

Prom. Nr. 5257

**Urbanistica e Mobilità**  
**L'Opera urbanistica di Le Corbusier e il significato della mobilità**

TESI

per il conseguimento  
del titolo di dottore in scienze tecniche  
del  
POLITECNICO FEDERALE DI ZURIGO

presentata da

PIER GIORGIO GEROSA  
Ing. civ. dipl. ETH  
nato il 27 ottobre 1945  
di Lugano (Ct. Ticino)

Accettata su proposta di  
Prof. Dr. Paul Hofer, relatore  
Prof. Dolf Schnebli, correlatore

Juris Druck + Verlag Zürich  
1974

## ABSTRACT

---

This study examines the development of Le Corbusier's urban theories, showing the relationship between the research of the significance of mobility in towns, and the constitution of urban elements - the use of urban land and the interdependence between architectural and urban research. The research, besides the already known writings and projects consists of documents so far unedited, found in the archives of the *Fondation Le Corbusier* in Paris. L-C faces the problem caused by mobility by the following means: modification of the constitutive elements of the town (type of building, binomial house-street), new use of urban land, research of the significance of mobility in towns (different urban structures correspond to different significations of mobility), use of traffic as a pretext for the denunciation of urban conditions, criticism of streets (intended as technical, human and spatial facts). The problems caused by mobility are considered in the whole of urban life, and creative choice determines their solution. The urban theory of L-C cannot be condensed by a static formula; on the contrary it treats of a method for the comprehension of the town and for the formulation of operative means. Although always according most space to interdisciplinary research, the eminent role of architectural activity and individual thought for urban studies is demonstrated.

## RÉSUMÉ

L'Introduction explique les concepts-clé de la recherche (mouvement, mobilité), ses limites matérielles (oeuvre d'urbanisme de Le Corbusier, oeuvres écrites et projets) et sa base théorique: la ville comme oeuvre bâtie.

Le premier chapitre, avec l'examen des premières cités-jardin projetés par C-E Jeanneret, met en évidence les sources de la pensée et de l'activité de L-C et sert à introduire le concept d'accessibilité, le binôme maison-rue et le début de sa transformation.

Le deuxième chapitre explique l'approche de L-C aux problèmes urbains, qui se fait par la projection. La méthode suivie par L-C pour la recherche des solutions aux problèmes causés par la mobilité dans la ville se résume ainsi:

- recherche de la signification de la mobilité dans la ville
- modification du rapport maison-rue
- indépendance entre bâtiments, réseau des rues et sol urbain. Ce dernier, avec la Ville Radieuse, devient une surface idéale de référence
- emploi de la circulation comme prétexte pour la dénonciation des conditions de la grande ville
- critique à la rue.

Le troisième chapitre étudie la naissance des projets de l'Amérique Latine et d'Alger. Avec les projets de la Ville Contemporaine, de la Ville Radieuse, de Barcelone (Plan Macia) et d'Anvers sont étudiés la signification spatiale du réseau des rues, les éléments constitutifs de la ville et la création des projets d'urbanisme.

Le quatrième chapitre est consacré au 4ème CIAM (Athènes 1933). L'examen concerne le rôle de L-C pendant le Congrès, sa contribution à la rédaction de la déclaration finale et les relations entre architectes-urbanistes et techniciens dans la pratique de l'urbanisme.

Le cinquième chapitre montre l'élargissement de la pensée urbanistique de L-C à l'ensemble du territoire et étudie la signification de la Théorie des Trois Etablissements Humains.

Au sixième chapitre, avec l'examen du plan de St.-Dié, on essaye de démontrer, dans l'urbanisme, la synthèse de la pensée spatiale, architecturale et technique d'une époque.

Le septième chapitre réunit les derniers développements de la pensée d'urbanisme de Le Corbusier: les unités opérationnelles qui remplacent le concept de zone, la rentrée de la circulation dans la ville (Manière de penser l'urbanisme), la constitution d'une classification des rues (Règle des 7V), la création du Secteur (Bogotá, Chandigarh). Le plan de Berlin résume la doctrine d'urbanisme de L-C.

La Conclusion explique le développement dans le temps de la pensée de L-C, et compare son interprétation à celle des techniciens de la circulation et à celle des autres disciplines qui s'occupent de la ville.

Nous voyons que chez L-C il existe toujours un rapport étroit entre les structures urbaines proposées et les diverses significations attribuées à la mobilité. Les problèmes causés par la mobilité sont vus dans l'ensemble de la vie urbaine et leur solution est définie par les choix créatifs.

La théorie d'urbanisme de L-C ne peut être condensée dans une formule statique. Il s'agit, au contraire, d'une méthode pour la compréhension de la ville et pour la formation de moyens opérationnels. Il en résulte, tout en accordant toujours davantage de place à la recherche pluridisciplinaire, le rôle éminent dans les études urbaines de l'activité architecturale et de la pensée individuelle.