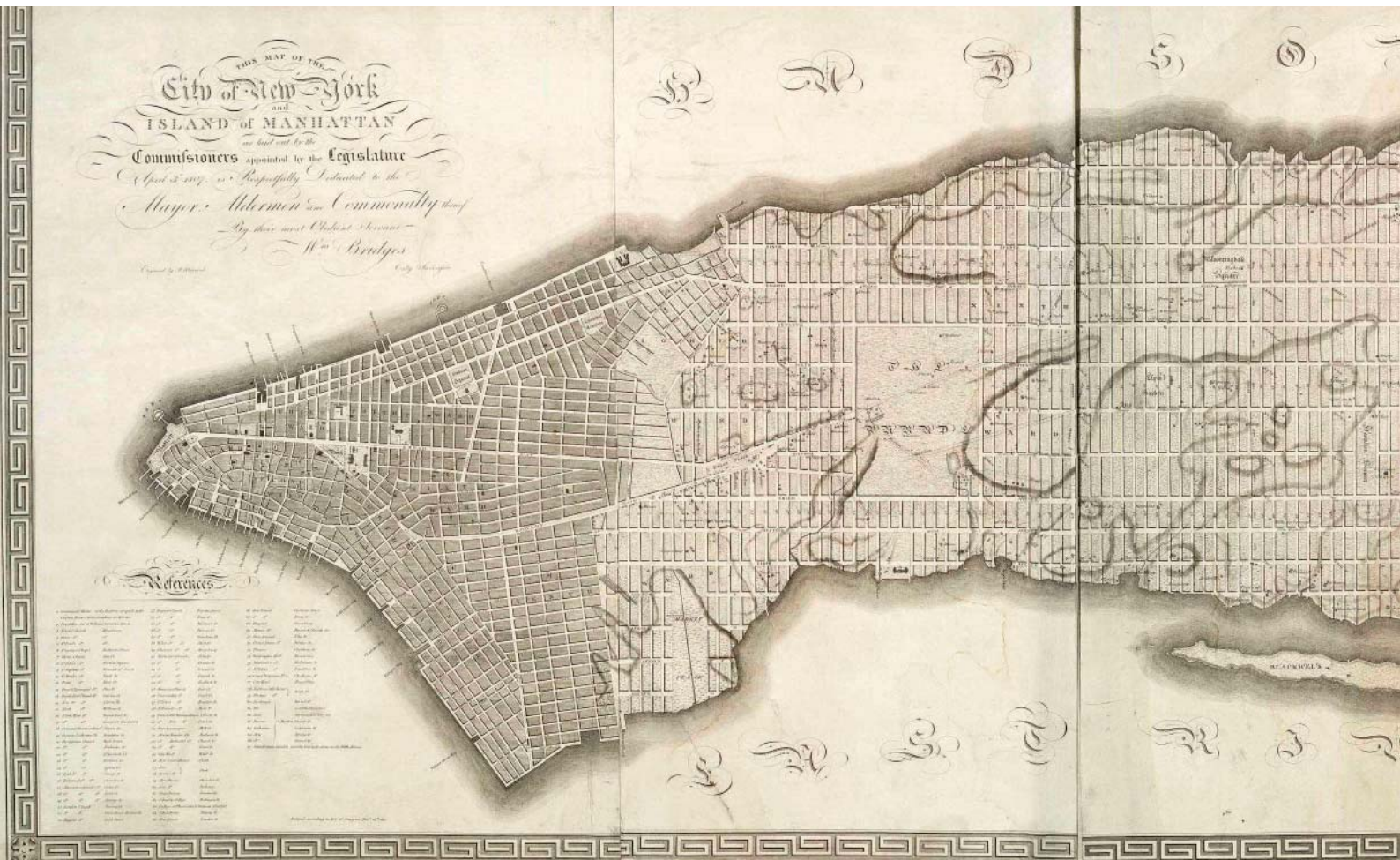
Commissioners Plan

In 1807 werd ook in New York een plan goed gekeurd om de stad uit te breiden met een rasterplan zoals hierboven beschreven is, het zogenaamde Commissioners Plan. De doelen van het grid waren een vrije en overvloedige circulatie van lucht om de ziekten in de stad te bestrijden (parken en openbare ruimten werden opgenomen in het grid) en het bouwen van rechte huizen omdat deze simpelweg het goedkoopste waren om te bouwen en beste waren om in te leven. Het grid was echter niet dermate consistent in afmetingen. Sommige straten waren significant wijder van andere en hetzelfde gold voor een aantal blokken. Op de plattegrond van de stad (figuur 4) is goed het verschil te zien tussen het oudere en het nieuwere gedeelte. ^[3, 6] Manhattan is na de invoering van het grid in een gestaag tempo blijven groeien tot een stad van ongekende omvang. Zoals Rem Koolhaas het noemde; "Manhattan's architecture is a paradigm for the exploitation of congestion". ^[4] Het is een gigantische opgave om in een stad van dergelijke omvang, met bebouwingsdichtheid welke eigenlijk nergens anders voorkomt, toch structuur en orde te houden. Mijn mening is dat het opstellen van een grid in de 17^e eeuw daarbij van groot belang is geweest. Het forceerde de architectuur om na te denken over het stedelijk weefsel, zonder daarbij rekening te houden met alle historische architectonische lessen. Er moest een nieuw systeem bedacht worden met discipline in het tweedimensionale grid, maar met ongekende vrijheid in de driedimensionale architectuur. ^[4]

Aanpassingen stedelijk weefsel

Halverwege de 20^e eeuw ontstond ook in de Amerikaanse steden de wil om veranderingen in het stedelijk weefsel aan te brengen. Het proces is in zekere zin vergelijkbaar met de steden in Europa, welke na een bepaalde tijd aangepakt werden. De Amerikaanse steden zijn simpelweg jonger van leeftijd dan de Europese, maar dat wil niet zeggen dat ze niet dezelfde weg zullen bewandelen. Verloedering en verval trad in, wat eigenlijk ook logisch is gezien de geschiedenis van Europese steden. Aan de hand van de zogenaamde Housing Act uit 1949 werden de steden stelselmatig aangepakt, waarbij de sloop van gehele blokken niet geschuwd werd en de afmetingen van het bestaande grid niet overal gerespecteerd werden. Tevens werden snelwegen tot in het centrum aangelegd omdat de bestaande wegen het verkeer simpelweg niet meer aan konden. Het proces is echter totaal niet vergelijkbaar met dat van Le Corbusier. Waar hij torens in een parklandschap plaatste, werden in Amerika torens op een parkeerplaats geplaatst, althans zo voelde het aan door de sterke toename van het autoverkeer in de stad. Het Ville Verte van Le Corbusier werd het Ville Grise in de VS (Figuur 3). ^[2]

Figuur 4; het Commissioners Plan uit 1807 voorziet de stad New York van een grid structuur. Het verschil tussen de bestaande stad (links) en de gepland uitbreiding is goed zichtbaar. ^[4]



Conclusie

Het is duidelijk dat er verschillende manieren zijn om een stad uit te breiden, te ontwikkelen of nieuw leven in te blazen. Le Corbusier deed dit op een manier welke niet door iedereen geaccepteerd werd. Feit blijft dat steden langdurige artefacten van de mens zijn. In de V.S. ontstonden steden echter op een geheel andere, zeer planmatige manier. De zeer verschillende geschiedenis van Europa en de V.S. zijn van invloed geweest op de manier van bouwen. Er is echter altijd een drang om vooruitgang te boeken, maar geweld of ongewild zal een stad vervallen, desintegreren en verloederen, mits er ingegrepen wordt. Een proces wat in de VS eenzelfde weg bewandelt als in Europa, alleen ongeveer een eeuw later. Natuurlijk is geen stad vergelijkbaar met een andere, maar het proces van hoe een stad zich ontwikkelt kan wel op veel aspecten vergelijkbaar zijn. Het belangrijkste is dat er mensen in de stad blijven wonen en werken. Wanneer dit het geval is zal de stad zich altijd vernieuwen, gebaseerd op ad hoc procedures, zeer ingrijpende veranderingen of zeer planmatige aanpassingen. Normaal gesproken zal het een combinatie van factoren zijn, maar er blijven altijd mensen met een andere visie. Op de vraag welke visie het beste is zal echter nooit een duidelijk en gegrond antwoord komen. Daarvoor is een stad en haar bewoners simpelweg te divers. Persoonlijk houd ik van goed doordachte ingrepen, welke de bestaande stad niet beschadigen en daadwerkelijk een toegevoegde waarde zijn op zowel het functionele, het organisatorische en het gevoelsmatige vlak van een stad. Het verleggen en exploiteren van de rivier welke voorheen midden door het centrum van Valencia liep (met onder andere ontwerpen van Santiago Calatrava) vind ik daar een goed voorbeeld

van. Tevens is dit een goede weergave van de wil van de mens om de leefomgeving onder controle te krijgen. Le Corbusier deed dit door ook rekening te houden met het natuurlijk aspect, terwijl een aantal steden in de V.S. de grootste moeite deden om het gebouwde landschap zo weinig mogelijk op een natuurlijk landschap te laten lijken. In Plan Voisin werd hoogbouw op een harmonieuze en lyrische manier toegepast, terwijl er in New York ook hoogbouw werd toegepast, maar op z'n geheel eigen, bijna natuurlijk manier. Altijd zal er kritiek ontstaan, maar feit blijft dat zowel Le Corbusier als de stedenbouwers in de V.S. een leefomgeving voor de mens creëerde. De manier waarop dit tot stand komt is echter geheel verschillend, maar daardoor niet minder interessant.



Het voor mij onbekende Tabula Rasa denken is een stuk bekender, maar ook interessanter geworden. Het is niet zo zeer een aparte gedachtengang, maar juist daarom is het zeer de moeite waard om er eens in te duiken. De simpelheid van het “onbeschreven blad papier” zorgt er voor dat het op vele verschillende manieren opgevat en gebruikt kan worden voor het ontwikkelen van een architectonische visie. Ik heb hier zo mijn voorkeuren voor, maar dat is niet geheel tegen de verwachting in. Ik vond het echter wel zeer interessant om de gedachtengang achter verschillende ontwerpopvatting te weten te komen. Het bewijst maar weer eens dat er in de architectuur meerdere wegen zijn die naar Rome leiden en dat architectonische ontwerpen niet per definitie goed of slecht zijn of mooi of lelijk. Ieder persoon heeft zijn of haar eigen opvattingen over architectuur. Dat was in de 17^e en 18^e eeuw al zo en dat is in deze tijd niet anders. De moderne architectuur heeft daar geen verandering in gebracht. Wat wel verandert is in deze periode, zijn de steden en hoe deze ingevuld worden. Het Tabula Rasa denken is één van de vele manier van het invullen van deze steden, maar zeker wel één van de interessantste!

Bronnen

- [1] Frampton, Kenneth, (2001). *Moderne Architectuur*, Thames and Hudson Ltd, Londen
- [2] Kostof, Spiro, (1992). *The city assembled, the elements of urban form through history*, Thames and Hudson Ltd, Londen
- [3] Kostof, Spiro, (1985). *A history of architecture*, Oxford University Press, Oxford
- [4] Koolhaas, Rem, (1994). *Delirious New York, a Retroactive Manifesto for Manhattan*, The Monacelli Press, New York
- [5] Wright, Gwendolyn, (2008), *USA, Modern architectures in history*, Reaktion books, Londen
- [6] Gray, Christopher, (2005), *Are Manhattan's Right Angles Wrong?*, The New York Times, New York
- [7] Griffioen, Roel, *Tabula rasa*, Architectenweb, Amsterdam
- [8] Le Corbusier, (1935). *Radiant City*, Viking Press, New York