

DE GROEI VAN DE STEDEN

Wanneer een dorp eenmaal groter is geworden dan de omliggende dorpen, heeft het dikwijls een neiging om zich nog sneller uit te breiden dan tevoren. Omdat er al veel winkels zijn, komen de mensen uit de omgeving daar winkelen, met als gevolg dat er na enige tijd nog meer winkels komen. Gewoonlijk zijn er ook meer kantoren en fabrieken dan in de omliggende stadjes, en zodoende is er ook meer werkgelegenheid, zodat meer en meer mensen zich daar komen vestigen. Dit brengt weer mee, dat de industriëlen nog meer fabrieken oprichten, omdat er voldoende arbeidskrachten aanwezig zijn in die stad.

In vroegere tijden werd de grootte van een stad door verschillende omstandigheden beperkt. Eerst en vooral was de plaatselijke watervoorraad slechts voldoende voor een beperkt aantal mensen; vervolgens, aangezien die steden maar een diameter van een paar kilometer hadden, kon men gemakkelijk van zijn huis aan de rand van de stad naar zijn werk in het centrum wandelen, maar als zo'n stad veel groter werd, kon dat niet meer; ten slotte, zo lang die steden klein bleven, konden de boeren van de omgeving zorgen voor al de melk, het vlees en de groenten die de stadsbewoners nodig hadden, maar als die steden te groot werden, ontstond er gevaar voor voedselschaarste.

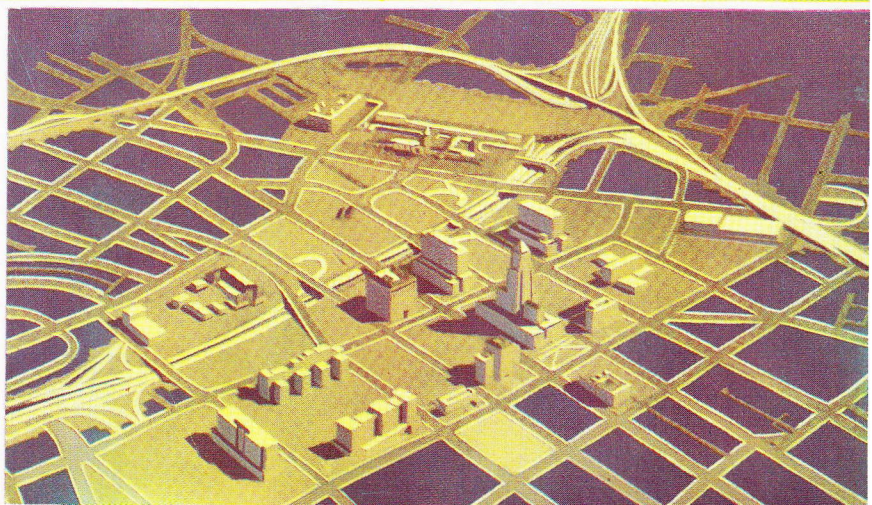
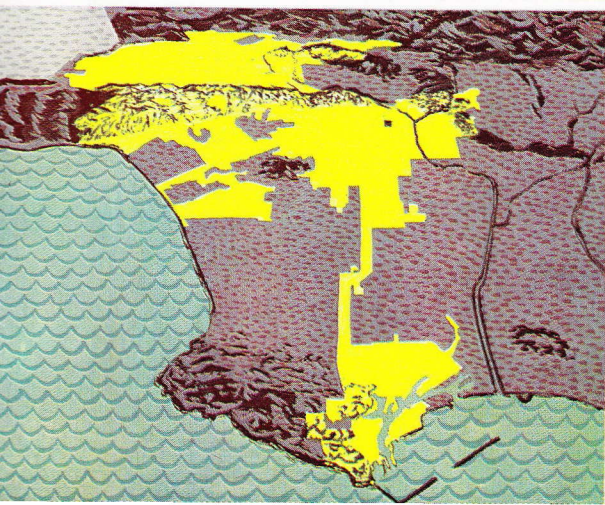
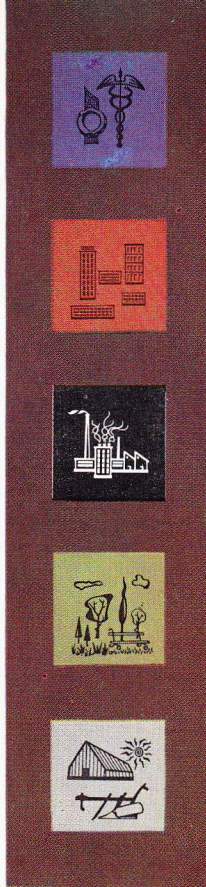
Nu spelen al die factoren geen rol meer. Als er ter plaatse niet genoeg water is, legt men waterleidingen naar plaatsen waar er dan wél voldoende is, desnoods kilometers ver. Een stad mag nu gerust zo groot worden, dat het merendeel van haar bewoners onmogelijk elke dag te voet naar zijn werk kan, want er zijn toch auto's, bussen, trams en treinen. Menige stad heeft nu zo'n uitbreiding genomen, dat het omliggende platte-land onmogelijk voor het nodige voedsel kan zorgen, maar sneltreinen brengen dagelijks verse melk en groenten van soms honderden kilometer ver, terwijl het vlees niet zelden uit een ander werelddeel komt, met koelschepen.

De meeste beperkingen die tegenwoordig de groei van de steden remmen, heeft de mens zélf opgelegd, hetzij omdat hij vindt dat er anders te veel bouwland verloren gaat, hetzij omdat hij het niet wenselijk acht, mensen te laten leven in onafzienbare doolhoven van baksteen en cement, hetzij omdat het verkeer onoplosbare problemen begint te stellen. Eindelijk begint men *plannen* te maken voor de ontwikkeling van een stad. Oude steden moet men ongeveer op dezelfde manier bewerken als bomen: hier wat snoeien, daar de groei bevorderen. Nieuwe steden kan men inrichten zoals men een nieuw huis inricht.

De bovenste illustraties stellen de oude stad Brussel voor. Links zien we hoe het acht eeuwen geleden was. De stad was al heel wat groter dan de oorspronkelijke nederzetting op het eiland St. Gery (de rode stip), maar de ruimte binnen de muren was nog niet helemaal volgebouwd (wit); zelfs 150 jaar geleden was dat nog niet zo. De plattegrond rechts, op één vierde van de schaal van de plattegrond links, stelt het huidige Brussel voor. De stad strekt zich nu ver buiten haar oude muren uit — nu vervangen door lanen — maar de uitbreiding is met overleg gebeurd, zodat er een behoorlijke ruimte voorzien is voor al de verschillende dingen, die men nodig heeft. Al het blauw is handelswijk, de woonwijken zijn rood, het industriegebied is zwart, de parken zijn groen en de voorsteden grijs.

De onderste platen stellen de veel jongere stad Los Angeles voor. Driehonderd jaar geleden werd het door de Spanjaarden gesticht, maar tot het eind van de vorige eeuw was het zo klein, dat het amper op de kaart stond. Op de eerste plattegrond en plaat zien we hoe het toen was. De tweede plattegrond en plaat laten zien hoe het nu is: een grote, "geplande" stad. Voor Europese begrippen zijn de meetkundige lijnen van straten, parken en gebouwen misschien wat streng en eentonig, maar niemand kan ontkennen dat het een ruime en gezonde stad is. En hoewel er meer auto's per kilometer/weg rijden dan in om het even welke andere stad ter wereld, heeft Los Angeles toch een opvallend laag aantal verkeersongelukken, vooral dank zij de uitstekend ontworpen wegen.

Boven: Brussel acht eeuwen geleden en nu: organisch gegroeid, maar met overleg. **Beneden:** Los Angeles een eeuw geleden en nu: een typisch voorbeeld van een moderne, van tevoren ontworpen stad.



Le développement des villes

Quand une localité est devenue plus importante que les agglomérations environnantes, elle a souvent une tendance à se développer plus rapidement encore que par le passé. Ses magasins attirent la population de la région, avec la conséquence que le nombre de ces magasins augmente encore. Bureaux et usines y abondent, offrant des possibilités plus grandes de travail, ce qui ne peut qu'exercer un attrait supplémentaire sur la population. Comme la main-d'œuvre est disponible sur place, les industriels ont tendance à y fonder de nouvelles industries.

Le développement d'une ville était autrefois limité par plusieurs circonstances. En tout premier lieu, les disponibilités en eau potable n'étaient ordinairement suffisantes que pour un nombre restreint de personnes. D'autre part, les travailleurs atteignaient difficilement le lieu de leur travail. Enfin, aussi longtemps que les villes demeuraient petites, les fermiers des environs pouvaient assurer le ravitaillement. Si la ville était trop grande, il y avait risque de disette.

Ces facteurs ne jouent plus aucun rôle à notre époque. Si l'eau est insuffisante, des canalisations l'amènent de loin. Autos, autobus, trams, trains et métros transportent rapidement des quantités de voyageurs. Le lait et les légumes viennent souvent de centaines de kilomètres de distance, tandis qu'il n'est pas rare que la viande provienne d'une autre partie du monde...

La plupart des restrictions qui freinent présentement l'extension des villes ont été édictées par l'homme lui-même. Soit qu'il estime que la perte de terres arables serait préjudiciable, soit que les problèmes de pollution atmosphérique

ou de circulation deviennent insolubles. Aux difficultés qui tiennent à l'étendue et à la surpopulation des villes s'ajoutent bien souvent les déficiences de leur structure vieillie : artères trop étroites, manque d'espaces verts, de parkings... On en est enfin arrivé à établir des plans pour le développement ou même la création des villes, à traiter les agglomérations existantes comme on traite les arbres : élaguer ici, favoriser la croissance ailleurs. Tel est le rôle de l'urbanisme.

Les illustrations du haut représentent Bruxelles. A gauche, on voit comment la ville était il y a six siècles (en blanc, ses remparts). Elle était déjà énorme par rapport au noyau initial (point rouge). Le Bruxelles d'aujourd'hui est représenté à droite, à une échelle plus petite. La ville s'est étendue spontanément au-delà de ses anciens murs — remplacés par des boulevards —, mais cette spontanéité n'a pas été synonyme de désordre. Aussi chaque activité dispose-t-elle en définitive d'un espace convenable.

Et voici Los Angeles. Fondé par les Espagnols il y a trois siècles, Los Angeles était encore si petit à la fin du siècle dernier qu'il trouvait à peine place sur les cartes de l'époque. Le premier dessin du bas montre comment était la ville au XIX^e siècle. L'autre illustration la représente telle qu'elle est actuellement : lignes géométriques des rues, parc et constructions paraissent monotones à un esprit européen, mais il est indéniable qu'il s'agit d'une agglomération où l'espace est abondant. Bien qu'elle ait plus d'automobiles par kilomètre de route que n'importe quelle autre ville au monde, le nombre des accidents y est fort bas. Los Angeles est le type de la ville moderne dont les plans ont été établis à l'avance.

Haut : Bruxelles il y a six siècles et actuellement.

Bas : Los Angeles il y a un siècle et maintenant.

Globerama

LES CONQUÊTES DE LA SCIENCE

HET AVONTUUR VAN MENS EN WETENSCHAP



CASTERMAN

KEURKOOP NEDERLAND

© ESCO PUBLISHING COMPANY

Le présent ouvrage est publié simultanément en
français (Casterman, Paris-Tournai)
allemand (International School, Cologne)
anglais (Odhams Press, Londres)
américain (International Graphic Society, New Jersey)
danois (Skandinavisk Bogforlag, Odense)
espagnol (Codex, Buenos Aires)
finlandais (Munksgaard)
hollandais (Keurkoop, Rotterdam)
italien (Fratelli Fabbri, Milan)
portugais (Codex, Buenos Aires)
suédois (Bernces Förlags, Malmö)

3^e édition, 1965

KEURKOOP NEDERLAND

Art © 1960 by Esco, Anvers

© ESCO PUBLISHING COMPANY

Text © 1963 by Casterman, Paris ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN VOOR ALLE LANDEN

Tous droits de traduction et de reproduction réservés.