

*Politecnico di Milano*  
*School of Doctoral Programmes*  
*Course with foreign Professors*  
«Construction and History of Cities and Landscapes:  
Transformation, Permanence, Memory»  
*Professors in charge:*  
*Carolina Di Biase - Ilaria Valente - Daniele Vitale*

*Stanislaus von Moos*

**Le Corbusier, Venturi and the City as Spectacle:  
a View from the Gondola**

**Le Corbusier, Venturi e la città come spettacolo:  
guardando dalla gondola**

2011, 14<sup>th</sup> of June  
*Applications / Iscrizioni:*  
Dott.ssa Marina Bonaventura - [marina.bonaventura@polimi.it](mailto:marina.bonaventura@polimi.it)  
*Organization / Organizzazione:*  
Laura Balboni, Cassandra Cozza, Chiara Occhipinti



## **Contents**

### **Indice**

	<b>Stanislaus von Moos</b>
4	Short Biography
6	Profilo biografico
8	<b>Le Corbusier: the «city-machine»</b>
14	<b>Le Corbusier: la «città-macchina»</b> <i>Stanislaus von Moos</i>
19	<b>Bibliography</b> <b>Bibliografia</b>
	Books and texts by Stanislaus von Moos Libri e saggi di Stanislaus von Moos

## Stanislaus von Moos

### Short biography

Stanislaus von Moos was born in Lucerne, Switzerland, in 1940. His uncle Max von Moos (1903-1979) was an important Lucerne painter, who influenced the artistic scene both through his work and through his teaching at art school. Stanislaus's wife, Irene, is a sculptor.

He has been a disciple and assistant of Sigfried Giedion (1888-1968), the great intellectual and modern architecture historian: like Giedion, von Moos has transversal interests and attempts to make general reflections on historic events; von Moos has often written about his mentor. In 1970 he founded the magazine «Archithese», which he directed until 1980 and which became one of the main centres of critical elaboration and debate about architecture.

He has taught in numerous American and European universities, in particular, from 1971 to 1975, at Harvard University, at the Graduate Center of the City University in New York City and at the Technische Hogeschool in Delft. He was professor of modern and contemporary history of art at Zurich University from 1983 to 2005, when he retired. In 1997 he was «Jean Labatut Visiting Professor of Architecture» at Princeton University. Today he continues to work as teacher and researcher, and he collaborates with Accademia di Architettura in Mendrisio and Yale University, among others.

Von Moos's work is revealing of the changes in the professions of historian and critic and of the profound evolution in the way of considering the past. His interest for Le Corbusier's work has marked the entire span of his research career, until recent years. In 1965 he organized an exhibition at ETH in Zurich about Le Corbusier's project for the Palace of the League of Nations and he edited the catalogue. In 1968 he published *Le Corbusier. Elemente einer Synthese*, that marked a turning point in the studies on Le Corbusier and inaugurated a new cycle of studies. This book was translated into French in 1970 and into English in 1978 by MIT Press (*Le Corbusier. Elements of a Synthesis*), while a revised and enlarged edition was published in Holland in 2009. In 1987 he organized the exhibition «L'Esprit Nouveau. Le Corbusier et l'industrie, 1920-1925», which was on display in Zurich, Berlin, Strasbourg and Paris. In 2001 he and Arthur Rüegg edited another important book, *Le Corbusier before Le Corbusier*, published by Yale University Press. In 2007 he and Maristella Casciato were responsible for the exhibition «Twilight of the Plan: Chandigarh and Brasilia» at Accademia di Architettura in Mendrisio and in 2010 he published a new book about Chandigarh.

But von Moos also studies industrial esthetics and design, modern architecture in general, the rapport between modern architecture and art, and contemporary architects. He wrote one of the main monographs, in two volumes, on Robert Venturi and Denise Scott Brown; he also wrote monographs on Swiss architects Hilmer and Sattler, on engineer Santiago Calatrava, on painter Fernand Léger and on graphic designer Max Huber. He contributed to the introduction of new dimensions in architectural criticism, related to image, to the city and to the idea of spectacle. He contributed in a decisive way to reflection on architectural events and to the progress of architectural thought.

## Stanislaus von Moos

### Profilo Biografico

Stanislaus von Moos è nato nel 1940 a Lucerna, in Svizzera. Suo zio Max von Moos (1903-1979) era un importante pittore di Lucerna e ha influenzato la scena artistica sia con l'opera che attraverso l'insegnamento nella scuola d'arte. La moglie di Stanislaus, Irene, è scultrice.

È stato allievo e assistente di Sigfried Giedion (1888-1968), grande figura di intellettuale e storico dell'architettura moderna: anche da lui vengono la trasversalità degli interessi e il tentativo di riflettere in modo complessivo sugli eventi dell'epoca, e su di lui ha avuto modo di scrivere in diverse occasioni. Nel 1970 fonda e fino al 1980 dirige la rivista «Archithese», che diventa uno dei principali centri di elaborazione critica e di discussione sull'architettura.

Insegna in numerose università americane ed europee, in particolare dal 1971 al 1975 alla Harvard University, al Graduate Center della City University di New York e alla Technische Hogeschool di Delft. È professore di storia dell'arte moderna e contemporanea all'Università di Zurigo dal 1983 al 2004-2005, sino al pensionamento. All'università di Princeton è nel 1997 «Jean Labatut Visiting Professor of Architecture». Anche dopo il 2005 non abbandona insegnamento e ricerca, ma collabora tra l'altro con l'Accademia di Architettura di Mendrisio e la Yale University.

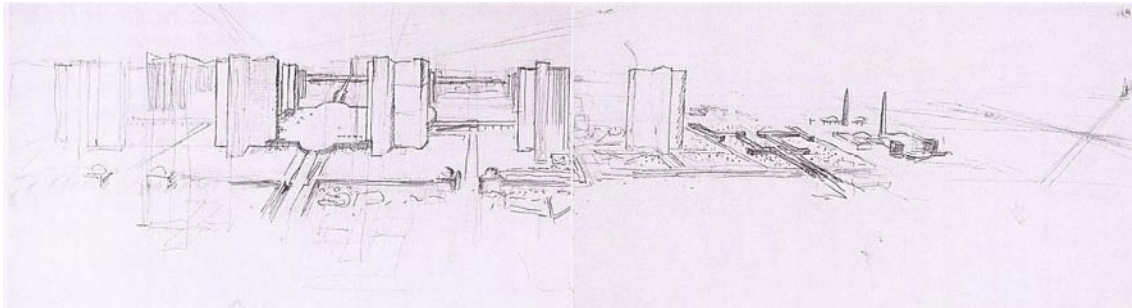
Il lavoro di von Moos è indicativo di come siano cambiati i termini del mestiere di critico e di storico e di come si siano evoluti in modo profondo i modi di guardare al passato. L'interesse per l'opera di Le Corbusier segna l'intero arco della sua ricerca, fino ad anni recenti: nel 1965 organizza una mostra presso l'ETH di Zurigo sul progetto per il Palazzo delle nazioni di Le Corbusier e ne cura il catalogo. Nel 1968 pubblica *Le Corbusier. Elemente einer Synthese*, che dà una svolta agli studi sul maestro e avvia un nuovo ciclo di studi. Nel 1970 il libro è tradotto in francese e nel 1978 in inglese dalla MIT Press (*Le Corbusier. Elements of a synthesis*), mentre nel 2009 ne viene pubblicata in Olanda un'edizione rivista e ampliata. Del 1987 è la mostra «L'Esprit Nouveau. Le Corbusier et l'industrie, 1920-1925», ospitata tra l'altro a Zurigo, Berlino, Strasburgo e Parigi. Del 2001 è un altro libro importante con Arthur Rugg della Yale University Press, *Le Corbusier before Le Corbusier*. Nel 2007 cura con Maristella Casciato la mostra «Twilight of the plan: Chandigarh and Brasilia» all'Accademia di Architettura di Mendrisio e nel 2010 un nuovo libro su Chandigarh.

Ma von Moos si occupa anche di estetica e disegno industriale, di architettura moderna in genere, dei suoi rapporti con le esperienze d'arte, di architetti contemporanei. Scrive una delle principali monografie, in due volumi, su Robert

Venturi e Denise Scott Brown; poi sugli architetti svizzeri Hilmer e Sattler e sull'ingegner Santiago Calatrava; ancora sul pittore Fernand Léger e sul grafico Max Huber. Ha concorso ad introdurre nel discorso critico nuove dimensioni, ad esempio relative all'immagine, alla città, all'idea di spettacolo. Ha contribuito in modo importante a costruire una riflessione sugli eventi dell'architettura e a un avanzamento del suo pensiero.

# Le Corbusier: the «city-machine»<sup>1</sup>

by Stanislaus von Moos



LE CORBUSIER, View of the center of the «Ville contemporaine pour trois millions d'habitants», exhibited at the Salon d'automne in 1922.

## View and statistics.

The «Album La Roche» concludes with eight sheets of notes for the project of the «Ville contemporaine pour 3 millions d'habitants». The project was to be presented at the Salon d'automne in 1922, or shortly after the trip to Venice during which these preliminary sketches were prepared. The leap in subject matter could not be more brusque. Again in these notes, as in the preceding sheets, the subject is «the city», but while Venice was seen with the eye of the educated tourist, and documented in the form of views, this is the construction of a scientific model. The city, in these final pages, is treated as a sort of mathematical problem, with minute notations of statistics and calculations on density and traffic in the metropolis, premises for technical interventions that are as radical as they are decisive. In order to determine exactly when, where and with what concrete intention these eight sheets were filled, more precise data is necessary than that provided by Le Corbusier himself in his book *Urbanisme*. In any case it would appear that he thought of them as a sort of palimpsest of modern urban planning, otherwise he would not have included four of the pages in the *Oeuvre complète* where, however, the details are utterly illegible, due to the reduced size of the reproduction, only adding to the cabalistic quality<sup>2</sup>.

Where the subject is concerned, this, as we know, is an ideal project, with the title

---

<sup>1</sup> STANISLAUS VON MOOS, *Le Corbusier: la città macchina*, in «Casabella», n. 638, 1996, p.2-11.

<sup>2</sup> LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Vincent Fréal, Parigi, 1925, pp. 172-235; inoltre LE CORBUSIER, *Oeuvre complète, 1910-1929*, Girsberger, Zurigo 1936, pp. 34-43. This chapter is based on earlier works by the author; in particular: STANISLAUS VON MOOS, *Le Corbusier, Elements of a Synthesis*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 1979, pp. 187-238 and STANISLAUS VON MOOS, *Die Stadt als Maschine, Le Corbusier «Plan Voisin»*, in *Moderne Kunst. Das Funkkolleg zum Verständnis der Gegenwartskunst*, edited by Monika Wagner, Rowohlt, Reinbek b. Hamburg, 1991, pp. 329-350 (see also Studienbegleitbrief, published separately). Unfortunately the thesis by Francesco Passanti on Le Corbusier and the Salon d'Automne of 1922 is not yet available. See ID., *Wolkenkratzer für die «Ville contemporaine»*, in *L'Esprit Nouveau. Le Corbusier und Die Industrie, 1920-1925*, edited by Stanislaus von Moos, Ernst & Sohn, Berlino, pp. 54-65.



«Ville contemporaine pour 3 millions d'habitants», in which, however, the «ville contemporaine», in spite of its name, is presented as a «visionary» concept totally removed from the status quo: «Le but n'était pas de vaincre des états de choses préexistants, mais d'arriver en construisant un édifice théorique rigoureux, à formuler des principes fondamentaux d'urbanisme moderne»<sup>3</sup>. This theoretical intent did not, in any way, prevent Le Corbusier from approaching the project in order to attract the attention of a wider public. The installation at the Salon d'automne called for an almost theatrical space, a closed stage where the observer was placed on a small platform and looked through a small opening into the display, with a backdrop 11 meters in width, lighted from above by hidden light sources. This was how the «ville» was presented, with backlighting, beneath a luminous twilight sky.

The first sheet of the corresponding series of the «Album La Roche» contains a sketch of the backdrop, and the platform is also indicated, with a height of 80 cm. Below this overall perspective view one can see plans and elevations of twenty-four office towers occupying the city center. The following sheet shows them positioned in the «ville» in groups of six, between the extensions of the intersection of the two main street axes. Moreover, we find details of the «immeuble-villas», grouped with courtyards, in a «système franco-américain». Today we know that at the base of the idea of these «immeuble-villas» lay a program published shortly before, in February 1922, by the «Groupe de l'habitation franco-américaine». In the months to follow concrete plans were developed for the realization of a prototype, and for a certain period of time there was even talk of building it on the land where, later, Villa Jeanneret-La Roche was erected<sup>4</sup>.

### **«Immeuble-villas» and central corridor**

Moreover, continuing to the next page, we find indications on the positioning of residential buildings, of the «type à redents». The attention is captured above all by the axonometrics and the cutaways of the single residential units, sketched in a row on the lower margin. These very small sketches demonstrate that Le Corbusier was already working, in 1922, on the idea of an L - shaped residential cell served by an internal corridor (here indicated as «couloir central»), and idea which he was later (in 1947) to use as the basis, in a simplified form, for the «Unités d'habitation»<sup>5</sup>. Another sheet

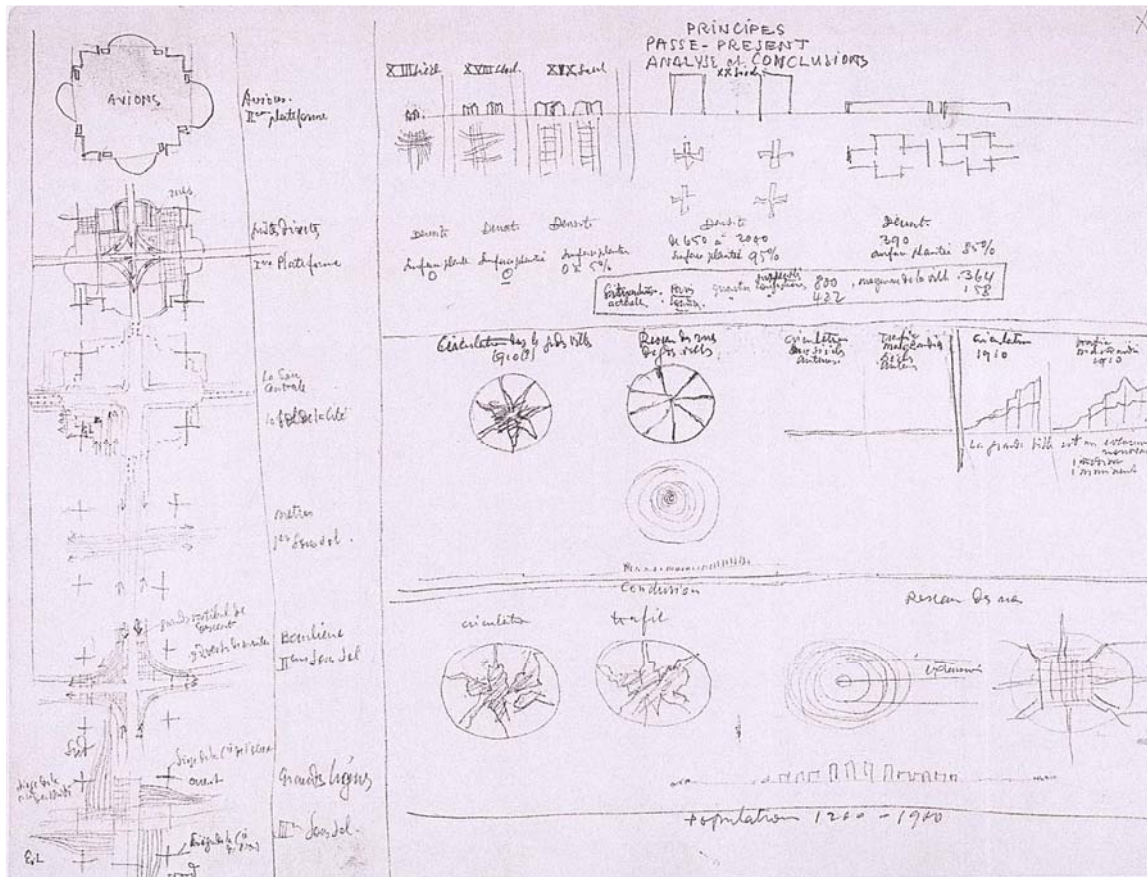
---

<sup>3</sup> LE CORBUSIER, *Oeuvre complète, 1910-1929*, cit., p. 158 ss.

<sup>4</sup> PIERRE – ALAIN CROSET, *Immeuble-villas. Les origines d'un type*, in *Le Corbusier. Une encyclopédie*, edited by Bruno Reichlin, Centre Georges Pompidou, Paris, 1987, pp. 178-189.

<sup>5</sup> The fact that these sketches have been overlooked for years (although it is true that they were reproduced in miniature in the *Oeuvre complète*) today appears to me an unpardonable error. Because of the lack of explanatory studies on the «immeuble-villas» in the publication of Le Corbusier himself, and especially in *Urbanisme* (1925) and *Oeuvre complète* (1937), as late as 1979 I felt it was

provides a plan study for the «immeuble-villas» of the «à redent» type. Sketches follow on the street system and a perspective study for the diorama.



LE CORBUSIER, Preliminary studies for «Une ville contemporaine pour trois millions d'habitants», exhibited at the Salon d'Automne in 1922.

### «Industrial» landscape and capitalistic vision.

Again, in the examination of the «city-machine», as for Venice, Le Corbusier makes use of the «view». But the novelty here is that, for the «Ville contemporaine», a «heroic», «high» tone is chosen, corresponding to the «heroism» of the «classical» industrial

reasonable to presume that the «rues intérieures» of the «Unité d'habitation» had been stimulated by Soviet works of 1927-1928, perhaps by a particular housing project by A.A. Oll, 1927 (*Le Corbusier. Elements of a Synthesis*, cit., p. 151 ss.). See ANATOLE KOPP, *Ville et révolution*, Anthropos, Paris, 1967, ed. Eng. *Town and Revolution. Soviet architecture and City Planning 1917-1935*, Braziller, New York, 1970, pp. 126 ss. (projects by A.A. Oll and I. Sobolev for collective house with «rues intérieures») and p. 146 ss. (similar project by K. Ivanov, F. Terekhin e P. Smolin, with the clue for the analogy of the cutaway with that of the unité d'habitation of Le Corbusier; the fact that Le Corbusier himself indicates the model has clearly escaped Kopp). Jean-Louis Cohen does not delve any further into the question of the premises of this typology in his *Le Corbusier et la Mystique de l'Urss. Théories et projet pour Moscou 1928-1936*, Pierre Mardaga, Paris, s.a. (1987) (cfr. p. 154 ss.).

In the existing research on the «immeuble-villas» the accents are placed on other questions; see CHRISTIAN SUMI, *Le Corbusier. Vom Einfamilienhaus konzipiert als villas superposées zum Mehrfamilienhaus als Kollektives Wohnhaus. Ein Grundrissvergleich*, in *Le Corbusier. La ricerca paziente*, edited by Sergio Pagnamenta and Bruno Reichlin, Città di Lugano e FAS Ticino, Lugano, 1980, pp. 64-68, and also PIERRE-ALAIN CROSET, *Immeuble- villas. Les origines d'un type*, in *Le Corbusier. Une encyclopédie*, edited by Bruno Reichlin, cit., pp. 178-189. A note on fol. 41 seems to hint at the possibility that the idea of the «couloir central» already existed in the program of the «Groupe de l'habitation franco-américaine» («article ds Je sais tout. Illustration Abt Argus Corbusier 20 rue Jacob»)

landscape of the 1700s and 1800s (just consider Ledoux's famous representation of the salt-works of Chaux)<sup>6</sup>. Therefore it makes sense to begin with a description of the diorama itself, for which two sketches are included in the «Album La Roche». A wide street begins in the foreground and extends directly to the vanishing point, more or less at eye level. Rendered rhetorically monumental by two portals similar to triumphal arches, this is the axis of reference for the gigantic assemblage of geometric edifices. A large elevated platform interrupts the straight line of this large street, marking the central point between the two «gates of the city», around which the twenty-four enormous towers are grouped. Clearly the *raison d'être* for the whole is the flow of traffic: «la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès». Thus urban planning is subjected to the Taylorist logic of work organization. The city is defined as a factory, served by a colossal assembly line. We are reminded of the photographs of the Ford plant in Highland Park, Detroit, with the trains for transport to the blast furnaces, the foundries, the conveyor belts of the workshops, the raw materials arriving from all over the world<sup>7</sup>.

But the irony lies in the fact that what we are looking at in Le Corbusier's project is not an industrial plant, but a city. The «downtown» at the center of the urban layout is not full of factories, but of office buildings and traffic interchanges. The places of industrial production are out of the picture. But the «spirit» of industry hovers over this metropolis of money. We are faced with the mirage of a capitalist utopia, in which *laissez-faire* has been overcome by punctuality and discipline.

This brings the logic with which the industrial élite would have liked to organize the world to the surface<sup>8</sup>. This involuntary revelation is the true «scandal» of the project.

### **«Scientific» urbanism and Dadaist rhetoric.**

Toward 1910, the model of reference was that of the small city or the country town. With the «ville contemporaine» all this became but a memory. The paradigms of an urbanism inspired by aesthetic principles *à la Camillo Sitte* or *à la Raymond Unwin* were replaced by a «scientific» discourse. At this point the ideas of the traffic engineers like Eugène Hénard, the «hygienist» planning experts like Mange or Augustin Rey, are assimilated and radicalized (to the point of caricature). Evidently the model of the «cité industrielle» of Tony Garnier eclipses all the others. Le Corbusier becomes the leading

---

<sup>6</sup> See FRANCIS D. KLINGENDER, *Art and the Industrial Revolution*, Evelyn Adams & Mackay, Ltd., Londra, 1947; new ed. 1968, p. 83 ss.

<sup>7</sup> THOMAS P. HUGHES, *American Genesis. A Century of Invention and Technological Enthusiasm*, Oxford University Press, New York, 1989, pp. 184-220.

<sup>8</sup> See the acute ideological critique of the plan recently proposed by BEAT WYSS, *Kunstszene heute (ars Helvetica, vol XII)*, Desertina, Disentis, 1922, p. 19.

protagonist of a decidedly anti-romantic episode, that of «scientific» urbanism<sup>9</sup>, And yet this «science» yields to the logic of visual, not to say artistic, communication. The fact that Le Corbusier himself looks at the «ville» in terms of a «view» seems to be a clue that the «machinism» of the «ville contemporaine» should also be seen in terms of art. Le Corbusier would certainly have vehemently rejected any comparison between the «Plan Voisin» and the aesthetic strategies of Dadaism<sup>10</sup>. Nevertheless, the insertion of the «machine» of the «ville contemporaine» in the heart of Paris – as performed by Le Corbusier with the «Plan Voisin» in 1925 – is far from a «serious» proposal. Or perhaps it is, to the same extent that the proposal of Marinetti to replace «real» Venice with an «industrial and military Venice» can be taken seriously, as a form of expression based on paradox. Perhaps in his way of turning the world upside – down, Le Corbusier’s intention was not to cause controversy; he was trying to solve a problem by selecting an external point of view, away from specialistic discourse.

But we must recognize that, to this end, the visual strategies of Dadaism were quite suitable. Just compare one of the illustrations for the articles by Le Corbusier in «L’Esprit Nouveau», such as the title image for the essay *Des yeux qui ne voient pas ... III. Les Autos*, with the «machines» of Francis Picabia, only slightly earlier. The image displays the cutaway of the front brake of a Delage limousine. The caption may appear, to some readers, just slightly less paradoxical than the Dada jests of Picabia, who identified a spark plug as «Portrait d’une jeune fille américaine dans l’état de nudité» (1915). The caption for the «front brake» reads: «Cette précision, cette netteté d’exécution, ne flattent pas qu’un sentiment nouveau de la mécanique. Phidias sentait ainsi: l’entablement du Parthénon en témoigne. De même les Egyptiens lorsqu’il polissaient les Pyramides. C’étaient au temps où Euclide et Pythagore dictaient la conduite de leurs contemporaines»<sup>11</sup>.

### **Modern technique and classical tradition**

In 1922, the supposed internal affinity of technique and classicism lies at the basis of the doctrine of Le Corbusier. It is in this era, and precisely in the «Album La Roche», that the osmosis between modern macrotechnique and the «classical tradition» meets with perhaps its most emblematic image, in the «mandala» containing the spiral of

---

<sup>9</sup> For the distinction between a progressive-modernist and a retrospective-culturalist urban planning tradition around 1900 see FRANÇOISE CHOAY, *L’urbanisme. Utopie set Réalités. Une anthologie*, Le Seuil, Paris, 1965, especially pp. 10-26. A convincing presentation of the «case» Le Corbusier in relation to the urban planning theories of the early 20th century can be found in ROBERT FISHMAN, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 1982, especially pp. 23-90.

<sup>10</sup> See ROBERTO GABETTI, CARLO OLMO, *Le Corbusier et l’Esprit Nouveau*, Einaudi, Turin, 1975; new ed. 1988, p.139 ss.

<sup>11</sup> «L’Esprit Nouveau», 10 July 1921 (without pag. no.).

traffic distribution at the center of the «ville contemporaine».

In proposing for the solution of urban traffic problems no less than seven overlapping levels, the architect was able to base his project on representations of large urban traffic systems, like those reproduced in the famous book on America by W. Hegemann<sup>12</sup>. At the lowest level, the large stations, a pedestrian level, expressway interchanges and, finally, the airport level. In fact the principle, in itself, of the overlapping of different forms of transport is nothing new. What is new is its transposition into an architectural concept that evokes memories of the tradition of classical architecture. The colossal point of interchange at the center of this big city criss-crossed by incessant traffic has the form of Michelangelo's plan of St. Peter's in Rome, indicating the symbolic content with which the architect has charged the project. Therefore it is no surprise that the traffic axes, which from the core of the city radiate outward to the four points of the compass, are framed by triumphal arches, on which gigantic replicas of the Nike of Samothrace have been transplanted –while at the same time, the latest models of Citroën, Voisin and Peugeot speed along the Champs Élysées.

---

<sup>12</sup> WERNER HEGEMANN, *Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst. Ein Überblick über den heutigen Stand der amerikanischen Baukunst in ihrer Beziehung zum Städtebau*, Ernst Wasmuth AG; Berlin, 1925, p. 53.

## Le Corbusier: la «città-macchina»<sup>1</sup>

di Stanislaus von Moos

### Veduta e statistiche.

L'«Album La Roche» si conclude con otto fogli di appunti per il progetto della «Ville contemporaine pour 3 millions d'habitants». Il progetto doveva essere presentato al Salon d'automne del 1922, e quindi poco dopo il viaggio a Venezia, durante il quale furono probabilmente realizzati questi schizzi preliminari. Il salto d'argomento non poteva essere più repentino. Anche in questi fogli, come in quelli precedenti, l'argomento è «la città», ma mentre Venezia veniva recepita con l'occhio del turista educato ed era stata documentata in forma di vedute, ora si passa alla costruzione di un modello scientifico. La città, in queste ultime pagine, viene trattata come una sorta di compito di matematica, annotando in minuscoli caratteri statistiche e calcoli su densità e traffico nelle metropoli, premesse di interventi tecnici tanto radicali quanto definitivi. Per poter affermare con certezza quando, dove e con quale concreto intento siano stati riempiti questi otto fogli, si dovrebbero avere più notizie, e più precise, di quelle riferite dallo stesso Le Corbusier nel suo libro *Urbanisme*. Pare comunque che egli stesso attribuisse loro il significato di una sorta di palinsesto dell'urbanistica moderna, altrimenti non ne avrebbe riprodotti quattro nella *Oeuvre complète*, dove però i dettagli risultano completamente illeggibili nella riproduzione rimpicciolita, il che rende la cosa ancora più cabalistica<sup>2</sup>.

Per quanto riguarda il soggetto, si tratta — come si sa — di un progetto ideale, che porta il titolo di «Ville contemporaine pour 3 millions d'habitants», dove però la «ville contemporaine», a dispetto del nome, si presenta come un concetto completamente slegato dallo status quo, «visionario»: «Le but n'était pas de vaincre des états de choses préexistants, mais d'arriver en construisant un édifice théorique rigoureux, à formuler des principes fondamentaux d'urbanisme moderne»<sup>3</sup>. Questa intenzione teorica non ha assolutamente impedito a Le Corbusier di far sì che il progetto potesse attirare l'attenzione di un vasto pubblico. L'installazione al Salon d'automne prevedeva uno

---

<sup>1</sup> STANISLAUS VON MOOS, *Le Corbusier: la città macchina*, in «Casabella», n. 638, ottobre 1996, pp. 2-11.

<sup>2</sup> LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Vincent Fréal, Parigi, 1925, pp. 172-235; inoltre LE CORBUSIER, *Oeuvre complète, 1910-1929*, Girsberger, Zurigo 1936, pp. 34-43. Il presente capitolo si fonda su precedenti lavori dell'autore e in particolare: STANISLAUS VON MOOS, *Le Corbusier, Elements of a Synthesis*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 1979, pp. 187-238; e STANISLAUS VON MOOS, *Die Stadt als Maschine, Le Corbusier «Plan Voisin»*, in *Moderne Kunst. Das Funkkolleg zum Verständnis der Gegenwartskunst*, a cura di Monika Wagner, Rowohlt, Reinbek b. Hamburg, 1991, pp. 329-350 (cfr. anche la Studienbegleitbrief, pubblicata separatamente). Purtroppo non è ancora disponibile a stampa la tesi di Francesco Passanti su Le Corbusier e il Salon d'Automne del 1922. Vedi intanto ID., *Wolkenkratzer für die «Ville contemporaine»*, in *L'Esprit Nouveau. Le Corbusier und Die Industrie, 1920-1925*, a cura di Stanislaus von Moos, Ernst & Sohn, Berlino, pp. 54-65.

<sup>3</sup> LE CORBUSIER, *Oeuvre complète, 1910-1929*, cit., p. 158 ss.

spazio quasi teatrale, un palcoscenico chiuso dove l'osservatore era posto su una piccola pedana e da una fessura guardava all'interno, dove si stendeva un fondale a parete largo 11 metri e illuminato dall'alto da fonti nascoste. In tale modo si presentava la «ville», in controluce, sotto un luminoso cielo vespertino. Il primo foglio della corrispondente serie dell'«Album La Roche» contiene uno schizzo del fondale, e vi è presente anche la pedana, alta ottanta centimetri. Al di sotto di questa vista prospettica generale, si vedono piante e alzati di ventiquattro torri per uffici che occupano il centro della *city*. Il foglio seguente le presenta collocate nella «ville» in gruppi di sei, tra i bracci dell'incrocio dei due assi viari principali. Inoltre, troviamo dettagli delle «immeuble-villas», raggruppate a corte secondo il «système franco-américain». Si sa oggi che alla base dell'idea di questi «immeuble-villas» stava un programma pubblicato poco prima, nel febbraio 1922, dal «Groupe de l'habitation franco-américaine». Nei mesi successivi erano stati effettivamente elaborati dei piani concreti per la realizzazione di un prototipo e per un certo periodo di tempo si era addirittura parlato di erigerlo sul terreno sul quale poi vennealzata la villa Jeanneret-La Roche<sup>4</sup>.

#### **«Immeuble-villas» e corridoio centrale.**

Inoltre, sul foglio ancora seguente, abbiamo delle indicazioni sulla disposizione a meandri degli edifici abitativi del «type à redents». A catturare l'attenzione sono soprattutto le assonometrie e gli spaccati delle singole cellule abitative, abbozzati in fila sul bordo inferiore. Questi minuscoli schizzi dimostrano come Le Corbusier lavorasse già nel 1922 a un'idea di cellula abitativa a L servita da un corridoio interno (qui chiamato «couloir central»), un'idea che più tardi (nel 1947) egli pose a base, in forma semplificata, delle «Unités d'habitation» (1947)<sup>5</sup>. Un foglio successivo dà uno studio di

---

<sup>4</sup> PIERRE – ALAIN CROSET, *Immeuble-villas. Les origines d'un type*, in *Le Corbusier. Une encyclopédie*, a cura di Bruno Reichlin, Centre Georges Pompidou, Parigi, 1987, pp. 178-189.

<sup>5</sup> L'aver trascurato per anni questi schizzi (riprodotti, è vero, a grandezza d'unghia nell'*Oeuvre complète*) mi appare oggi imperdonabile. Poiché mancano studi esplicativi sugli «immeuble-villas» nelle pubblicazioni dello stesso Le Corbusier, in particolare in *Urbanisme* (1925) e in *Oeuvre complète* (1937), ancora nel 1979 ritenevo di poter supporre che le «rues intérieures» della «Unité d'habitation» fossero state stimulate da progetti sovietici degli anni 1927-1928, magari da un progetto di casa collettiva di A.A. Oll, 1927 (*Le Corbusier. Elements of a Synthesis*, cit., p. 151 ss.). Vedi a questo proposito ANATOLE KOPP, *Ville et révolution*, Anthropos, Parigi, 1967, ed. ing. *Town and Revolution. Soviet architecture and City Planning 1917-1935*, Braziller, New York, 1970, p. 126 ss. (progetti di A.A. Oll e I. Sobolev per case collettive con «rues intérieures») e p. 146 ss. (analoghi progetti di K. Ivanov, F. Terekhin e P. Smolin, dove si trova l'indizio per l'analogia dello spaccato con quello della unità d'habitation di Le Corbusier; che Le Corbusier stesso fornisca il modello, è chiaramente sfuggito anche a Kopp). Jean-Louis Cohen non approfondisce la questione delle premesse di questa tipologia nel suo *Le Corbusier et la Mystique de l'Urss. Théories et projet pour Moscou 1928-1936*, Pierre Mardaga, Parigi, s.a. (ma 1987) (cfr. p. 154 ss.).

Nelle ricerche finora disponibili sulle «immeuble-villas» sono in primo piano altre questioni che vengono investigate; vedi CHRISTIAN SUMI, *Le Corbusier. Vom Einfamilienhaus konzipiert als villas superposées zum Mehrfamilienhaus als Kollektives Wohnhaus. Ein Grundrissvergleich*, in *Le Corbusier. La ricerca paziente*, a cura di Sergio Pagnamenta e Bruno Reichlin, Città di Lugano e FAS Ticino, Lugano 1980, pp. 64-68, e anche PIERRE-ALAIN CROSET, *Immeuble-villas. Les origines d'un type*, in *Le Corbusier. Une encyclopédie*, a cura di Bruno Reichlin, cit., pp. 178-189. Un appunto sul fol. 41 sembra accennare alla possibilità che l'idea del «couloir central» fosse già nel programma del «Groupe de l'habitation franco-américaine» («article ds *Je sais tout*. Illustration Abt Argus orbusier 20 rue Jacob»)

pianta per gli «immeuble-villas» del tipo «à redents». Seguono schizzi sul sistema viario e uno studio prospettico per il diorama.

### **Paesaggio «industriale» e visione capitalistica.**

Anche per l'esame di questa città-macchina, come già per Venezia, Le Corbusier ricorre dunque all'ottica della veduta. È però una novità che l'architetto, per la «Ville contemporaine», scelga un tono «eroico» e «alto», corrispondente a quello «eroico» del paesaggio industriale «classico» del sette e ottocento (basti pensare alla famosa rappresentazione di Ledoux delle Saline di Chaux)<sup>6</sup>. Conviene dunque cominciare con una descrizione del diorama poi realizzato, di cui nell'«Album La Roche» seguono due schizzi. Una larga corsia stradale parte dal primo piano dell'immagine, andando direttamente al punto di fuga, più o meno ad altezza d'occhio. Monumentalmente iperbolizzata da portali simili ad archi di trionfo, essa costituisce l'asse cui si rapporta simmetricamente il gigantesco apparato di edifici geometrici. Una grande piattaforma elevata interrompe la retta di questa grande strada, marcando il punto mediano tra le due «porte della città», intorno al quale si raggruppano ventiquattro torri giganti. Chiaramente la *raison d'être* dell'insieme è lo scorrimento del traffico: «la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès». E così l'urbanistica viene assoggettata alla logica tayloristica dell'organizzazione del lavoro. La città viene definita come fabbrica servita da una colossale catena di montaggio. Vengono alla mente le fotografie del Ford Plant di Highland Park a Detroit, in cui si vedono i treni aziendali che portano agli altiforni, alle fonderie, ai nastri trasportatori delle officine, con i materiali grezzi che affluiscono da tutto il mondo<sup>7</sup>.

Ma l'ironia sta nel fatto che quanto si vede nel progetto di Le Corbusier non è uno stabilimento industriale, ma una città. La «city» al centro dell'impianto urbano non è presidiata da fabbriche ma da torri per uffici e svincoli stradali. I luoghi della produzione industriale in realtà si trovano fuor di vista. In compenso, lo «spirito» dell'industria aleggia su questa metropoli del denaro. Ci troviamo davanti alla fata morgana di un'utopia capitalistica, in cui il *laissez-faire* è stato sopraffatto dalla puntualità e dalla disciplina. Viene così portata alla superficie la logica secondo la quale l'élite industriale avrebbe voluto organizzare il mondo<sup>8</sup>. Ed è questo involontario svelamento il vero «scandalo» del progetto.

---

<sup>6</sup> Vedi FRANCIS D. KLINGENDER, *Art and the Industrial Revolution*, Evelyn Adams & Mackay, Ltd., Londra, 1947; nuova ed. 1968, p. 83 ss.

<sup>7</sup> THOMAS P. HUGHES, *American Genesis. A Century of Invention and Technological Enthusiasm*, Oxford University Press, New York, 1989, pp. 184-220.

<sup>8</sup> Vedi l'acuta critica ideologica del piano proposta recentemente da BEAT WYSS, *Kunstszenen heute (ars Helvetica, vol XII)*, Desertina, Disentis, 1922, p. 19.



### Urbanistica «scientifica» e retorica dadaista.

Verso il 1910, al tempo dei primi progetti urbanistici di Jeanneret per La Chaux-de-Fonds, la sua città natale, il modello di riferimento era stato quello della piccola città e del paese di campagna. Con la «ville contemporaine», tutto ciò non era che un ricordo. I paradigmi di un'urbanistica ispirata a principi estetici à la Camillo Sitte o à la Raymond Unwin sono stati rimpiazzati da un discorso «scientifico». Adesso vengono assimilate – e radicalizzate (fino al limite della caricatura) – le idee degli ingegneri del traffico, come Eugène Hénard, o quelle di esperti di pianificazione «igienisti» come Mange o Augustin Rey. Evidentemente il modello della «cité industrielle» di Tony Garnier eclissa tutti gli altri. Le Corbusier diviene il protagonista di spicco di una vicenda decisamente anti-romantica: quella dell'urbanistica «scientifica»<sup>9</sup>.

Eppure questa «scienza» soggiace alla logica della comunicazione visuale, per non dire artistica. Che Le Corbusier stesso guardi alla «ville» attraverso gli occhiali della «veduta» ci sembra essere un indizio che il «macchinismo» della «ville contemporaine» va visto *anche* alla luce dell'arte. Le Corbusier avrebbe senz'altro respinto con forza qualsiasi paragone tra il «Plan Voisin» e le strategie estetiche dadaiste<sup>10</sup>. Però, inserire la «macchina» della «ville contemporaine» nel cuore di Parigi – come Le Corbusier fa con il «Plan Voisin» del 1925 – non è una proposta «seria». Oppure lo è, nella misura in cui anche la proposta marinettiana di sostituire la Venezia «reale» con una «Venezia industriale e militare» può essere presa come tale, e cioè quando ci si esprime per paradossi. Forse, nel suo rigirare sottosopra il mondo, Le Corbusier non mirava tanto a provocare; cercava di padroneggiare un problema scegliendo un punto di vista esterno al discorso specialistico. Ma dobbiamo riconoscere che a questo scopo gli andavano abbastanza bene le strategie visuali del dadaismo. Basta paragonare una delle illustrazioni per gli articoli di Le Corbusier ne «L'Esprit Nouveau», magari l'immagine del titolo del saggio *Des yeux qui ne voient pas ... III. Les Autos*, con le «macchine» di Francis Picabia, di poco precedenti. L'immagine mostra lo spaccato del freno anteriore di una limousine Delage. La didascalia potrebbe apparire a più di un lettore appena meno paradossale dello scherzo dada di Picabia, che identificò una candela d'accensione come «Portrait d'une jeune fille américaine dans l'état de nudité» (1915). Nel commento al «freno anteriore» è detto: «Cette précision, cette netteté d'exécution, ne flattent pas qu'un sentiment nouveau de la mécanique. Phidias sentait ainsi: l'entablement du

---

<sup>9</sup> Per la distinzione fra una tradizione urbanistica-modernista e una retrospettivo-culturalista intorno al 1900 vedi FRANÇOISE CHOAY, *L'urbanisme. Utopie set Réalités. Une anthologie*, Le Seuil, Parigi, 1965, soprattutto a pp. 10-26. Una convincente presentazione del «caso» Le Corbusier in rapporto alle teorie di urbanistica del primo XX° secolo sono in ROBERT FISHMAN, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 1982, specialmente a pp.23-90.

<sup>10</sup> Vedi ROBERTO GABETTI, CARLO OLMO, *Le Corbusier e l'Esprit Nouveau*, Einaudi, Torino, 1975; nuova ed. 1988, p. 139 ss.

Parthénon en témoigne. De même les Egyptiens lorsqu'il polissaient les Pyramides. C'étaient au temps où Euclide et Pythagore dictaient la conduite de leurs contemporains»<sup>11</sup>.

### **Tecnica moderna e tradizione classica.**

Nel 1922, la supposta affinità interna di tecnica e classicismo è una delle basi della dottrina di Le Corbusier. È a quest'epoca, e proprio nell'«Album La Roche», che l'osmosi tra la macrotecnica moderna e la «tradizione classica» ha trovato la sua immagine forse più emblematica – nel «mandala» che contiene la spirale di distribuzione del traffico posta al centro della «ville contemporaine». Nel proporre per la soluzione del traffico metropolitano non meno di sette piani sovrapposti, l'architetto aveva potuto basarsi su rappresentazioni di grandi sistemi di traffico metropolitani, come quelli riprodotti nel famoso libro sull'America di W. Hegemann<sup>12</sup>. Al piano più basso, le grandi stazioni per i treni, la metropolitana, poi un piano pedonale, gli svincoli delle strade a scorrimento veloce, l'aeroporto. Infatti, il principio della sovrapposizione di diverse forme di trasporto non è nuovo in sé. Nuova è però la sua trasposizione in un concetto architettonico che evoca memorie della tradizione dell'architettura classica. Che il colossale punto di smistamento al centro di questa grande città percorsa da un traffico incessante riprenda la pianta di Michelangelo per S. Pietro a Roma dà la misura della carica simbolica di cui l'architetto ha rivestito il suo progetto. Non sorprende dunque che gli assi del traffico siano compresi entro archi di trionfo, sui quali sono state trapiantate repliche colossali della Nike di Samotracia – mentre allo stesso tempo sugli Champs Élysées sfrecciano gli ultimi modelli di Citroën, Voisin e Peugeot.

---

<sup>11</sup> «L'Esprit Nouveau», 10 luglio 1921 (senza pag.).

<sup>12</sup> WERNER HEGEMANN, *Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst. Ein Überblick über den heutigen Stand der amerikanischen Baukunst in ihrer Beziehung zum Städtebau*, Ernst Wasmuth AG; Berlino, 1925, p. 53.

## Bibliography

## Bibliografia

### Books and texts by Stanislaus von Moos

### Libri e saggi di Stanislaus von Moos

- STANISLAUS VON MOOS, *Ruins in Reverse*, in STANISLAUS VON MOOS, MARISTELLA CASCIATO, *Chandigarh 1956: Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jane B. Drew, E. Maxwell Fry*, edited by / a cura di Stanislaus von Moos, photographs by / fotografie di Ernst Scheidegger, Scheidegger & Spiess, Zürich, 2010, p. 45 ss.
- STANISLAUS VON MOOS, MARA CAMPANA, GIAMPIERO BOSONI, *Max Huber*, Phaidon, Londra, 2006; edition in Italian/ edizione in Italiano, Phaidon, Londra, 2006.
- *Le Corbusier before Le Corbusier. Applied arts, architecture, painting, photography. 1907-1922*, edited by / a cura di Stanislaus von Moos, Arthur Rüegg, Yale University Press, New Haven-London, 2002.
- *Musei per un nuovo millennio. Idee, progetti, edifici*, edited by / a cura di Vittorio Magnago Lampugnani, Angeli Sachs; foreword by / introduzione di Vittorio Magnago Lampugnani; essay by / saggio di Stanislaus von Moos; various texts / testi vari, Castello di Rivoli, Museo d'arte contemporanea, Prestel, München / Monaco, 2001.
- *Hilmer & Sattler. Bauten und Projekte – Buildings and projects*, Einführung / Introduction / Introduzione Stanislaus von Moos, in German and English / in tedesco e inglese, Axel Menges, Stuttgart-London, 2000.
- STANISLAUS VON MOOS, *Fernand Léger, La Ville. Zeitdruck, Grossstadt, Wahrnehmung*, Fischer (series / collana «Zeitschriften Fischer»), 1999.
- STANISLAUS VON MOOS, *Venturi, Scott Brown & Associates. Buildings and Projects. 1986-1997*, with project description by / con descrizione dei progetti di Denise Scott Brown, Robert Venturi, interview by / intervista di Mary McLeod, Monacelli Press, New York, 1999.
- STANISLAUS VON MOOS, *Venturi, Rauch & Scott Brown. Buildings and Projects*, Rizzoli International Publications, New York, 1987.
- *Calatrava. Public Buildings*, edited by / a cura di Anthony Tischhauser, Stanislaus von Moos, foreword by / introduzione di Santiago Calatrava, Birkhäuser, Basel-Boston-Berlin, 1998.
- LE CORBUSIER, *Album La Roche*, with an essay by / con un saggio di Stanislaus von Moos (translated into French by / tradotto in francese da Irene von Moos), in collaboration with / in collaborazione con la Fondation Le Corbusier, 1 volume + 1 album, Gallimard-Electa, Paris, 1996; edition in English and French / edizione in inglese e francese, Monacelli Press, New York, 1997.

- STANISLAUS VON MOOS, *Industriaestetik*, Pro Helvetia, Desertina Verlag (series / collana «Ars Helvetica» n. 11), Disentis (CH), 1991; italian edition / edizione it., *Estetica industriale*, transl. by / trad. di Mariarosa Fabian-Arnoldi, Valerio Ferloni, Pro Helvetia, Edizione Desertina (series / collana «Ars Helvetica. Arti e cultura visiva in Svizzera» n. 119), Disentis (CH), 1992.
- *L'Esprit Nouveau. Le Corbusier und die Industrie 1920-1925*, (catalog of the exhibitions organized in 1987 in Zurich, Berlin, Strassburg / catalogo delle mostre tenute nel 1987 a Zurigo, Berlino, Strasburgo), edited by / a cura di Stanislaus von Moos, Ernst & Sohn, Berlin, 1987; also in French, anche in lingua francese, *L'Esprit nouveau. Le Corbusier et l'industrie 1920-1925*.
- STANISLAUS VON MOOS, *Le Corbusier. Elemente einer Synthese*, Verlag Huber (series / collana «Wirkung und Gestalt» n. 4), Frauenfeld-Stuttgart, 1968;  
 edition in French / edizione in francese, *Le Corbusier. L'architecte et son mythe*, transl. by / trad. di Pierre A. Emery, Horizons de France (series / collana «Proportions» n. 1), Parigi, 1970;  
 edition in English / edizione in inglese, *Le Corbusier. Elements of a synthesis*, The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1979; paperback edition, 1982;  
 edition revised and expanded / edizione rivista e ampliata, *Le Corbusier. Elements of a synthesis*, 010 Publishers, Rotterdam, 2009.
- JUL BACHMANN, STANISLAUS VON MOOS, *New directions in Swiss architecture*, Studio Vista (series / collana «New directions in architecture»), London, 1969; italian edition / edizione it., *Orientamenti nuovi nell'architettura svizzera*, transl. by / trad. di Dario Gibelli, Electa (series / collana «Orientamenti nuovi nell'architettura»), Milano, 1970.

***On Sigfried Giedion, among different texts***

***Su Sigfried Giedion, tra i diversi testi***

- STANISLAUS VON MOOS, *Nachwort*, in: SIGFRIED GIEDION, *Die Herrschaft der Mechanisierung*, I<sup>st</sup> german edition / I<sup>a</sup> ediz. tedesca (translation of / traduz. di *Mechanization takes command: a contribution to anonymous history*, 1948), Europäische Verlagsanstalt, Frankfurt am Main, 1982, pp. 781-816.