

Chicago : "Laisser-faire" und städtebauliche Strategie der Erneuerung = "Laisser faire" et la stratégie du processus urbain = "Laisser faire" and the strategy of urban processes

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Band (Jahr): 74 (1987)

Heft 9: Chicago

PDF erstellt am: 22.07.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56249>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Chicago

«Laissez-faire» und städtebauliche Strategie der Erneuerung

Die Geschichte Chicagos ist die ungehemmte Entfaltung eines komplexen Rationalisierungsprozesses innerhalb eines libertären Städtebaus mit seinem Gitterplan. Die Analogien der Stadt sind in einem Grossunternehmen, das die Dimension einer Metropole erreicht hat, zu suchen: Zweckrationalität und ökonomisches Kalkül determinieren ihr Wachstum. Dennoch tauchen in der Geschichte auch europäische Ideen des «Embellissement» auf, so im Burnham-Plan, von dem allerdings nur wenig – der Park am Hafen, der Lake-Shore-Drive und andere Fragmente – realisiert wurde. Chicago ist aber nicht nur die urbane Darstellung des ökonomischen «Laissez faire», sie führt auch die Methode eines Stadtprozesses vor, der sich allem Neuen, Modernen anpasst.

Das städtische Erscheinungsbild Chicagos entstand in den letzten 150 Jahren mit der fortwährenden Überlagerung neuer Verkehrsstrukturen: zuerst die Erschliessung nach dem Schachbrettmuster, das auf das Ende des 18. Jahrhunderts zurückgeht und dessen regelmässiger Raster die Regeln des städtischen Wachstums bestimmt. Ferner definieren die Wasserwege, die 1848 mit dem Bau des Kanals, der die Seen mit dem Mississippi verbindet, das erste Gebiet, entlang dem sich die Stadt entwickelt. Das Eisenbahnnetz überlagert sich den bereits erwähnten Systemen: im Stadtzentrum wird es *loop* genannt, eine Hochbahn, die auf der Höhe des dritten Stockwerkes wie ein Ring – oder besser wie Mauern – das Stadtzentrum umfasst, wobei die verschiedenen Haltestellen gewissermassen «Stadtttore» darstellen. Zuletzt entstand das Netz der Autobahnen. Jedes neue Verkehrssystem legt sich mit Gleichgültigkeit, um nicht zu sagen mit Gewalt, über die schon bestehenden, ohne jedoch diese zu zerstören: es handelt sich um ein komplexes System von Interdependenz, das das Wachstum der Stadt bestimmt und bedingt hat.

Mit gleichem Tempo wurden in Chicago Häuser gebaut. Im Jahre 1855, als die städtische Kanalisation erstellt wurde, hob man sämtliche Häuser mittels neuer Fundamente zwei Meter vom Erdboden ab, ohne die Mieter zu evakuieren. Im Jahre 1871 verwüstete ein Brand das Stadtzentrum, in wenig mehr als zehn Jahren ist die Rekonstruktion vollendet. Unter Verwendung von Tragstrukturen aus Stahl realisiert Chicago die ersten Wolkenkratzer und erfindet eine neue architektonische Sprache. Durch die Starrheit des städtischen Rasters, die indirekt das Wachstum kontrolliert, entwickelt sich die Stadt in die Höhe. Dabei wendet sie stets raffiniertere Technologien an und vollbringt damit Pionierleistungen auf dem Gebiet des Ingenieurwesens: «goldene Eier». Die Stadt erneuert sich, gleichgültig gegenüber der eigenen Vergangenheit, und zerstört so zunehmend jene Architektur, die sie noch vor wenigen Jahrzehnten berühmt gemacht hatte.

Neben den «goldenen Eiern», die immer noch gelegt werden, hat heute ein neuer Wachstumsprozess eingesetzt, der sich wiederum den vorangegangenen überlagert: Lofts werden en masse in ehemalige Industrieareale gebaut.

Die Dokumentation von der Geschichte und Gegenwart Chicagos entstand in Zusammenarbeit mit Jacques Blumer, der als Architekturlehrer die typischste aller amerikanischen Grossstädte kennengelernt hatte.

Die Redaktion



«Laissez faire» et la stratégie du processus urbain

L'histoire de Chicago est en fait celle d'un processus complexe de rationalisation du territoire urbain dictée par l'inextricable conjonction entre caractère fonctionnel et profit économique. C'est aussi l'histoire, peut-être paradoxale, d'une ville qui, d'un côté, conserve et sédimente les divers systèmes de croissance qui l'ont marquée par le passé et, de l'autre, détruit progressivement les objets architectoniques qui lui sont devenus inutiles. La configuration urbaine de Chicago s'est affirmée au cours de ces 150 dernières années et résulte de la superposition graduelle des différents réseaux de communication et de circulation qui s'additionnent, dans leur intégralité et de manière autonome, les uns aux autres: en premier lieu, le réseau de voirie, caractérisé par un plan en damier, né à la fin du XVII^e siècle et dont la grille régulière a déterminé le mode de croissance de la ville. Puis est venu s'ajouter la structure fluviale avec le canal reliant les lacs au Mississippi, qui date de 1848 et constitue le premier grand axe autour duquel se développera la ville. Ensuite le réseau ferroviaire, structure qui se superpose aux structures précédentes: au centre de la ville, il porte le nom de

loop, voies ferrées surélevées qui courent à la hauteur du troisième étage des immeubles et, tel un anneau pour ne pas dire un mur, entourent le cœur de la ville et où les stations en constituent autant de portes. Enfin, le dernier créé, le réseau autoroutier, vient coiffer le tout. Chacune de ces nouvelles structures se superpose aux précédentes, sans les effacer, s'imposant soit avec une certaine violence ou, au mieux, avec indifférence. Il en résulte un système complexe de connexion qui a déterminé et conditionne le développement de la ville.

On retrouve une violence similaire dans l'histoire de l'architecture de Chicago. C'est en 1855, à l'époque où la ville doit se doter d'un système d'égouts que toutes les maisons sont surélevées, par rapport au sol, de deux mètres avec l'édification de nouvelles fondations sans que les locataires aient eu à quitter les bâtiments. Après qu'en 1871 un incendie en dévaste le cœur, la ville met un peu plus de dix ans à se reconstruire. Elle adopte alors des structures portantes en fer, réalise ses premiers gratte-ciel et invente un nouveau langage architectonique («l'école de Chicago»). Prise dans le carcan de sa grille urbaine qui, indirectement contrôle sa croissance, la ville se déve-



loppe en hauteur, adoptant des technologies toujours plus sophistiquées et se plaçant à la pointe de la recherche en matière d'ingénierie. Ainsi naissent les fameux «goldene Eier», ces gratte-ciel où chacun s'affirme comme unique et plus haut que le précédent: la ville grandit, se renouvelle, indifférente à son passé, et détruit peu à peu les architectures qui, quelques décennies plus tôt l'avaient rendue célèbre. Celui qui, aujourd'hui, voudrait voir les chefs-d'œuvre de «l'école de Chicago» ne pourra être que déçu car les bâtiments les plus importants de cette époque ont été soit détruits, soit irrémédiablement transformés.

A côté de ces «goldene Eier» que l'on continue à construire, un nouveau processus de croissance, destiné à venir s'ajouter aux précédents, est en train de s'instaurer: il s'agit de la réappropriation des *lofts*, ces espaces laissés à l'abandon à l'intérieur de la ville à la suite des restructurations industrielles. On trouvera, retracées dans ce numéro auquel a collaboré Jacques Blumer, l'histoire et l'actualité de Chicago; tentative pour mieux comprendre la richesse de Chicago, cette ville qui mieux que toute autre joue le jeu du capitalisme dans le pays le plus capitaliste du monde.

Rédaction

“Laisser faire” and the Strategy of Urban Processes

The history of Chicago is the history of the complex process of rationalization of an urban territory, based on the inseparable fusion of functionality and economic profit. It is, too, the – probably paradox – history of a city that is maintaining and retaining the various systems characteristic of its growth in the course of time, while increasingly destroying those architectural objects it no longer has any use for. Its public, urban image originated in the last 150 years on the basis of a continual superposition of diverse reference and traffic structures: first that of the development of the chequered street pattern going back to the end of the 18th century, whose regular grid defines the laws of urban growth; then the pattern of the waterways created by the 1848 building of the channel, linking the lakes with the Mississippi, the first territory along which the city is developing. The railway system is superimposed on the already mentioned systems. Within the city it is called the *loop*, an elevated railway on the level of the third floor of the buildings bordering it, encircling the city center like a ring or rather like walls, with the stops somehow representing the “city gates”. Finally the

network of highways was built on top of the already existing structural systems. Each of these new structures imposes itself with indifference if not downright violence onto the existing ones, without however eliminating them: a complex system of interdependence, defining and determining any urban expansion.

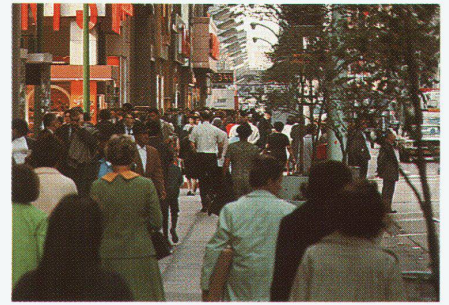
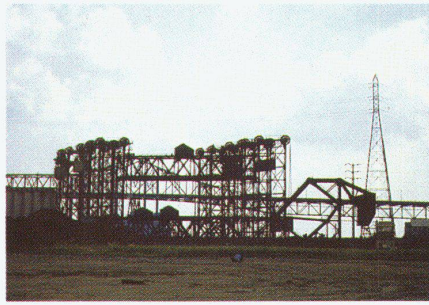
The architecture of Chicago was subject to an equally violent evolution. In 1855, when the urban sewage system was built, houses were heightened by two meters with the help of new fundaments though the tenants were not even evacuated for the duration. In 1871 a fire devastated the city center. But in just over ten years the city was reconstructed. With the help of steel skeleton structures the first skyscrapers were realized and a new architectural language was invented (the “Chicago School”). Because of the rigidity of the urban grid, indirectly controlling urban growth, the city develops upwards, applying continually more sophisticated technologies and doing pioneer work in engineering techniques. Thus the «golden eggs», the increasingly higher skyscrapers, are built: the city regenerates, indifferent towards its own past, increasingly destroying the very architecture it owed – a mere few decades earlier –

its fame to. Today, those wishing to see the masterpieces of the “Chicago School”, will be bitterly disappointed. The greatest buildings of that time have been demolished or restructured in an irreversible way.

Besides the “golden eggs”, still being built by the way, a new process of growth has begun, once again superimposing itself on the previous structures: the revival of the *lofts*, those bleak innercity districts depopulated in the course of industrialization. The history and topical significance of Chicago shall be documented in this issue, created in collaboration with Jacques Blumer, in order to better understand a city representing capitalism more than any other one, and this in the most capitalistic country of the world.

The editors

Fotos: Jacques Blumer



The Pottawattomies were much too square. They left nothing behind but their dirty river. While we shall leave, for remembrance, one rusty iron heart. The city's rusty heart, that holds both the hustler and the square. Takes them both and holds them there. For keeps and a single day.

Nelson Algren

