

HET ONTSTAAN VAN DE STEDEN

Of hij nu een voorhistorische hut bouwde, een middeleeuws kasteel of een moderne villa, steeds heeft de mens een *plan* gemaakt voor zijn woning. Hij wist van tevoren hoe groot zijn huis moest zijn, waarvoor het moest dienen, en hoe het er uit zou zien als het eenmaal klaar was. Zulks kan men niet altijd zeggen van dorpen en steden: die groeiden eerder zoals bomen, zonder dat er ook maar iemand van tevoren kon zeggen hoe groot ze zouden worden, of waarvoor ze zouden moeten dienen. En toch zijn vele van die steden — net als bomen — uitgegroeid tot iets moois en nuttigs.

Een eikel wordt maar een eik, als hij geplant wordt in de geschikte grond met de juiste temperatuur en vochtigheidsgraad. Zo zijn er ook voor nederzettingen van mensen bepaalde voorwaarden vereist, willen zij uitgroeien tot steden. Eén van die voorwaarden is, dat er meer dan genoeg water bij de hand dient te zijn, want de mensen zijn altijd grote verbruikers — en dikwijls grote verspillers — van water geweest. Een andere voorwaarde is, dat de oorspronkelijke nederzetting gevestigd moet zijn op een plaats, waar de mensen van de omliggende dorpen elkaar gemakkelijk kunnen ontmoeten, of — nog beter — wel verplicht zijn elkaar te ontmoeten. Zo zijn er b.v. veel steden ontstaan bij het laatste punt, waar men een brug kon bouwen over een rivier; verder in de richting van de zee was de rivier te breed voor het bouwen van bruggen. In zo'n geval zijn de bewoners van alle dorpen in de omgeving wel verplicht die brug te gebruiken, als zij naar de overkant van de rivier willen. Londen is een typisch voorbeeld van dit verschijnsel. Kleine steden die op de grens van twee geheel verschillende streken lagen — b.v. tussen laag- en hoogvlakte, tussen dal en gebergte, of

tussen steppen en woud — namen dikwijls een grote uitbreiding. Een stad met zo'n ligging is een ideale plaats voor het uitwisselen van de sterk uiteenlopende produkten voortgebracht in die verschillende streken.

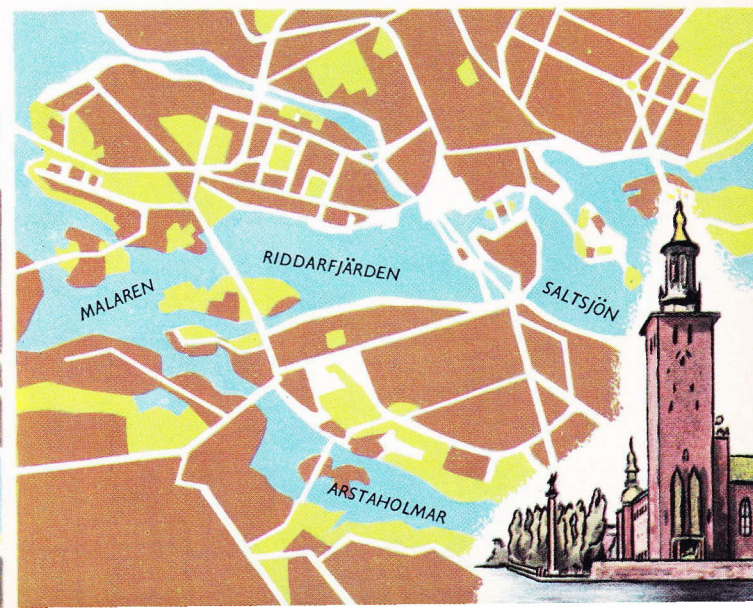
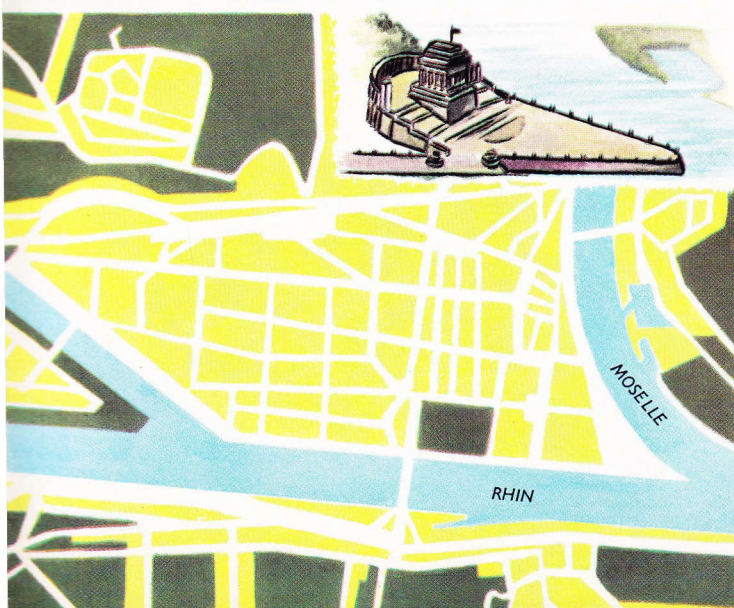
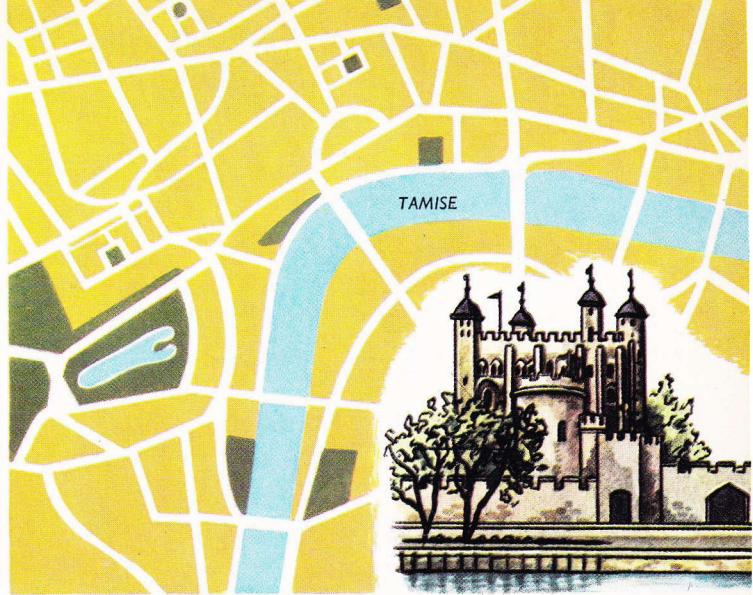
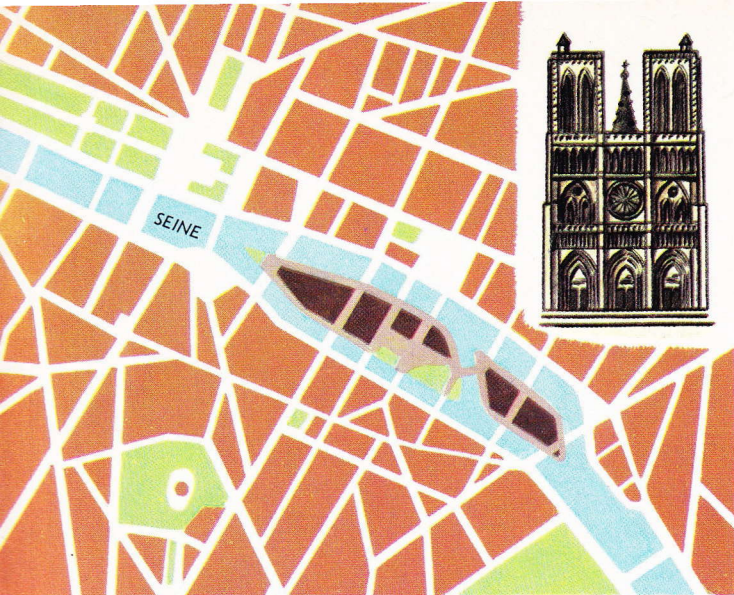
De uitbreiding van een stad hangt vooral af van de verbindingswegen met andere steden, zowel dichtbij als veraf. Vóór de tijd van de luchtvaart betekende dit, dat zo'n stad gelegen moest zijn op een plaats, waar wegen, kanalen of spoorwegen voor de verbinding met andere steden konden zorgen, en waar zo mogelijk zelfs zeeschepen konden komen.

De geschetste plattegronden stellen het plan voor van zes belangrijke steden: Parijs, Londen, Venetië, Buenos Aires, Koblenz en Stockholm. Hoewel de aanleg van elk van die steden in vele opzichten grondig verschilt, hebben zij alle dit met elkaar gemeen, dat zij gemakkelijk te bereiken zijn.

De wegen van Parijs zijn als stralen in alle richtingen, komende uit één punt: de oude stad, waarvan de kern een eiland in de Seine is. De doolhof van de Londense wegen strekt zich ver uit aan beide zijden van de bruggen over de Theems. Venetië, dat op een groep eilanden in de lagunen gebouwd werd, strekt zich uit naar de open zee. Buenos Aires, aan de monding van de Rio de la Plata, heeft even goede verbindingen met de rijke pampas, als met de Atlantische Oceaan. Koblenz ligt aan de samenvloeiing van twee grote rivieren, de Rijn en de Moezel, en heeft bovendien uitstekende wegen en spoorlijnen naar verscheidene belangrijke industriegebieden in Duitsland, Frankrijk, Nederland, België en Luxemburg. Stockholm staat niet alleen in directe verbinding met de zee, maar ook met het hart van Zweden, dank zij meren en binnenwateren.

Het is maar in de jongste jaren dat de reusachtige uitbreiding van de luchtvaart het belang heeft doen stijgen van sommige steden, die geen al te beste verbindingswegen hebben te land of te water. Dit is o.a. zo voor Elisabethstad in Kongo, Addis Abeba in Ethiopië, Fairbanks in Alaska, Bogota en Caracas in Zuid-Amerika en Nairobi in Kenya.

Zes steden die veel te danken hebben aan hun uitstekende verbindingswegen: **boven**: Parijs en Londen; **midden**: Venetië en Buenos Aires; **beneden**: Koblenz en Stockholm.



L'origine des villes

Qu'il ait construit une hutte préhistorique, un château du Moyen Age ou une villa moderne, l'homme a toujours établi un plan. Il savait au départ la grandeur que devait avoir son habitation, à quelles fins elle devait servir. On ne peut en dire autant de la plupart des agglomérations. Celles-ci ont le plus souvent poussé au hasard sans qu'on ait pu prévoir le degré de développement qu'elles allaient atteindre ou le rôle qu'elles auraient à jouer. Pourtant, certaines de ces villes ont grandi harmonieusement.

Certaines conditions doivent être remplies pour que des communautés puissent devenir des villes.

Une de ces conditions est la présence d'eau, car les hommes ont toujours été de grands consommateurs d'eau. Une autre condition : l'emplacement initial de la communauté doit être un endroit où les habitants des villages environnants peuvent aisément se rencontrer. De nombreuses villes ont été fondées, par exemple, au dernier point de passage d'une rivière avant la mer. Plus en aval, le cours d'eau devenait trop large pour permettre la construction d'un pont. Dans ce cas, tous les habitants de la région se trouvent dans l'obligation d'emprunter le pont s'ils veulent atteindre l'autre rive. Londres et Anvers sont des exemples typiques de ce phénomène. De petites villes situées à la limite de deux régions totalement différentes — vallée et montagne, steppe et forêt... — ont fréquemment pris une grande extension.

L'extension d'une ville dépend en ordre principal de ses moyens de communication avec d'autres villes, aussi bien proches que lointaines.

Avant les liaisons aériennes, cette ville devait donc être reliée à d'autres par des routes, des

canaux ou par chemin de fer. Là où la chose était possible, les navires de haute mer devaient y avoir accès.

L'illustration reproduit le plan de six villes importantes : Paris, Londres, Venise, Buenos Aires, Coblenche et Stockholm. Bien que la disposition de chacune de ces villes diffère fortement, toutes ont en commun une grande facilité d'accès.

Les avenues de Paris sont comme des rayons partant dans toutes les directions à partir d'un seul point : la vieille ville dont le noyau est l'île de la Cité, sur la Seine. Le labyrinthe formé par les rues de Londres étend ses ramifications de part et d'autre des ponts de la Tamise. Venise, qui fut construite sur un groupe d'îles dispersées dans la lagune, s'étend vers la mer. Buenos Aires, à l'embouchure du Rio de la Plata, a des communications excellentes avec les riches pampas et l'Océan Atlantique. Coblenche est située au confluent de deux grands cours d'eau : le Rhin et la Moselle; elle dispose d'un excellent réseau de routes et de voies ferrées vers les diverses régions industrielles d'Allemagne, de France, de Hollande, de Belgique et du Luxembourg. Stockholm n'est pas seulement en liaison directe avec la mer, mais aussi avec le cœur de la Suède, grâce à des lacs, des canaux et des cours d'eau.

La formidable extension des liaisons aériennes a permis à des villes dont les communications par terre ou par voie maritime n'étaient pas bonnes, de se développer à leur tour. C'est entre autres le cas pour Addis-Abéba en Éthiopie, pour Fairbanks en Alaska, Brasilia, Bogota et Caracas en Amérique du Sud et Nairobi au Kenya.

Six villes qui doivent beaucoup à leurs moyens de communication.

Haut : Paris et Londres.

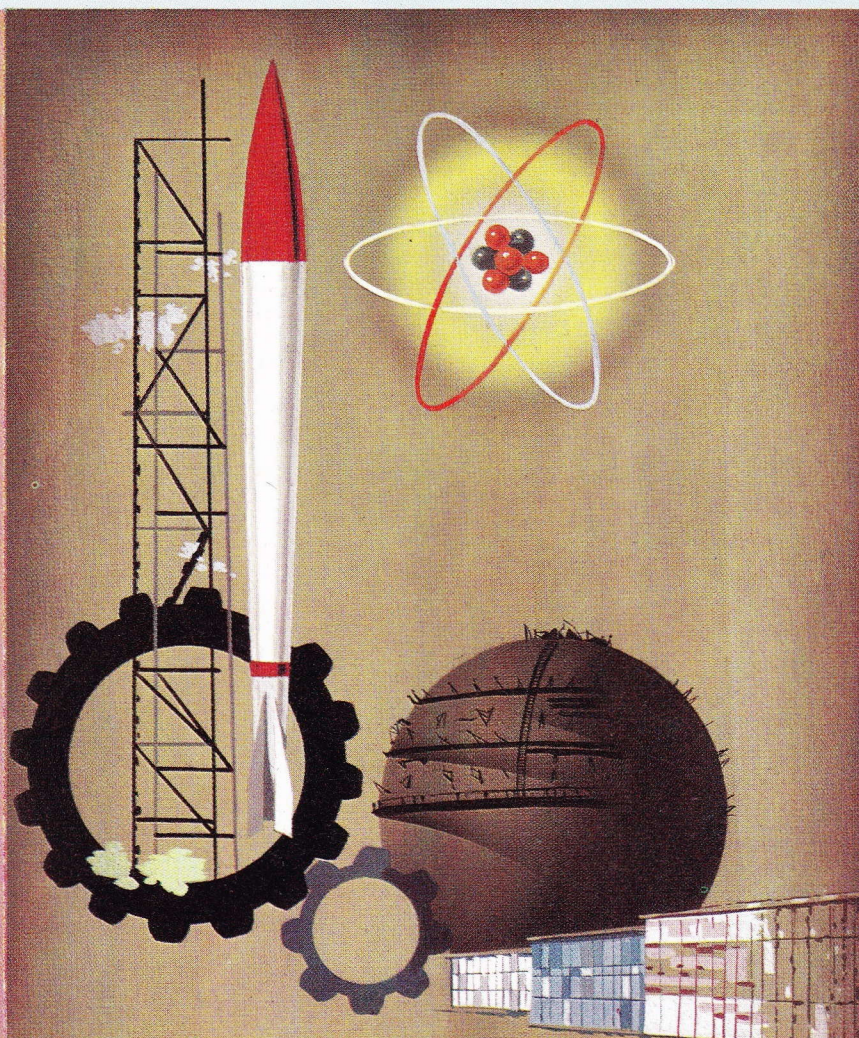
Milieu : Venise et Buenos Aires.

Bas : Coblenche et Stockholm.

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.