

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 74 (1987)
Heft: 9: Chicago

Artikel: Die Stadt als Prozess : die Stadt und die Architektur = Chicago - la ville et l'architecture
Autor: Blumer, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56250>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Stadt als Prozess

Die Stadt und die Architektur

Eine Analyse der städtischen Entwicklung von Chicago zeigt, dass die Stadt auf einem Struktursystem mit genauen Regeln aufgebaut worden ist und sich entwickelt hat. In diesem Sinne ist Chicago beispielhaft. Die Überlagerung von neuen und alten Verkehrs- und Verbindungssystemen bildet einen steten Prozess von Erneuerungen, der auch den städtebaulichen Kontext – wie kaum in einer anderen Stadt – prägt. Die typischen Chicagoer Architekturen widerstehen und unterwerfen sich gleichzeitig dieser ungehemmten Rationalisierung der urbanen Strukturen, was die Eigenarten und Widersprüche dieser modernsten aller amerikanischen Städte unterstreicht.

La ville et l'architecture

Une analyse du développement urbain de Chicago montre que la ville est conçue et s'est développée selon un système structurel aux règles précises. En ce sens Chicago est exemplaire. Une conception et une réalisation où le processus de croissance des divers réseaux de communication vient recouvrir les architectures réalisées qui la constituent pour donner forme à la contradiction et à l'apparence de la plus moderne de toutes les villes américaines. (Texte en français voir page 65)

City and Architecture

An analysis of the urban development of Chicago shows that this city has been built according to a structural system with precisely defined laws on the basis of which it continued developing. In this respect Chicago sets a good example: by its conception and its realization within which the process of growth of the various connecting systems is superimposed on the realizations of the diverse architectural projects it consists of, in order to give shape to the contradiction and the prestige of this most modern of all American cities.

Der Ort

1830 war Chicago eine Tragstelle. Von den Neu-England-Staaten führte ein Wasserweg über die Grossen Seen an das Südende des Lake Michigan, den Chicago River hinauf und über eine kurze Landbrücke in den Einzugsbereich des Mississippi. Er war die Verbindung zwischen dem baumwollreichen Louisiana und dem sich langsam industrialisierenden Norden. Chicago, vorerst nichts weiter als ein Umladeplatz am grossen Wasserweg, war 60 Jahre später der grösste Eisenbahnknotenpunkt der USA und ein gutes halbes Jahrhundert darauf der dichteste Flughafen der Erde.

Der Ort war nicht freundlich: feucht und heiss im Sommer und beissend kalt im Winter, eine unendliche Ebene, halb Wasser, halb Land. Der einzige Grund, hier zu verweilen, meinte damals ein Reisender, seien die unendlichen Prärien und die atemraubenden Sonnenuntergänge. Nach nur einer Generation zählt Chicago allerdings 300 000 Einwohner. Das war 1870.

Der Plan

Die Stadt entstand um 1830. Ge-gründet wurde sie aber 50 Jahre früher, als Thomas Jefferson die westlichen Territorien der USA systematisch mit einem quadratischen Strassennetz von einer halben Meile Maschenweite überziehen



liess. Da, wo dieses Netz an das Südende des Lake Michigan stösst, verdichtete es sich, füllte sich mit Häusern, wurde zu Chicago. So entstand der Prototyp der modernen Stadt. Nicht die Stadt der Plätze und Kathedralen, nicht die Wehrstadt mit Mauer und Graben, sondern die «Stadt als Prozess», die Stadt als andauernde Veränderung im Rahmen einfacher, vorgegebener Spielregeln.

Die Basis dieser Spielregeln bildet das orthogonale Plangitter. Sein Einfluss auf das Aussehen der Stadt und die Haltung ihrer Architekten ist nicht zu über-

sehen. Das Gitter verlangt Genauigkeit und Disziplin. Das ist die Einschränkung, die es mit sich bringt. Ansonst stellt es ein offenes Feld dar. Abgesehen von natürlichen Gegebenheiten, die es unterbrechen, ist eine Stelle so gut wie die andere. Zusammenhang und Ordnung, aber auch eine grosse Freiheit, das sind seine Vorgaben. Kein Gesamtbild, kein geschlossenes Ganzes brems die Entwicklung. Innerhalb des Systems ist alles erlaubt und möglich. Wachstum, Richtungswechsel und Zusammenbruch, das Niemandsland ebenso wie der Boulevard. Gefragt sind Erfindungsgeist und Initiative, breite Schultern und Ellenbogen.

Die Ingenieure

Es lag auf der Hand, dass die kurze Landbrücke von Chicago bald einmal durchstossen würde. 1848 war der Michigan-Illinois-Kanal fertig, die Wasserstrasse zwischen Buffalo N.Y. und New Orleans durchgehend offen. 1850 führte die erste Eisenbahn in die Stadt, 1856 waren es bereits zehn Linien mit einer Schienenlänge von 5000 km. Chicago war damit endgültig die wichtigste Drehscheibe der USA geworden.

Die Stadt wuchs Tag und Nacht. Gebaut wurde in Holz. 300 000 Einwohner in 40 Jahren unterzubringen wäre nicht möglich gewesen ohne die Erfin-

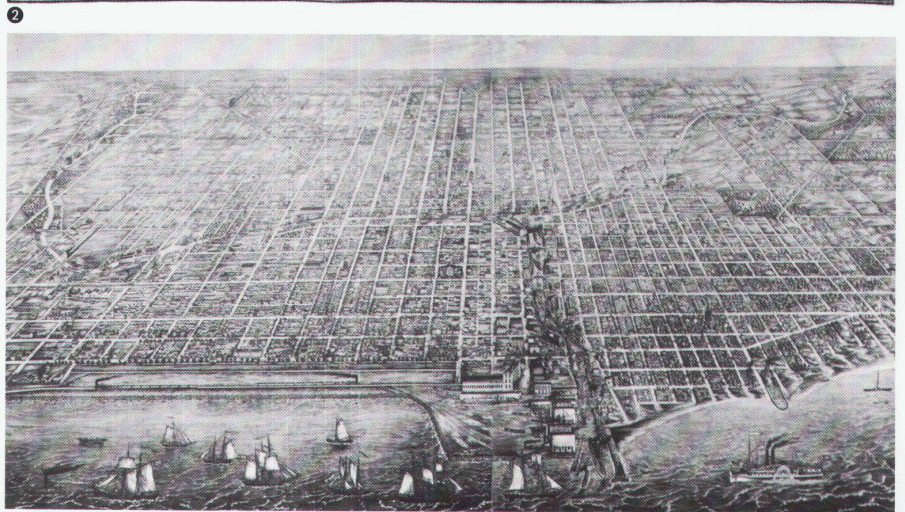
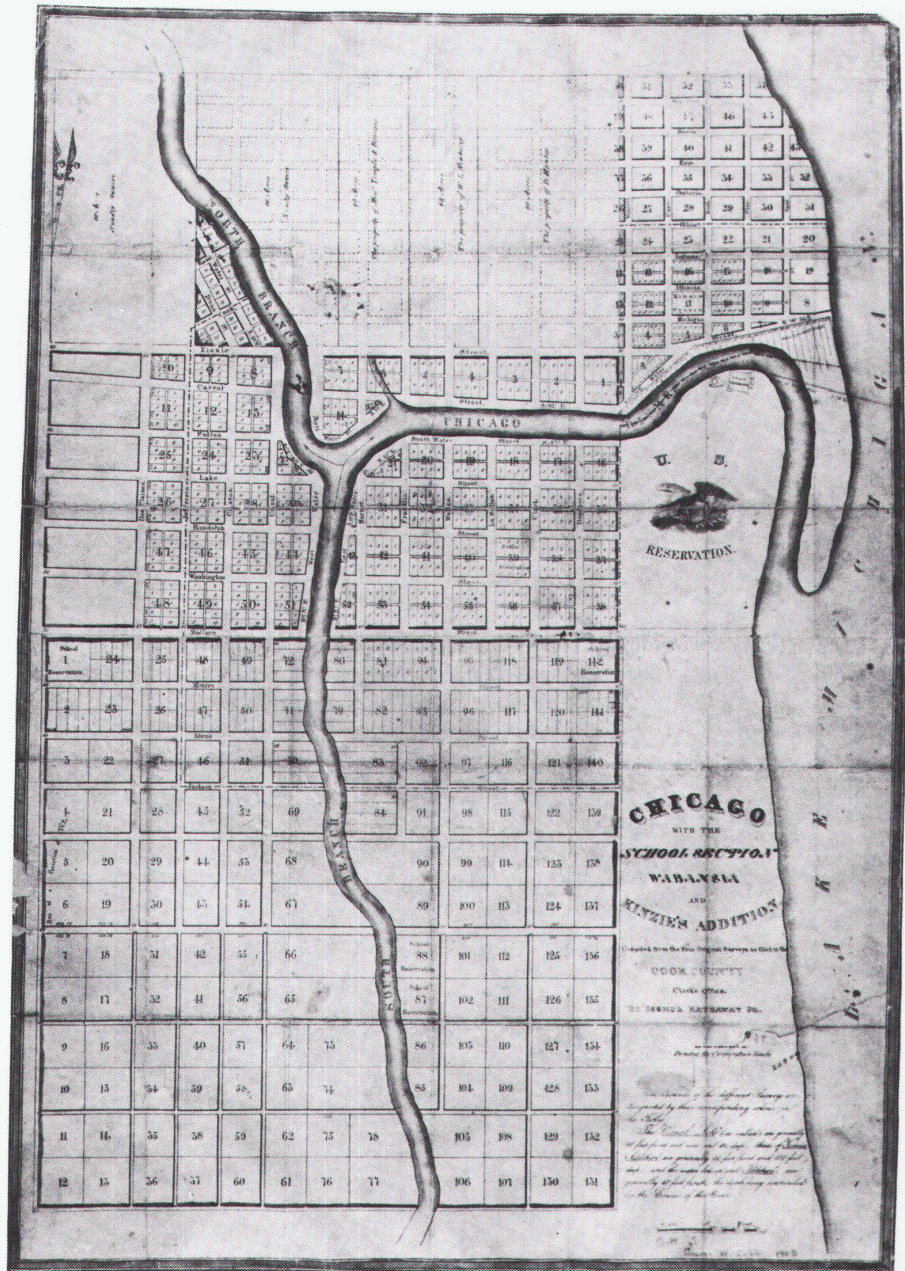
1 La Hontan's Map, Landkarte der Region Chicago, 1703 / La Hontan's Map, carte de la région de Chicago / La Hontan's Map; a map of the Chicago area

derung der «Chicago Construction», auch Balloon Frame genannt. Holzhäuser wurden nun nicht mehr aus Pfosten und Balken zusammengesetzt und dann verkleidet oder ausgefacht. Statt dessen wurden Kanthölzer in regelmässigen Abständen zu mehrstöckigen Wänden zusammengenagelt, diese aufgestellt und mit Decken aus hochkant gestellten Brettern verbunden. Die Devise hiess «zusammennageln und aufstellen» und nicht «aufrichten und zusammenfügen». Normierung, einfache Handhabung und gleiche Elemente sind bezeichnend für diese Technik, welche im Wohnungsbau in den USA im wesentlichen noch heute benutzt wird.

Chicago war jetzt eine Stadt. Allerdings eine Stadt im Sumpf. Seine Strassen lagen nicht viel höher als der Seespiegel, und so verwandelten sie sich bei jedem zweiten Regen in unpässierbaren Morast. Ein Kanalisieren der Abwasser war kaum möglich. Die Situation wurde unhaltbar. 1855 beschloss die Regierung, sämtliche Gebäude ein Stockwerk anzuheben. Im folgenden Jahrzehnt wurden die Häuser 1,8 bis drei Meter hochgestemmt, die Fahrbahnen angepasst und die Kanalisationen neu organisiert. Ein Problem war damit gelöst. Ein zweites blieb offen: das Trinkwasser. Wasser gab es zwar mehr als genug, ein ganzer See lag vor der Türe, nur waren seine Ufer durch die Abwässer der Stadt und die Abfälle der Schlachthöfe völlig verreckt. 1866 wurde drei Kilometer vom Ufer entfernt eine Wasserfassung gebaut und durch einen Tunnel unter dem Seeboden mit der Stadt verbunden – eine Ingenieurleistung ersten Grades.

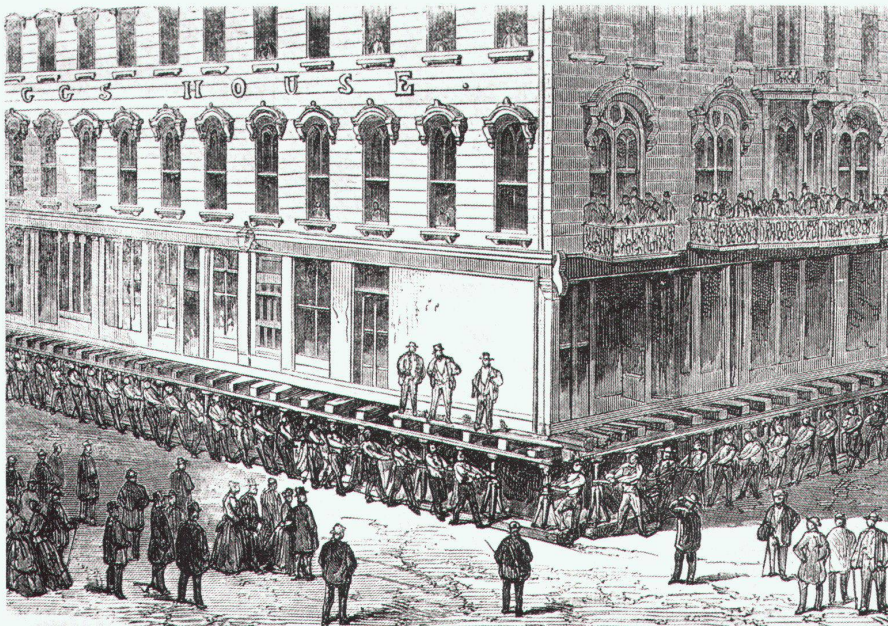
Spekulation und Bürgersinn

Chicago wuchs nicht nur, es veränderte auch seine Form. Im Rahmen des Gitters war wie gesagt alles erlaubt. So



2 Quadratisches Strassennetz in einer Landkarte der Region Chicago aus dem Jahr 1834 / Quadrillage de routes orthogonal sur une carte de la région de Chicago datant de 1834 / Square street grid on a map showing the Chicago area from 1834

3 Vogelperspektive von Charles Inger aus einer Zeichnung von J. T. Palmatary, 1857 / Vue aérienne de Charles Inger tirée d'un dessin de J. T. Palmatary / Aerial picture by Charles Inger from a drawing by J. T. Palmatary



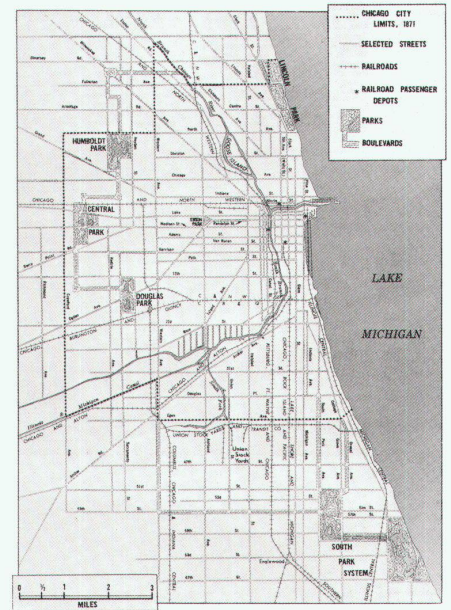
4



5



6



7

drehte denn 1867 Potter Palmer, Chicagos erster grosser Landspekulant, die Hauptachse der Stadt um 90 Grad.

Die ersten Häuser der Stadt standen am Fluss, da, wo die Schiffe anlegten. South Water Street und die dazu parallel verlaufende Lake Street waren die Hauptachsen.

Der Boden kostete hier 20mal

mehr als an den im gleichen Bereich senkrecht zum Fluss verlaufenden Strassen. Potter Palmer, der während des Sezessionskrieges mit Baumwollspekulationen ein Vermögen angehäuft hatte, kaufte – entsprechend billig – einen Kilometer der senkrecht zur Lake verlaufenden State Street und liess daran ein Nobelhotel, den ersten Platz am Ort, errichten. Dann überredete er seinen Freund Fields, hier das erste moderne Warenhaus zu bauen. Die Rechnung ging blendend auf. Chicago verlief nun nicht mehr parallel zum Fluss, sondern parallel zum See. State Street blieb bis heute Hauptstrasse.

Das Wachstum der Stadt hielt unvermindert an. Immer weiter schob sie sich in die Prärie. Die Maschen des Plangetters füllten sich auf. Gemeinsame Ein-

richtungen gab es, ebenso wie Erholungsflächen, keine. Um 1860 entstand eine Bewegung mit dem Ziel, in der Stadt gemeinsame Einrichtungen und Erholungsflächen zu realisieren. Priorität: die Grünanlagen. Zwei Absichten sollten dabei verwirklicht werden: jedes Quartier sollte seinen Park haben und jeder Park im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel liegen. Es entstand das Parksystem von Chicago, eine Folge von Anlagen, die mit breiten, baumbestandenen Boulevards verbunden einen zusammenhängenden Grünzug bilden.

Der Brand

In der Nacht vom 8. Oktober 1871 stiess auf der Südseite der Stadt Frau O'Learys Kuh beim Melken die Stallaterne ins Heu. Der Stall fing Feuer. Chicago brannte. Ein starker Südwestwind blies die Flammen über das Zentrum, den Fluss und weit hinauf in den Norden. Fünf Quadratkilometer Stadt, das ganze Zentrum, wurden zerstört. Chicago schien am Ende.

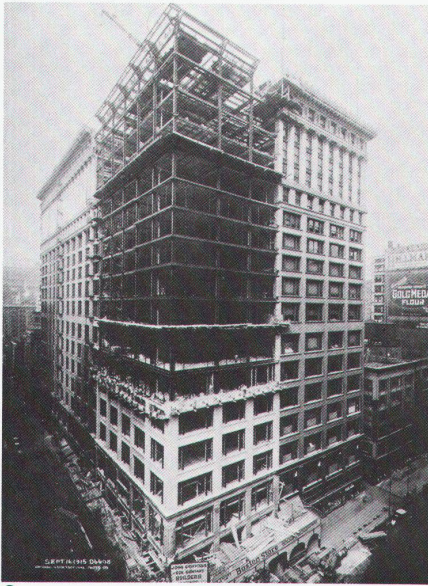
Doch zwei Wochen nach dem Feuer standen bereits wieder 5000 provisorische Gebäude. Die meisten Industrien waren glücklicherweise vom Feuer nicht betroffen worden. Unvermindert strömten Geld und Leute in die Stadt. Und es kamen, angezogen von der Aufgabe des Wiederaufbaus, die Architekten.

4 Das Briggs House wird hochgestemmt, 1857 / La Briggs House est redressée / Briggs House is hoisted

5 First Palmer House, 1870

6 Field, Leiter and Company, 1868–1871

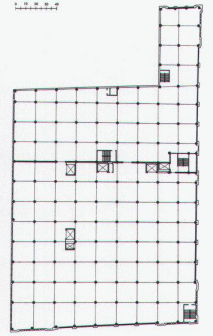
7 Parksystem und Eisenbahnnetz im Jahre 1871 / Système de parcs et réseau de voies ferrées en 1871 / Park system and rail network in 1871



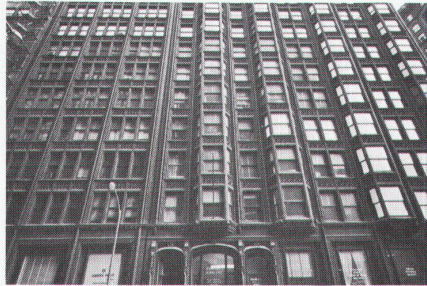
8



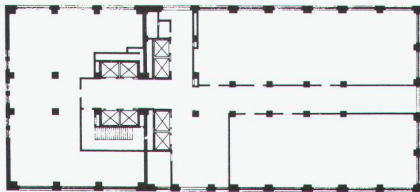
10



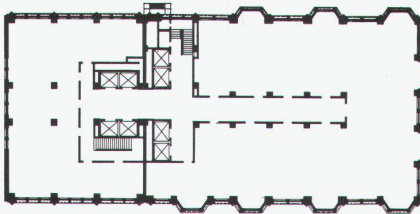
11



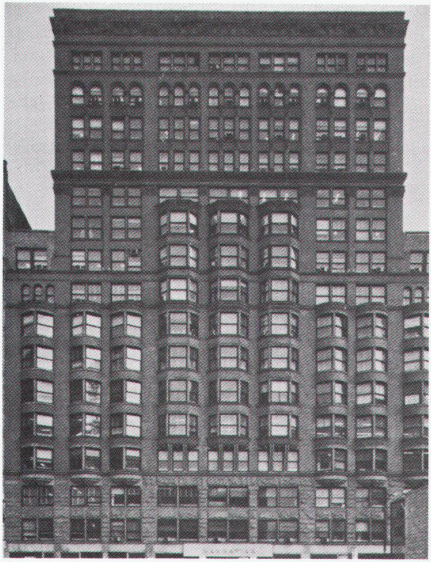
12



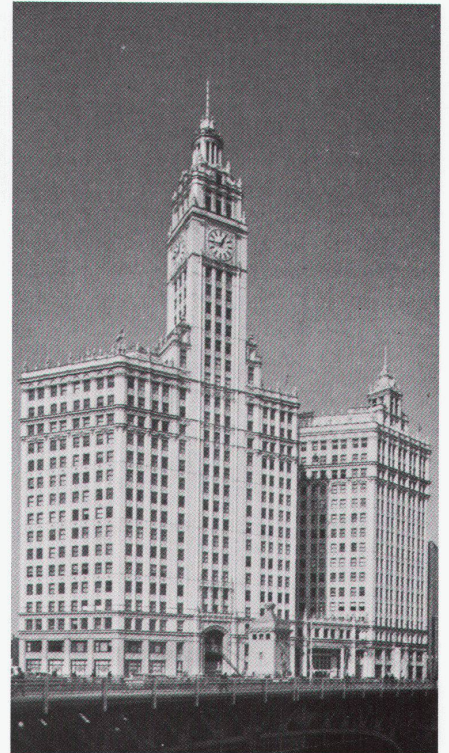
13



13



9



14

Die erste Chicago-Schule

Eine neue Bauart, die Chicago Construction, hatte den ersten Wachstumsschub der Stadt ermöglicht. Eine neue Konstruktion, der Stahlskelettbau, und ein neuer Bautyp, der Wolkenkratzer, bestimmten die Stadt nach dem Brand.

Massgebend für die neue Stadt wurde W. Jenney. In Paris als Ingenieur ausgebildet, führte er konsequent als Tragkonstruktion für mehrstöckige Gebäude das Stahlskelett ein. Der Stahlrahmen übernimmt die Last, die Wände werden zu leichten Füllelementen, das Gebäude kann höher werden. Der Chicago-Grid findet sein räumliches Gegenstück im Chicago-Frame. Der Stadtaufbau bekommt zum erstenmal einen adäquaten architektonischen Ausdruck.

Mit William le Baron Jenney, Sullivan und Adler, Burnham und Root sowie Holabird und Roche sind Namen genannt, welche die erste Chicago-Schule bedeuten. Das Anliegen aller dieser Architekten war das gleiche: Es ging darum, Gebäude zu konzipieren, welche ohne Umstände die Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Nutzen und Wohlbefinden erfüllen. Sullivan brachte das auf den kürzesten Nenner: "Form follows function." So entstehen eine Reihe von Bauten, die sich nicht zuletzt durch ihre disziplinierten Fassaden zu erkennen geben. Der dekorative Ballast der damaligen Zeitarchitektur bleibt ihnen erspart. Musterbeispiele sind das Leiter- und das Manhattan-Building von Jenney, das Reliance- und das Manadnock-Building von Burnham und Root, das Cable-Building

von Holabird und Roche sowie schliesslich das Auditorium-Gebäude und Carson, Piery und Scott von Sullivan und Adler.

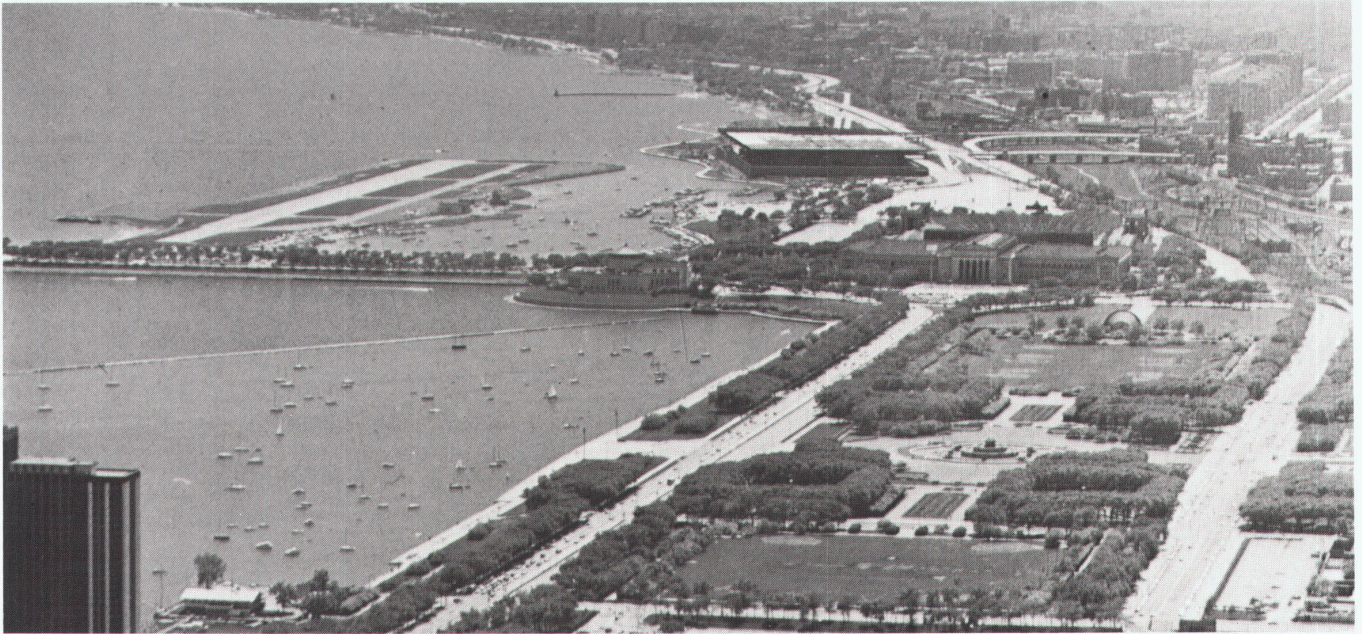
8 Die «Chicago Construction»: Stahlskelettbau am Beispiel des Boston Store Gebäudes, 1915, Architekten Holabird und Roche / La «Chicago Construction»: Structure en acier, exemple de l'immeuble du Boston Store / The "Chicago Construction": the Boston Store building – a steel skeleton construction

9 Manhattan Building, 1890, Architekt William L. Jenney

10 11 City of Chicago, Central Office Building, 1913, Architekt George C. Nimmons: Grundriss und Gesamtansicht / Plan et vue générale / Ground-plan and general view

12 13 Fisher Building, 1896, Architekt D. H. Burnham: Grundrisse und Detailsansicht / Plans et vue de détail / Ground-plans and detail view

14 Wrigley Building, 1921–1924, Architekten Graham, Anderson, Probst und White



15



16



17

Die weisse Stadt

Kaum zehn Jahre nach diesem heroischen Aufbruch schlägt das Pendel in der Architektur zurück. 1893 findet in Chicago die Weltausstellung statt. Im Jackson Park entsteht eine «weisse Stadt», die mit den Anliegen der Chicagoer Schule nicht das geringste zu tun

15 17

Der zentrale Park und die Anlagen entlang des Chicago-Rivers mit den im Sinne des Burnham-Plans realisierten Teilen / Le parc central et les ensembles bordant la Chicago-River avec les éléments réalisés dans l'esprit du plan de Burnham / The central park area and the facilities along the Chicago River with its parts realized according to Burnham's plan

16

Hard Rock Caffee, 1986, Architekt Stanley Tigermann

18

Daniel Burnham und Edward Bennet, neuer Plan für die Stadt, 1909 / Daniel Burnham et Edward Bennet, nouveau plan de la ville / A new plan for the city, 1909

hat. Tief wird in die Mottenkiste des Historizismus gegriffen. Dass Daniel Burnham, dessen Büro nur zwei Jahre vorher das Manadnock-Gebäude entworfen hat, nun in bester Beaux-Arts-Manier die Baugeschichte plündert, ist kaum zu verstehen. Sullivan bemerkte dazu: «Der Schaden, den diese Ausstellung anstellt, wird 50 Jahre dauern.» Bis zum Tribune Tower (1924) und zum Wrigley-Building (1921) hat er jedenfalls gereicht, und wenn man gewisse neuste Gebäude in Chicago, wie etwa Stanley Tigermans Hard Rock Coffee ansieht, dann auch noch etwas länger.

Burnhams Chicago-Plan

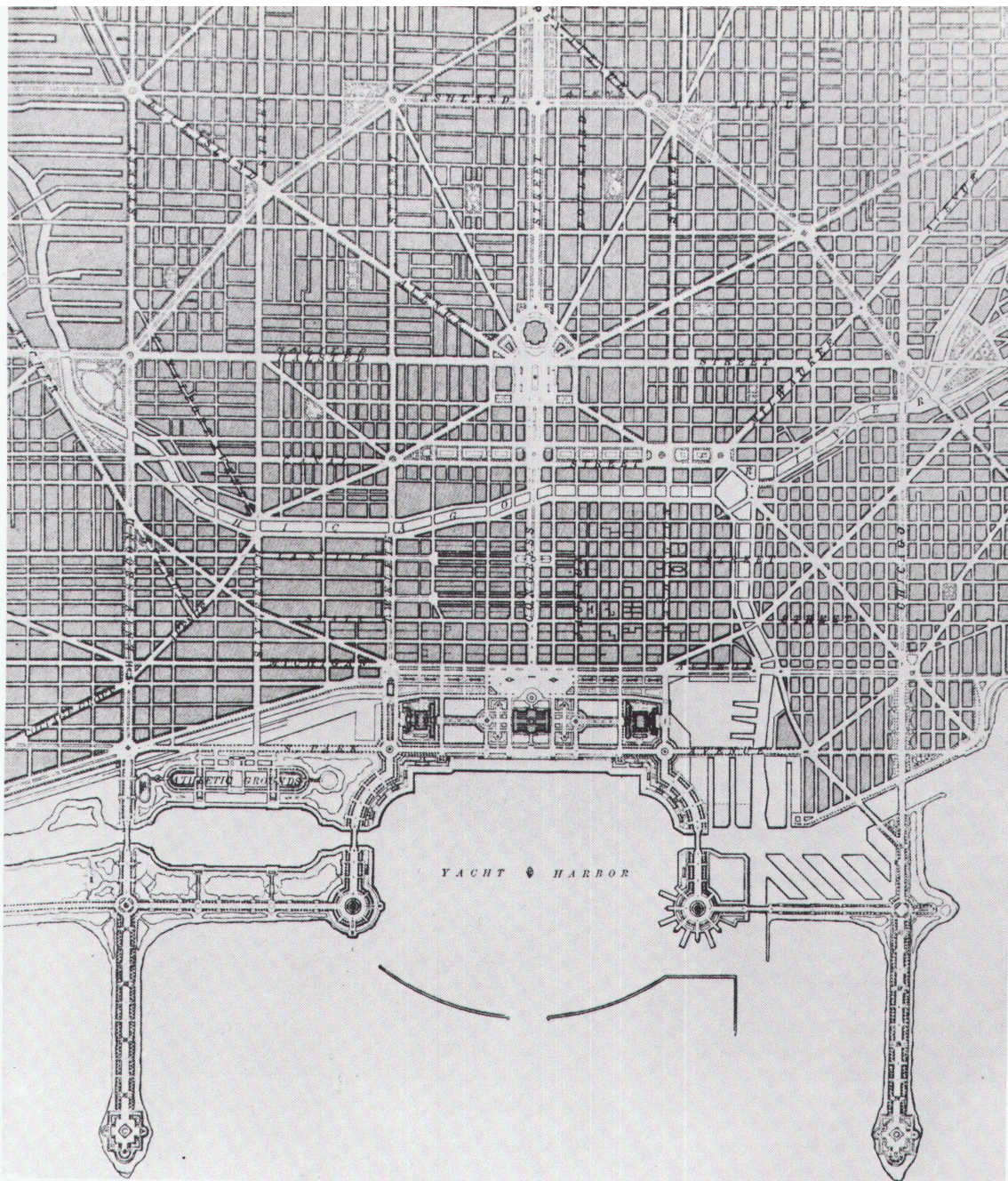
Einen neuen Impuls brachte diese allgemein mit Begeisterung aufgenommene Ausstellung dennoch: Sie weckte

den Wunsch nach einer «schönen Stadt».

Der Gitterplan hatte Chicago zweifellos mächtig werden lassen. Die Ingenieurleistungen waren beeindruckend.

Gerade hatte man die Hochbahn gebaut. Ihr die verschiedenen Bahnhöfe verbindender Ring, der Loop, umschloss das Stadtzentrum und gab ihm seine noch heute gültige Form. Und gerade war mit einer gigantischen Anstrengung, bei der mehr Kubikmeter Erde als beim Bau des Panamakanals bewegt wurden, der Lauf des Chicago River gedreht worden. Der Fluss strömte nun aus dem See heraus und durch den neuen Sanitary Canal ins Wassersystem des Mississippi. Das Ufer am Lake Michigan war wieder klar und sauber.

Aber «schön» wurde die Stadt damit noch nicht. Die Eisenbahn schnitt sie



18

vom Ufer des Sees ab, es fehlten die Freiräume im Innern, der Fluss war von Industrie verstellt. Hier nun zeigt die Ausstellung, an der Frederik Olmsted, der Landschaftsarchitekt des Central Park in New York, wesentlich mitgearbeitet hatte, neue Möglichkeiten. Das Erlebnis des Michigan-Sees als besondere Qualität von Chicago wurde offensichtlich. Die Promenaden und Quais der Ausstellung schnitten besser ab als die trockenen Strassen und unansehnlichen Flussufer im Zentrum.

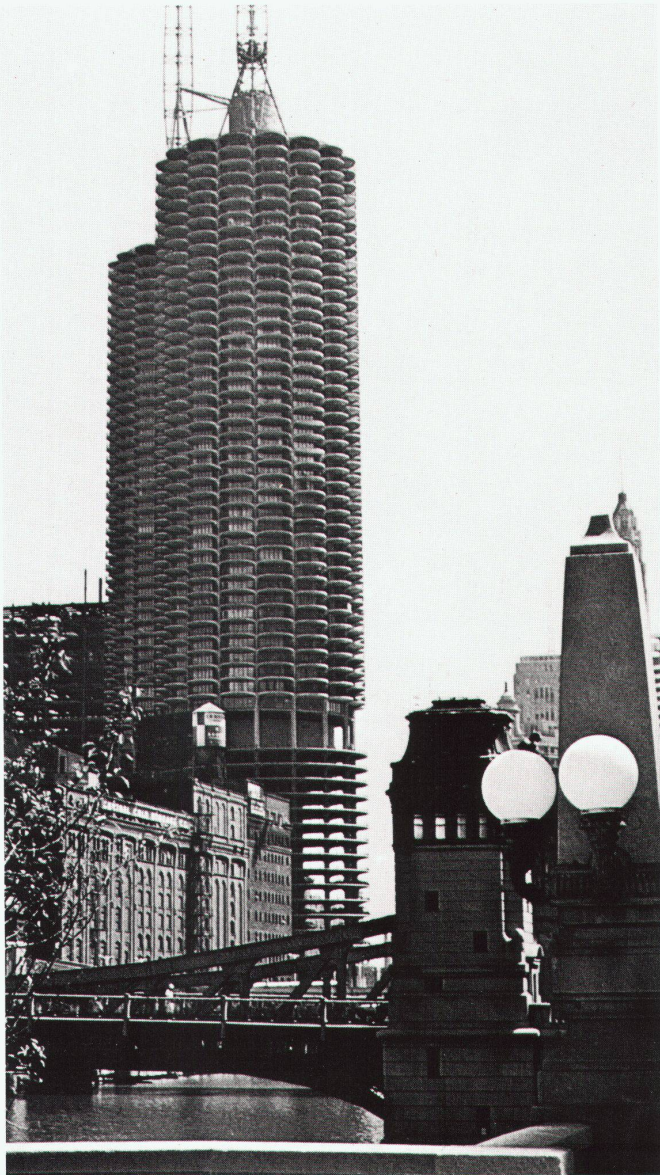
1906 erhielten Daniel Burnham und Edward Bennet vom mächtigen Chicago Merchants Club den Auftrag, einen Plan für die Stadt zu entwickeln, der über die einfache Organisation, wie sie der Gitterplan anbietet, hinausginge. 1909 lag das Resultat vor, und ein Jahr später

wurde der Plan von der Stadt genehmigt. Die Durchführung allerdings stiess auf Schwierigkeiten. Eine «Stadt als Prozess» mit einem Impetus, wie ihn Chicago, nun schon Millionenstadt, zeigte, in eine Stadt als schöne Erscheinung zu verwandeln war ein künstliches Unterfangen, das keine Aussicht auf Erfolg hatte. Den Stadtkörper aber mit Elementen zu ergänzen, die dessen eigene Wandelbarkeit nicht verhinderten, war allerdings möglich. So wurden der zentrale Park mit Hafen und Planetarium, der Lake-Shore-Drive bis an die Nordgrenze der Stadt, aber auch die technischen Vorschläge, wie das den Loop unterirdisch versorgende Tunnelsystem oder die zweistöckige Anlage entlang des Chicago River, durchaus im Sinne des Burnham-Plans in den nachfolgenden 40 Jahren realisiert.

Mies und Chicago

Mies van der Rohe kam kurz vor dem Zweiten Weltkrieg als Lehrer ans Armor-Institut, welches später zum IIT wurde. Es hätte wohl keinen notwendigeren Zufall geben können als das Zusammentreffen von Mies und Chicago mit dem Chicago-Grid, dem Chicago-Frame und der Chicago School of Architecture.

Die Übereinstimmung mit der ersten Chicago-Schule war gegeben. Disziplin, strukturelle Klarheit und Einfachheit waren gemeinsame Anliegen. Mies ging allerdings weiter. Er meinte dazu: «Es gibt nur einen Weg, diese Einfachheit zu bekommen, und dieser führte grundsätzlich über die als Architektur entwickelte Konstruktion.» Also noch einen Schritt über Sullivan hinaus, weg von der Fassade zu Haut und Skelett.



19

19 Marina City, 1963, Architekt Bertrand Goldberg

20 860 Lake Shore Drive Apartments, 1948–1951, Architekt Ludwig Mies van der Rohe

21 Richard J. Daley Center, 1965, Architekten C. F. Murphy Associates

22 Die Skyline von Chicago / La silhouette de Chicago / The Chicago skyline

23 State of Illinois Center, 1981, Architekten Helmut Jahn und C. F. Murphy

Literatur: H. M. Mayer, R. C. Wade, Chicago: Growth of a Metropolis, University of Chicago Press (Bilder 1–8, 18)

Fotos: Jacques Blumer (Bilder 10, 12, 15, 16, 17, 21, 22, 23)



20



21

Als Leiter des IIT, dessen Campus nach seinen Entwürfen gebaut wurde, hat er ganze Generationen von Chicagoer Architekten ausgebildet, und dies in einem Mass, dass man seit dem letzten Weltkrieg von einer zweiten Chicago-Schule sprechen kann, mit Namen wie S.O.M., C. F. Murphy, Shipporeit und Heinrich, Perkins und Will sowie den verwandten Aussenseitern wie Bertrand Goldberg, Harry Weese oder Salomon Cordwell. Bauten, die für die zweite Chicago-Schule stehen, sind der John Hancock von S.O.M., Civic Center von Murphy, Lake Point Towers von Shipporeit und Heinrich, Helmut Jahns Xerox-Gebäude und natürlich Crown Hall, die Lake Shore Drive Apartments und das Federal Center. Als vertikale Stadt, die Fluss und Strasse, Geschäfte, Garage

und Wohnraum in der gleichen Struktur zusammenfasst und dann als Ganzes Teil des Flussgebäudes mit den sich öffnenden und schliessenden Brücken und mehrstöckigen Uferstrassen wird, sind die Marina Towers von Bertrand Goldberg ein weiterer wichtiger Beitrag dieser zweiten Architekturwelle.

In und Out

Nicht eine Weltausstellung war es diesmal, die in den siebziger Jahren die Miessche Disziplin aufkündigte, sondern eine diffuse Zeitstimmung, die sich aus sehr verschiedenen Quellen nährte. Nach der Studentenbewegung und dem Vietnamkrieg, nach dem Sichtbarwerden der Umweltzerstörung und der Talfahrt des Dollars weckten Begriffe wie Technik und Konstruktion, Einfachheit und Be-



22

23

schränkung kein Echo mehr. Man glaubte nicht mehr an die eine richtige Lösung, «less is bore» war jetzt das Motto. Die Architekten wollten wieder mal wer sein, jeder einzelne etwas selber schaffen, auch wenn er das nur mit Hilfe des Supermarktes für historische Versatzstücke fertigbrachte. Mit Stanley Tigerman als lustigem Vortänzer schalteten die Chicagoer auf postmodern.

Verführt wurden fast alle, doch ganz entlassen hat die Stadt aus ihrem Bann nur wenige. Wenn Helmut Jahns Illinois State Center nicht die Disziplin des älteren Rank-Xerox-Gebäudes besitzt, wenn technische und funktionelle Fehler genannt werden können und wenn die dekorativen Spielereien auf der Eingangsebene auch wenig bringen, so steht der Bau mit seiner Konstruktion, dem

Gebrauch der Materialien und dem grossen öffentlichen Innenraum – vom Rockery Building bis zum Palmerhaus ein altes Chicago-Thema – doch ganz in der Tradition. Gleiches gilt für das Physics Teaching Center von Hollabird und Root, Jahns neue Terminals in O'Hare und vielen anderen neusten Gebäuden. Und wenn die jungen Wölfe die grosse Masse der noch vorhandenen, nicht mehr benutzten Lagerhäuser für andere Zwecke umbauen, dann bleiben sie in diesen Raumgittern ganz Teil der Stadt und machen jeden Liebhaber des «Plan libre» auf ihre Möglichkeiten nur neidisch.

Chicago – die Stadt als Prozess

Chicago, ein Netz sich immer wieder verändernder baulicher und sozialer Situationen – und letztere haben eine

kaum weniger spannende Geschichte als die der baulichen Erscheinung –, hat nach 150 Jahren nichts von seiner Wandlungsfähigkeit und Kraft verloren. Das ursprüngliche Schachbrett ist vielschichtiger geworden. Neue Muster – die Eisenbahnen, die Hochbahn, die Kette der Parks, das System der Autobahnen – haben es überlagert. Neue Bautypen, die Lofts, die Hochhäuser, das Chicago Townhouse, haben es aufgefüllt. Alle diese Teile wirken zusammen, verändern sich, werden da wichtig, verlieren dort an Bedeutung. Wolkenkratzer werden hochgezogen und ganze Strassenzüge zu Niemandsland leergefegt. Chicago, das hat erst angefangen, das ist, wie gestern, die Stadt von morgen, die Stadt im Werden, die Stadt als Prozess.

J.B.

Un corridor comme espace principal

Architecte: Jean-Gérard Giorla, Sierre
Voir page 10



Installation d'un cabinet dentaire dans un immeuble existant à Sierre (Valais), 1985

A partir d'un objet en apparence modeste, il est possible de tirer un effet spectaculaire, c'est ce que s'est plu à reconnaître le jury de la Distinction Ulrich Ruffiner (du nom du célèbre constructeur né vers 1480 et considéré comme le père de l'architecture en Valais). De l'immeuble d'angle construit en 1928 dans une situation prestigieuse au carrefour de la rue de Bourg et de l'avenue de la Gare à Sierre, il reste aujourd'hui un témoin lointain de l'Art Déco naissant. La typologie passe-partout de ses confortables appartements à dégagement central permet diverses utilisations distinctes de l'habitation comme l'installation de bureaux, d'ateliers ou de laboratoires. Les pièces égrenées le long du couloir ont une valeur d'usage proportionnée à leurs taille et degré d'éclairage. L'un de ces appartements occupant l'angle principal de l'édifice fournit le prétexte de cette transformation projetée en 1984 et réalisée en 1985.

Du palier sombre de l'escalier central, le patient pénètre sans transition dans l'univers net, clair et avenant du cabinet dentaire en quête de rassèrenement. Le dentiste, de son côté, s'identifie étroitement au lieu d'exercice de sa pratique quotidienne. Cette double mise en confiance est assurée par la détermination d'une stratégie architecturale attentive, qui consiste à penser à neuf pour recréer sans pour autant outrepasser le cadre existant.

L'architecte Giorla opte d'emblée pour la réélaboration du corridor central, qui passera de l'état de simple desserte intérieure à celui

d'espace principal de référence. Il devient ainsi un vecteur lumineux dans le plan grâce à un agencement bien inspiré. Sa faible largeur de 1,90 mètre environ n'est pas un frein réel à l'imagination. Bien au contraire.

Au niveau du sol, la mosaïque de marbre blanc et noir rappelle de loin le pavement des églises toscanes et le parcours initiatique qu'elles proposent à leurs visiteurs. Ainsi divisé en sept carrés égaux, le carrelage fait éclater l'étroitesse du passage et confère au parterre une échelle adéquate. Le marbre combine majesté, tactilité, préciosité et netteté. Sa dureté naturelle est impitoyable pour l'objet qui chute – serait-ce une couronne dentaire de porcelaine – et se brise aussitôt, fatalité acceptée d'avance par le maître d'ouvrage. L'ensemble des pièces est du reste dallé de marbre, mais en ordre diagonal et dans une tonalité grise, partout ailleurs que dans le corridor.

Il a fallu une longue étude pour déterminer le format et la composition du damier composé de panneaux d'environ 30 cm de côté. Le travail de l'architecte consiste ici à vérifier le bien-fondé de son intuition première à partir du dessin «a contrario» d'un grand nombre de variantes, qui viendront s'exclure d'elles-mêmes pour cautionner l'idée initiale. Les sept panneaux du sol surmontés d'un portique formé de colonnettes métalliques supportant le faux-plafond lumineux évoquent à nouveau l'idée de nef centrale. Le plafond traité en dais allongé est en verre Termolux qui garantit une évanescence lumineuse grâce à sa translucidité fibreuse. Le même procédé d'éclairage, mais cette fois-ci naturel, apparaît ailleurs, aux vitrages des portes et impostes.

La construction métallique elle aussi est raffinée. L'architrave portant le caisson lumineux repose sur des chapiteaux évasés en corolles de fleurs. La boutique voisine du photographe avait servi à cet égard de banc d'essai pour la mise à l'épreuve d'un certain lyrisme de l'acier. D'autres chapiteaux plus dépouillés y supportent en ce cas un sommier façonné en courbe et obtenu par jumelage de deux fers profilés en U, séparés entre eux par une étroite fissure. L'expérience avait permis de conclure que le métal n'impose pas obligatoirement sa froide inertie, mais qu'il peut se plier au besoin à un dessin tout en subtilité. Enduit de peinture blanche, il affirme davantage encore son inaltérabilité.

Le dispositif mis en place dans le corridor ne relève ni exclusivement de l'architecture, ni de l'agencement intérieur, mais bien des deux à la fois. Le clin d'œil à l'histoire est évident et trouve éventuellement une origine dans la restitution du Tempio Malatestiano de Alberti à Rimini, travail initié par Joseph Rykwert à l'EPFL, tandis que J. G. Giorla y était étudiant.

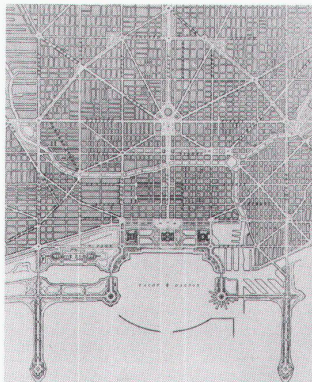
Au-delà du corridor – manifeste – du projet, les diverses pièces sont reconstruites en cabinets dentaires ou laboratoires moyennant un langage épuré, mais chargé d'une cohérence formelle qui va jusqu'à privilégier les rappels de la Sezzession viennoise. Le dessin minutieux du meuble de réception en acajou noir introduit fort à propos une courbure dans le passage rectiligne.

Le dépouillement de la forme construite finit par compter doublement, conformément à l'adage miennois, qui veut que le «less» puisse devenir «more». La saisie de l'objet simple en vue de sa réinterprétation (dé)libérée nous paraît constituer ici un cas d'espèce intéressant.

Gilles Barbey

Chicago – la ville et l'architecture

Jakob Blumer, Atelier 5,
Berne
Voir page 26



L'emplacement

En 1830 Chicago était un point de portage. Depuis les états de la Nouvelle Angleterre, une voie d'eau passait par les Grands Lacs et, de la rive sud du lac Michigan, remontait le cours de la Chicago-River jusqu'à un isthme étroit, avant de déboucher dans le bassin du Mississippi. Elle assurait la liaison entre la richesse cotonnière du sud et le nord qui commençait à s'industrialiser. Chicago qui n'était au départ qu'un lieu de transbordement sur une grande voie d'eau, devait devenir 60 ans plus tard le plus grand nœud ferroviaire des USA et, un bon demi-siècle de plus, l'aéroport le plus chargé de la planète.

L'emplacement n'était guère accueillant: humide et chaud l'été et d'un froid mordant l'hiver; une plaine sans limite semi-aquatice, semi-terrestre. La seule raison qui retienne en ce lieu, prétendait un voyageur de l'é-

poque, était l'immensité de la prairie et la splendeur des couchers de soleil. Pourtant, une génération plus tard, Chicago comptait 30000 habitants: c'était en 1870.

Le plan

La ville naquit en 1830. Mais elle ne fut fondée que 50 ans plus tard, lorsque Thomas Jefferson fit équiper systématiquement les territoires de l'ouest d'un quadrillage de routes orthogonal dont la maille était large d'un demi-mille. Là où le quadrillage butait sur la rive sud du lac Michigan, il se densifia, se remplit de maisons et devint Chicago. C'est ainsi qu'apparut le prototype de la ville moderne. Non pas la ville des places et cathédrales, ni la ville fortifiée avec murs et fossés, mais la «ville-processus», la ville en perpétuelle évolution dans le cadre de règles simples.

La base de ces règles est constituée par le plan en quadrillage orthogonal. Son influence sur l'aspect de la ville et le comportement de ses architectes est incontestable. Le quadrillage exige précision et discipline; c'est la seule contrainte qu'il impose; pour le reste, il se présente comme une surface neutre ouverte. Mis à part les accidents géographiques qui l'interrompent, chaque emplacement est équivalent aux autres. Les conditions ainsi posées sont la cohérence et l'ordre, mais aussi une grande liberté. Pas de silhouette générale, aucun ensemble fermé qui freine le développement. Au sein du système, tout est permis et possible: Croissance, changement de direction et ruine, le «no man's land» comme le boulevard. Les qualités requises sont l'esprit d'invention, de l'initiative, des épaules larges et le jeu des coudes.

Les ingénieurs

Il fallait s'attendre à ce que l'isthme étroit de Chicago soit rapidement percé. En 1848, le canal Michigan-Illinois était achevé; la voie d'eau entre Buffalo N.Y. et New Orleans devenait continue. En 1850, la première ligne de chemin de fer entraînait en ville; en 1856, dix lignes étaient déjà mises en place avec 5000 km de voies. Ainsi Chicago devenait définitivement la plaque tournante la plus importante des USA.

La ville croissait jour et nuit. On construisait en bois. Loger 300000 habitants en 40 ans n'aurait pas été possible sans l'invention de la «Chicago Construction» également appelée Balloon Frame. Les maisons en bois n'étaient plus constituées de poteaux et de poutres avec revêtements ou remplissages ultérieurs. Au lieu de cela, un quadrillage de pièces écarries régulièrement espacées étaient assemblé au sol par clouage pour former des parois de plusieurs étages, lesquelles étaient ensuite redressées et reliées à des planchers faits de planches montées à chant. La devise était de clouer au sol et de re-

dresser les éléments et non plus d'assembler les pièces l'une après l'autre dans le vide. Normalisation, manipulation simple et éléments semblables sont caractéristiques de cette technique qui, en matière de logement, est pour l'essentiel encore utilisée aujourd'hui aux USA.

Chicago était maintenant une ville, mais une ville sur un marécage. Ses rues n'étaient guère plus hautes que le niveau du lac et, une pluie sur deux, elles se changeaient en un bournier impraticable. Il était pratiquement impossible de canaliser les eaux usées. La situation devint intenable. En 1855, le gouvernement décida de faire relever tous les bâtiments d'un étage. Dans la décennie qui suivit, les maisons furent relevées de 1,8 à 3 mètres, les voies d'accès adaptées et les canalisations réorganisées. Un problème était ainsi résolu, un second restait posé: l'eau potable. Certes, l'eau était plus qu'abondante car on disposait de tout un lac, mais ses berges étaient totalement polluées par les eaux usées de la ville et les déchets des abattoirs. En 1866, une prise d'eau fut construite à trois kilomètres au large et reliée à la ville par une galerie passant sous le fond du lac, une performance d'ingénieur de premier ordre.

Spéculation et sens civique

Non seulement Chicago croissait, mais sa forme évoluait également. Nous avons montré que dans le cadre du quadrillage, tout était possible. C'est ainsi qu'en 1867, Potter Palmer, le premier grand spéculateur foncier de Chicago, fit pivoter l'axe de développement principal de la ville de 90 degrés.

Les premières maisons de la ville étaient implantées au bord du fleuve, là où les navires accostaient. South Waterstreet et Lakestreet, qui s'étiraient parallèlement, étaient les axes principaux. Le terrain y coûtait 20 fois plus cher que le long des rues situées à la même hauteur, mais dont le tracé était perpendiculaire au fleuve. Potter Palmer qui avait accumulé une fortune en spéculant sur le coton pendant la Guerre de Sécession acheta particulièrement bon marché un kilomètre de la State street dirigée perpendiculairement au lac et y fit édifier un grand hôtel, le meilleur de l'endroit. Puis il persuada son ami Fields de construire à proximité le premier grand magasin moderne. Le calcul réussit parfaitement et Chicago ne s'étendit plus parallèlement au fleuve mais parallèlement au lac. State Street est restée jusqu'à maintenant la rue principale.

La croissance de la ville se poursuivait sans relâche en gagnant toujours plus sur la prairie. Les mailles du quadrillage se remplissaient mais il n'y avait ni équipements collectifs, ni zone de détente. Vers 1860, se développe un mouvement ayant pour but de créer des équipes

collectifs et des espaces de repos. Priorité: les zones vertes. On se proposait d'atteindre deux objectifs: chaque quartier devrait disposer d'un parc et chaque parc être situé à proximité des moyens de transport publics. C'est ainsi que naquit le système des parcs de Chicago, une suite d'ensembles verts reliés par de larges boulevards plantés qui forment un réseau de verdure continu.

L'incendie

Dans la nuit du 8 octobre 1871, du côté sud de la ville, madame O'Leary traçait sa vache qui renversa la lanterne dans le foin. L'étable prit feu. Un fort vent de sud-ouest souffla les flammes vers le centre, le fleuve et très loin vers le nord. Cinq kilomètres carrés de ville, tout le centre, furent détruits par le feu. Chicago semblait condamné.

Pourtant, deux semaines après l'incendie, 5000 bâtiments provisoires étaient déjà construits. Heureusement, la plupart des industries avaient échappé au feu. Le capital et les gens continuèrent à affluer dans la ville et, attirés par les tâches de reconstruction, apparurent les architectes.

La première école de Chicago

Une nouvelle manière de bâtir, la Chicago Construction, avait permis la première poussée de croissance urbaine. Une nouvelle technique de construction, le squelette en acier et un nouveau type bâti, le gratte-ciel, caractérisèrent la ville après l'incendie.

Le personnage décisif pour la nouvelle ville fut W. Jenney. Formé comme ingénieur à Paris, il utilisait conséquemment le squelette en acier comme structure portante pour des bâtiments à plusieurs niveaux. Le cadre en acier reprend les charges, les parois deviennent des éléments de remplissage légers, le bâtiment peut être plus haut. La Chicago-Grid du sol trouve son pendant vertical dans la Chicago-Frame. Pour la première fois, l'urbanisme moderne bénéficie d'une expression architecturale adéquate.

William le Baron Jenney, Sullivan et Adler, Burnham et Root, ainsi que Holabird et Roche, tels sont les noms essentiels de la première école de Chicago. L'objectif de tous ces architectes était le même. Il s'agissait de concevoir des bâtiments satisfaisant sans restriction aux exigences de rentabilité, d'utilisation et de confort des occupants. Pour cela, la formule condensée de Sullivan est: «Form follows function.» C'est ainsi que se bâtissent une série d'édifices qui sont notamment caractérisés par l'aspect discipliné de leurs façades. Le ballast décoratif de l'architecture d'alors leur est épargné. Exemples typiques: le Leiter et le Manhattan Building de Jenney, le Reliance et le Manadnock-Building de Burnham et

Root, le Cable Building de Holabird et Roche et finalement l'auditorium et le Carson Pirie Store de Sullivan et Adler.

La ville blanche

Moins de dix ans après ce départ héroïque, le pendule architectural repart dans l'autre sens. En 1893 se tint l'exposition internationale de Chicago. Dans le Jackson Park, on construisit une «ville blanche» qui n'a plus rien de commun avec les objectifs de l'école de Chicago. On puise largement dans le musée de l'histoire. On a peine à comprendre que Daniel Burnham, dont le bureau avait projeté l'immeuble Manadnock deux ans plus tôt, ait pu piller l'histoire de l'architecture dans la meilleure manière Beaux Arts. Sullivan remarqua à ce sujet: «Les dommages que provoque cette exposition dureront 50 ans.» Ils ont duré en tout cas jusqu'au Tribune Tower (1924) et au Wrigley-Building (1921) et même encore un peu plus si l'on observe certains des derniers bâtiments réalisés à Chicago, comme le Hard Rock Coffee de Stanley Tigerman par exemple.

Le plan de Chicago par Burnham

Cette exposition, généralement accueillie avec enthousiasme, apporta pourtant une impulsion nouvelle. Elle éveilla le désir d'avoir une «belle ville».

Le plan en quadrillage avait incontestablement fait la puissance de Chicago. Les prouesses des ingénieurs étaient impressionnantes.

On venait d'achever la construction du chemin de fer de ceinture aérien qui reliait les différentes gares; le Loop entourait le centre de la ville et définissait la forme qu'il a gardée encore aujourd'hui. On avait aussi mené à bien un travail gigantesque pour lequel plus de mètres cubes de terre avaient été remués que sur le chantier du canal de Panama; on avait inversé le cours de la Chicago River. Les eaux du lac s'y déversaient maintenant et, par le biais du nouveau Sanitary-Canal, elles rejoignaient le bassin hydrographique du Mississippi. Les rives du lac Michigan étaient de nouveau claires et propres.

Mais tout cela restait insuffisant pour rendre la ville «belle». Le chemin de fer la coupait de la rive du lac, l'intérieur manquait d'espaces libres, le fleuve était pollué par l'industrie. Et c'est alors que l'exposition, due en grande partie au travail de Frederik Olmsted, l'architecte paysagiste du Central Park à New York, montre de nouvelles solutions. On prend conscience de l'attrait apporté par la présence du lac Michigan. Les promenades et les quais de l'exposition étaient plus agréables que les tristes rues et la laideur des berges du fleuve, au centre de la ville.

En 1906, le puissant Chicago

Merchants Club chargea Daniel Burnham et Edward Bennet de développer un plan pour la ville dépassant l'organisation élémentaire offerte par le plan en quadrillage. En 1909 ces études étaient achevées et un an plus tard les autorités de la ville acceptaient le plan. Pourtant l'exécution rencontra certaines difficultés. Donner une apparence de beauté à une «ville-processus» ayant l'impétuosité de Chicago qui dépassait déjà le million d'habitants était une aventure forcée n'ayant aucune chance de succès. Mais il était par contre possible de compléter le corps urbain à l'aide d'éléments ne gênant pas sa propre évolution. C'est ainsi que le Parc Central avec port et planétarium, le Lake Shore Drive jusqu'à la limite nord de la ville, de même que les propositions techniques comme le système de tunnels desservant le Loop ou l'ensemble à deux niveaux le long de la Chicago River furent réalisés tout à fait dans l'esprit du plan Burnham dans les 40 années qui suivirent.

Mies et la seconde école de Chicago

Peu de temps avant la Seconde Guerre mondiale, Mies arriva comme professeur à l'Institut Armour qui devint plus tard l'IIT (Illinois Institute of Technology). On ne peut imaginer un hasard plus nécessaire que la rencontre de Mies et de Chicago avec la Chicago-Grid, le Chicago-Frame et la Chicago School of Architecture.

La concordance avec la première école de Chicago était assurée. Discipline, clarté structurelle et simplicité étaient les objectifs communs. Mais Mies voulait aller plus loin et déclare à ce sujet: «Il n'y a qu'une voie permettant d'obtenir cette simplicité et celle-ci passe nécessairement par la construction devenue architecture.» Donc un pas de plus au-delà de Sullivan; plus de façade, mais peu et squelette.

Chef de l'IIT dont le campus fut bâti selon ses projets, il a formé des générations d'architectes à Chicago et ceci dans une mesure telle que, depuis la Seconde Guerre mondiale, on peut parler d'une seconde école de Chicago avec des noms comme S.O.M., C.F. Murphy, Shipporeit et Heinrich, Perkins et Will, ainsi que les architectes apparentés tels que Bertrand Goldberg, Harry Weese ou Salomon Cordwell. Les bâtiments représentatifs de la seconde école de Chicago sont le John Hancock de S.O.M., le Civic-Center de Murphy, Lake Point Towers de Shipporeit et Heinrich, l'immeuble Xerox de Helmut Jahn et naturellement le Crown Hall, les Lake Shore Drive Apartments et le Federal Center. Ville verticale réunissant rues, magasins, garages et logements et intégrant le fleuve avec ses voies à plusieurs niveaux le long des berges que relient des ponts mobiles, les Marina Towers

de Bertrand Goldberg sont une contribution importante à cette seconde vague architecturale.

In et Out

Ce ne fut pas cette fois une exposition internationale qui, dans les années soixante-dix, mit fin à la discipline de Mies mais une mentalité du siècle diffuse se nourrissant de diverses sources. Après le mouvement étudiant et la guerre du Vietnam, après la prise de conscience de la destruction de l'environnement et la chute du dollar, des notions telles que technique et construction, simplicité et retenue n'éveillaient plus d'écho. On ne croyait plus à une seule solution juste; le nouveau slogan devint: "Less is bore". Les architectes voulaient de nouveau être quelqu'un, chacun voulait créer quelque chose, même en recourant à l'aide du supermarché des décors historiques. Avec Stanley Tigerman comme premier danseur comique, Chicago passa au post moderne.

Presque tous furent séduits, mais la ville n'en a laissé se perdre que bien peu. Même s'il n'a pas la discipline de l'ancien immeuble Xerox, même si on peut y déceler des erreurs techniques et fonctionnelles et si les plaisanteries décoratives au niveau de l'entrée n'ont guère de sens, par sa construction, son emploi des matériaux et son grand espace intérieur public – un vieux thème cher à Chicago du Rookery-Building à l'immeuble Palmer – l'Illinois State Center de Helmut Jahn reste tout à fait dans la tradition. Il en est de même du Physics Teaching Center de Hollabird et Root, du nouveau Terminal de Jahn à O'Hare. Et lorsque les jeunes loups transforment pour d'autres fonctions la grande masse d'entrepôts abandonnés qui existent encore, ils restent bien dans le quadrillage de la ville et les possibilités dont ils disposent ne peuvent que rendre envieux tout partisan du «plan libre».

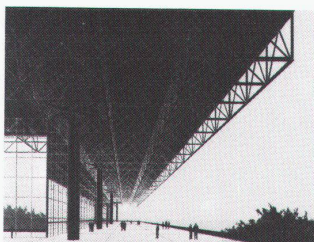
Chicago – la ville-processus

Après 150 ans, Chicago, un tissu de situations bâties et sociales en évolution constante – et les secondes ont une histoire à peine moins passionnante que le phénomène constructif – n'a rien perdu de sa capacité évolutive et de sa force. L'échiquier initial est devenu plus complexe. Les nouveaux systèmes, les chemins de fer, le métro aérien, la chaîne des parcs et le réseau des autoroutes s'y sont superposés. De nouveaux types bâtis, les Lofts, les immeubles-tours, la Chicago Townhouse sont venus remplir les maillons. Tous ces éléments agissent de concert se modifient, prennent de l'importance ici, en perdent là. Des gratte-ciel s'élèvent et des rues complètes disparaissent. Chicago vient de naître, c'était presque hier, la ville de demain, la ville en devenir, la ville-processus.

J.B.

Textes sur Mies

Juan Pablo Bonta
Voir page 59



Les interprétations dogmatiques s'appuient sur celles qui les précèdent et se perpétuent ainsi d'elles-mêmes. Sans critique, elles confirment tout ce qui, pendant un certain temps, a été considéré comme vrai ou encore acceptable. Observez par exemple le passage suivant:

«(L'œuvre de Mies) se préoccupe de valeurs éternelles, de vérités éternelles: 1) La technologie est la force animatrice la plus importante de cette époque ou de n'importe quelle autre; elle est le caractère du siècle, l'esprit du siècle; 2) une architecture digne de ce nom est l'expression de cette force; 3) aussi bien dans sa forme d'objet physique bâti que comme structure de l'intellect et de l'esprit, une composition claire est l'unique moyen de réaliser le volume architectural; de même, 4) l'espace existe plutôt comme un continuum que sous une forme finie...»

Ce pourrait être Mies lui-même qui parle, mais ce n'est pas lui: il s'agit de David Spaeth qui, dans «Ludwig Mies van der Rohe: A Biographical Essay», rapporte les résultats de ses longues «recherches complémentaires» sur l'œuvre de Mies. De telles réflexions jouent leur rôle dans la compréhension du phénomène Mies van der Rohe, mais elles doivent être *soumises* à une analyse et ne pas rester de simples *déductions*. En raison du manque de distance critique entre lui-même et son thème, Spaeth renonce à son rôle de critique et révèle son parti pris en faveur de Mies van der Rohe – un rôle qui, dans les années 80, n'a plus la valeur qu'il avait dans les années 50.

Spaeth ne remâche pas seulement les aphorismes et les formules propres à Mies, mais aussi les opinions ancrées dans la littérature, même lorsque celles-ci sont mises en question par des critiques plus récentes.

Examinons une série de versions concernant la même idée générale et les transformations d'un texte à l'autre. En 1961, Peter Carter écrit ce qui suit:

(1) «Elève de l'École de la Cathédrale fondée par Charlemagne, il commença (Mies) à s'intéresser de près aux nombreux édifices anciens d'Aix-la-Chapelle. Cha-

que matin, sa mère l'emmenait à la chapelle de Charlemagne dont la construction et le volume le fascinaient. Il se souvient qu'il examinait les murs, comptait les pierres et tentait de suivre le tracé des joints.»

Spaeth avait publié son ouvrage *Mies van der Rohe* en 1985, une année avant son article de catalogue. A propos de Carter il ajouta à l'époque l'annotation suivante:

(2) «En dépit des soucis de sa mère pour le salut de son âme, Mies était moins intéressé par la transformation de l'Eucharistie que par celle permettant aux pierres et au mortier de devenir le bâtiment et le volume dans lequel se déroulait la cérémonie. Pendant la messe, il comptait les pierres et suivait des yeux le tracé des joints.»

Le parallèle établi entre la transformation religieuse de l'Eucharistie et la transformation matérielle des pierres est à la fois marquant et enthousiaste; pour autant que je sache, une idée de Spaeth. En tout état de cause, le texte (2) contient plus que le texte (1); c'est donc un exemple d'une réinterprétation plus large.

De ses propres dires, Spaeth a emprunté les éléments de son article de catalogue directement à son ouvrage paru antérieurement et plus détaillé. Une version condensée s'imposait donc ici et le nouveau texte est le suivant:

(3) «Malgré les soucis évidents de sa mère pour le salut de son âme, Mies était moins intéressé par la messe elle-même que par l'espace dans lequel se déroulait la cérémonie, par l'art et la manière selon lesquels les pierres et le mortier avaient été transformés pour donner le complexe de la chapelle. Pendant la messe, il comptait les pierres et suivait des yeux le tracé des joints.»

Le parallèle établi entre l'Eucharistie et la transformation constructive est ici perdu; seule la curiosité de Mies demeure. Il n'existe plus de raison compréhensible expliquant la prétendue distraction de l'enfant à l'église; seule son indication subsiste – une preuve tangible d'une certaine «inertie» du texte écrit. D'autres maillons pourraient allonger la chaîne des transcriptions:

(4A) «Depuis son enfance, époque où à l'église il était souvent distrait, Mies n'a accordé qu'un faible intérêt à la religion institutionnalisée; ceci peut expliquer pourquoi il n'a jamais projeté de cathédrale.»

Ou bien:

(4B) «Le jeune Mies accordait souvent plus d'attention aux pierres de l'église qu'au sermon du prêtre. Sa personnalité en fut marquée. Des années après, il préféra poursuivre sa carrière

plutôt que d'essayer de sauver son ménage du naufrage.»

Même si ces explications ont une résonance triviale, elles «fonctionnalisent» pourtant l'inattention de l'enfant grâce aux références à d'autres aspects de l'histoire. En ce qui concerne le récit, il s'agit d'améliorations. La suite des réinterprétations semble suivre une certaine logique. D'un côté il existe une force d'inertie qui tend à assurer la permanence des molécules du texte; mais de l'autre côté apparaît une force fonctionnelle qui, par élimination des molécules ayant perdu leur cohésion ou par introduction de nouvelles références, tente d'amplifier les éléments du récit. Grâce à de telles règles, une part des réinterprétations, qu'elles soient triviales ou qu'elles apportent un complément d'information judicieux, peuvent être portées à l'actif de l'auteur initial. Ceci contredit la sagesse générale qui rend systématiquement responsable l'auteur de la dernière version. Pourtant, l'expression «texte créateur» signale implicitement que certains textes peuvent porter de bons fruits. Par ailleurs, il existe effectivement des textes stériles. Ainsi, en raison de son absence de noyau significatif, la version (3) doit aboutir à une réinterprétation discutable.

La seconde phrase du texte d'introduction de Spaeth est la suivante:

«Dans la mesure où il s'appuie directement sur mes écrits antérieurs, cet essai m'a donné l'occasion de suivre l'œuvre de Mies d'une manière beaucoup plus spécifique que ne l'aurait permis une œuvre générale – et ceci pour des lecteurs qui sont prédisposés à mieux comprendre son architecture ainsi que lui-même.»

Une annotation indique que par «écrits antérieurs», il entend son ouvrage sur Mies paru en 1985.

Pourquoi les visiteurs du musée devraient-ils être «prédisposés à mieux comprendre» que par exemple les lecteurs d'un livre? Et toujours en admettant que cette distinction existe: à quelles différences donne-t-elle lieu dans les divers textes?

En quoi consiste le «noyau spécifique» de l'essai du catalogue? Après avoir comparé les deux textes, je n'ai malheureusement pas trouvé de réponse à cette question. La seconde version n'est que du réchauffé; le paragraphe du début n'a été ajouté que parce qu'il semblait bien convenir.

Il faut dire qu'il resterait bien peu de la littérature sur l'architecture si on l'observait ainsi, dans tous ses détails, à la loupe. Pour des raisons difficiles à expliquer, mais qui sont partagées par la plupart, il se peut que mon interprétation apparaisse mesquine, voire même malicieuse. Mais il faut bien que nous disposions d'une structure théorique afin de pouvoir expliquer la situation; et plu-