

Zes interviews over de periferie

Ruim twee decennia lang bestond binnen het aandachtsveld van architecten en politici een preoccupatie met de 'centrale stad', met de regulatie van haar transformaties en de bezwering van haar degeneratie. Na de grote woningbouwstromen van de jaren vijftig en zestig waren stadsvernieuwing in de jaren zeventig en de 'compacte stad' in de jaren tachtig de sleutelbegrippen voor een algemene strategie van stedelijke vernieuwing. Het overig territorium werd begrepen als 'perifeer' en welhaast vogelvrij verklaard; het moest als buffer dienen voor de dynamiek van onze moderne westerse metropolen. Het functioneerde daarmee in veel opzichten als grotesk laboratorium van onze samenleving.¹⁾

De aandacht voor de vakmatig genegeerde werkelijkheid bloeit regelmatig op. Ze wordt veelal geïnitieerd door het scherpe oog van het 'visionaire' individu dat met een extreem realistische analyse maatschappelijke tendensen en stedelijke problematieken beschouwt.²⁾ Buiten het brein van het individu leidt zo'n blikverruiming echter niet als vanzelfsprekend tot meer dan het streven naar een fenomenologie van de 'stand der dingen'.³⁾

De conceptie van de stad kan zich echter al lang niet meer beperken tot de idee van een fysieke entiteit. We moeten ons eerder richten op de idee van een complex van dynamische processen dat zijn vorm krijgt in ruimtelijke structuren. Fundamenteel inzicht vergt daarom een stelselmatig en voortdurend onderzoek van de context waarin en de machinaties waaronder onze gecultiveerde omgeving tot stand komt.

De hierna volgende reeks interviews had dit laatste tot doel.⁴⁾ De inzet was om tot een abstract-theoretische dialoog te komen waarin specifieke referenties aan planvorming en projecten vermeden werden. Het volgende diachronisch statement functioneerde hierbij telkens als opening:

Het historisch proces van verstedelijking in de westerse metropolen wordt gekenmerkt door de achterenvolgende introductie van de concepten stad, metropool en netwerk.

1. De verschijningsvorm van de hedendaagse stad is in vele publikaties momenteel onderwerp van discussie.

2. Famosse gezelschappen als de Russische OSA, congressen van de CIAM en Team X, maar ook individueel opererende architecten als Garnier, Wright, Rossi, Superstudio,

Constant en Koolhaas, om een willekeurig aantal voorbeelden te noemen, hebben allemaal vanuit een reflectie op het actuele karakter van de gecultiveerde omgeving van de mens alternatieve modellen voor de stad geleverd.

3. De idee dat een verheldering van de discussie

slechts kan volgen uit een 'nauwgezette analyse van concrete situaties' is door Hilde Heynen verwoord in 'De perifere conditie', *Archis* nr 8, 1991, p. 49. Zo hiermee al het niveau van algemeenheden oversteegen wordt lijkt juist de aanzet tot theorievorming door middel van begrippen als 'vaagheid' en 'onvolledigheid' het

tegenovergestelde te bewerkstelligen.

4. De interviews zijn gehouden in de maanden april en mei van 1991 in het Centre de Cultura te Barcelona, tijdens de master course 'Periphery as a project'.

Philippe Panerai Geen nieuw probleem

Philippe Panerai: De problematiek van de periferie is niet nieuw. De groei van de steden betekent altijd, per definitie, de verovering van hun periferie en een uitbreiding van het territorium. De vraag is of men in staat is om de periferie werkelijk te integreren en te betrekken bij de stad. Blijft de periferie een marginaal gebied, afgescheiden van het centrum, of vergroot het centrum zich en valt het uiteen, zodat de gebieden die eerst periferieën waren werkelijk geïntegreerde delen van de stad worden?

Deze vraag op zich is niet nieuw. Wat wel nieuw is, dat is de grote schaal van de metropolen waarin dit proces zich afspeelt. Dit schaalaspect is erg belangrijk, want er doet zich momenteel een zeer paradoxaal fenomeen voor: kleine steden die geen onoverkomelijke problemen hebben, lijken dermate getraumatiseerd te zijn door de problemen van de grote metropolen dat men in deze kleinere steden niet meer in staat lijkt te zijn om simpele oplossingen te vinden voor de integratie van de periferieën.

Wat voor problemen heeft de toenemende schaalvergroting teweeg gebracht? Kan men zeggen dat de moderne transportmiddelen en de communicatienetwerken deze nieuwe problematiek geïntroduceerd hebben?

Ik ben het niet eens met het idee dat de snelheid van transport een nieuwe problematiek zou hebben gecreëerd. In zijn historische context bezien is de problematiek van snelheid en transport niet zo bijzonder en nieuw als men denkt.

Ik zal twee voorbeelden geven. Het eerste betreft de Parijse regio. Men is momenteel bezig met het afmaken van de eerste ring, die het tracé volgt van de grote zeventiende-eeuwse koninklijke wegen. Het tracé van deze nieuwe ring ligt dus al drie eeuwen in het stedelijke weefsel vast. Een tweede voorbeeld heeft betrekking op de toename van de circulatiesnelheid waar iedereen de mond vol van heeft. Het is waar dat men tegenwoordig van Parijs naar New York kan reizen in drie en een half uur. Maar de reistijd tussen Parijs en Versailles, die bij de inauguratie van de spoorlijn in 1839 35 minuten bedroeg, is in anderhalve eeuw slechts teruggelopen tot 30 minuten (door het groeiende aantal tussenliggende stations). Het verschil is dus niet zo groot. Bepaalde dingen zijn heel erg veranderd door de snelheid, de snelwegen, de groei van geconcentreerde woon-, kantoor- en industriegebieden, maar aan de andere kant zijn veel aspecten hetzelfde als een eeuw geleden.

De problemen van de periferie zijn dus niet allemaal nieuw. Er

Parijs.
(Foto: Willem Sulsters)



bestaan nieuwe schaalniveaus die het stedelijke territorium doorkruisen, maar deze nieuwe fenomenen heffen het bestaande niet op. De uitvinding van de snelweg en van de stadsautoweg verandert een aantal aspecten, maar heft het functioneren van de boulevard niet op.

Een van de huidige problemen van de inrichting van het stedelijk gebied is dat men niet in staat is om de snelweg op te nemen in het stedelijk weefsel en men vergeet dat in andere gevallen de boulevard nog steeds heel effectief kan zijn. Aan de andere kant denk ik dat de boulevard – een uitvinding van het einde van de zeventiende eeuw die een geheel nieuwe stedelijke ruimte creëerde – in die tijd de bewoners van de stad gechoqueerd moet hebben. Zij dwong tot een verandering van mentaliteit. Maar nu, twee eeuwen later, geeft iedereen toe dat een stad van formaat een boulevard moet hebben.

Ik denk dat we nu in eenzelfde soort overgangssituatie zitten. De boulevard heeft de straat niet opgeheven en nu kunnen de grote transportroutes, op de interstedelijke of regionale schaal, nieuwe specifieke problemen opwerpen. Er moet aan hun vorm en aan hun praktische gebruikscapaciteit gewerkt worden zonder de bestaande modellen op te heffen, die nog steeds effectief kunnen zijn in het organiseren van het stedelijke leven. De stad is een systeem van accumulatie waarin nieuwe en oude oplossingen tegelijk kunnen functioneren.

Ik zal nog een eenvoudig voorbeeld geven. Een van de grote problemen is om van een snelweg af te komen. De snelweg heeft haar logica, namelijk die van de snelheid, de grote afstanden, de grote voorzieningen enzovoort. Maar als je van de snelweg afkomt zou je ergens moeten komen waar je de aanknopingspunten met de stad kunt terugvinden. Deze ontbreken echter. Je hebt een overgang van het ene schaalniveau naar het andere, maar deze overgang is vaak erg slecht opgelost. Tijdens de grote stedelijke reorganisaties uit de jaren zestig heeft men geprobeerd om het systeem van de snelweg door te zetten tot aan de voordeur van de woning. Dat was een slechte oplossing. Ik denk dat de architecten zich gedurende een hele tijd niet genoeg hebben beziggehouden met deze aspecten. De vraag naar concrete productie van gebouwen was zo groot dat zij zich enkel daarmee hebben beziggehouden.

Denkt u dat er in de actuele conditie nieuwe eisen aan de planning en beheersing van het stedelijk gebied gesteld worden?

Ja, als er iets is dat waarschijnlijk nieuw is, dan is het het besef dat men niet meer kan blijven denken zoals in het verleden. Er kan geen sprake meer zijn van het stopzetten van de verstedelijking en een totale controle hierover. Gedurende een hele tijd is men panisch geweest over de groei van de steden. Veel stedenbouwkundige theorieën waren pogingen om deze expansie te beperken. Men zei: we gaan een limiet stellen en daarna de verstedelijking controleren, we gaan de groei stoppen. Deze theorieën waren verbonden met het idee dat er op nationaal schaalniveau een plan gemaakt moest worden. Om de expansie van Parijs te controleren moest de exodus van het platteland afgeremd worden en de industrieën naar de provincie verplaatst worden. De stad, die bleef groeien, werd beschouwd als een monster en er moesten middelen gezocht worden om op stedelijk, regionaal en nationaal niveau dit monster in bedwang te houden.

Dit is een negatieve ontwikkeling geweest, want in plaats van een stroom te reguleren heeft men een dam opgeworpen. Als er een

dam gebouwd wordt terwijl de stroom blijft aanhouden krijg je een overstroming, hetgeen erger is dan de kanalisatie van het probleem. Ik denk dat dit iets is dat men zich nu moet realiseren. Gedurende vele jaren – en ik spreek hier hoofdzakelijk maar niet uitsluitend van de Franse situatie, aangezien die een erfenis was van de moderne beweging – was er een discussie over de stad die hoofdzakelijk pessimistisch en alarmerend van aard was. Het boek van Sert *Can our cities survive* was weer hetzelfde discours: Oh mijn god, het monster komt eraan! En nu het monster inderdaad is aangekomen blijkt het eigenlijk wel aangenaam te zijn. De waarden van het dagelijks leven en de economische voordelen van de steden blijven een vaststaand feit.

Een verbazingwekkend fenomeen is dat er vele discussies zijn gevoerd waarin men zei dat de steden te groot werden en teveel congestie kenden. Maar als je met een vliegtuig de stad Parijs verlaat, dan zie je op het moment dat je overzicht hebt vanuit de lucht dat het grondgebied bijna leeg is. Als je in de stad bent, op de wegen die overvol zijn en tussen de gebouwen die het zicht belemmeren, heb je de indruk dat de stad overvol is. Maar het is als met de vingers van je hand: tussen de vingers is er leegte. Ik denk dat we ons nog steeds in een situatie bevinden waarin we ons geen zorgen hoeven te maken. Het apocalyptische idee van de monsterlijke groei van de steden is ongegrond.

In de moderne beweging werd altijd een rationele, academische positie ingenomen die een oppositie vormde tegen de bestaande situatie in de steden. De ontwerpinstrumenten die ingezet werden waren nieuwe systemen die op de bestaande situatie geprojecteerd werden, of die radicaal de bestaande situatie uitvlakten. Kan men volgens u de methodes van de moderne beweging inzetten voor het ontwerpen van de stad zonder de bestaande situatie te negeren?

Ik denk dat de moderne beweging een morele beweging is geweest. De moderne beweging geeft tevens een visie op het dagelijks leven van de inwoners van de stad, een morele en hygiënistische visie. Ik denk dat de moraal een slechte manier is om de realiteit te bezien.

Maar bestaan er volgens u nog mogelijkheden om een rationeel instrumentarium in het vakgebied in te zetten?

Een deel van de theoretische middelen van de moderne beweging houdt noch rekening met de realiteit noch met de economische rationaliteit, maar produceert beelden. Deze beelden zijn metaforen voor rationaliteit en niet de rationaliteit zelf. Van alle ontwerpmethoden die we erven is er altijd een aantal bruikbaar, mits ingezet op het juiste schaalniveau. Voor een woongebied kunnen de middelen van de moderne beweging met succes ingezet worden, maar als het probleem van een afrit van een snelweg opgelost moet worden zullen er nieuwe middelen ingezet moeten worden die aansluiten op de economische en productietechnische eisen.

Dit levert grote problemen op omdat de architecten weigeren om rekening te houden met de nieuwe typologieën. Architecten produceren nooit typologieën: ze kunnen hooguit vorm geven aan een bestaand type. Palladio heeft een architectonische vorm gegeven aan de villa, maar hij heeft de villa niet uitgevonden. De villa is namelijk een voortvloeiende vorm van de evolutie van de landbouw en het geldverkeer tussen Venetië en andere steden. Dit heeft een type opgeleverd en Palladio heeft de verdienste gehad om dit nieuwe type te onderkennen en er een vorm aan te

geven die gedurende twee eeuwen stand heeft gehouden.

Ik denk dat er de laatste 15 à 20 jaar, door de snelwegen, door de massaconsumptie, nieuwe types aan het ontstaan zijn, maar dat veel architecten weigeren om dit te onderkennen omdat ze het vulgair, onintellectueel en te commercieel vinden.

Kan de relatie van de architectuur met het landschap, de bodem, nieuwe perspectieven openen voor de architectuur?

Voordat ik deze vraag beantwoord wil ik een voorafgaande opmerking maken. Ik denk dat de kennis van het grondgebied enige geografische kennis vereist. Tegelijkertijd denk ik dat het merendeel van de Franse geographen geen morfologische analyse van een grondgebied kunnen maken. Zij hebben over het algemeen dit vermogen verloren doordat ze een zeer economisch gerichte visie hebben. Deze morfologische analyse van het grondgebied is onmisbaar en als de geographen deze studie niet verrichten, dan moeten de architecten of de stedenbouwers het doen. Als je werkt zonder kennis van het grondgebied dan kom je in een heel abstract gebied terecht, waarin er ontworpen wordt zonder de mogelijkheden te benutten die er zijn. De architectuur moet zich naar buiten openen en zich differentiëren. In het verleden was de situatie anders alhoewel er toen ook architecten en ingenieurs waren die de capaciteit hadden een goed stedenbouwkundig plan te formuleren met een duidelijke visie op het grondgebied. Een voorbeeld is Cerdà, die een plan voor Barcelona ontwikkelde met een visie die getuigt van grote helderheid en effectiviteit, want momenteel blijkt het nog steeds goed te functioneren. De delen van de stad die binnen het Cerdà-plan liggen functioneren beter dan de modernere buitenwijken, afgezien van de rijke wijken die altijd functioneren.

Ik denk dat we geografische kennis en analyses nodig hebben in de stedenbouwkundige planvorming. Het is niet moeilijk om een kaart te lezen om te begrijpen hoe een gebied zich ontwikkeld heeft en aanknopingspunten te vinden in de historische tracés. De architecten moeten de vakgebieden die ze verlaten hebben opnieuw veroveren. Als men de bodem niet kent dan blijft de architectuur puur een vormspel, een stijltwist, een scholensstrijd, iets volledig oninteressants en in dat geval verdoen we onze tijd.

De atotie van de architectuur. Is dat niet juist een produkt van de moderne maatschappij?

Misschien, maar niet per definitie. Het type van de gotische kathedraal, de Griekse tempel, het cisterciënzerklooster – deze modellen bestonden al voor hun lokalisering. Het type werd aangepast aan een functie, een symbool, enzovoort. In het spel tussen de universele abstractie en de precieze lokalisering wordt het werk interessant. Dit is precies hetgeen nu in de periferie speelt en daarom denk ik dat deze kwesties niet nieuw zijn. Het hindert me niet dat alle huizen gelijk zijn, maar wat me wel hindert is dat de wegen slecht aangelegd zijn. De makkelijkste manier om thuis te komen blijft dat je eerst over het trottoir loopt, de sleutel in de voordeur steekt en naar binnen gaat. Dat lijkt me veel evidentier dan allerlei gecompliceerde constructies.

Philippe Panerai is directeur van het onderzoeksinstituut LADRHAUS te Versailles en stedenbouwkundig ontwerper.

Pierluigi Nicolin: Volgens mij werken de netwerken niet meer. Er bestaat een relatie tussen de netwerken en de congestie. Een netwerk definieert niet een universum van abstracte vrijheden, maar definieert de conditie van de toegang. Daarom is een netwerk per definitie, en dit zegt ook McLuhan, het universum van de congestie. De televisie, om een voorbeeld te noemen, is een groot netwerk dat zich uitgebreid heeft tot het punt waarop congestie veroorzaakt is. De belofte dat dergelijke netwerken zouden leiden tot communicatie, transparantie en gelijkheid, is niet ingelost. Integendeel, ze hebben juist geleid tot vertroebeling en de accentuering van verschillen. Er zijn netwerken, ze functioneren, maar ze zijn vastgelopen. Er zijn meer files in de stad Berlijn, die ontworpen is voor de auto, dan in Barcelona, dat niet gemaakt is voor de auto. Het concept van de stedelijkheid is dan ook nauw verbonden met de congestie.

De netwerken op zich zijn onschuldig. Zij vormen slechts de fijnmazige verspreiding van structuren die volgens een bepaald ontwikkelingspatroon ingewerkt hebben op het territorium van de stad. Ze hebben de ontwikkeling versneld en door deze versnelling heeft de congestie plaatsgevonden. De netwerken hebben als karakteristiek dat ze te makkelijk verstopt raken, waardoor ze storingen veroorzaken.



Film still uit L'orgoglio (1979) van Luigi Comencini.

Wil dat zeggen dat een netwerk telkens zijn eigen uitbreiding genereert?

De netwerken creëren de vraag; er is geen grens aan onze wensen. Men kan zich niet beperken tot het beschrijven van de netwerken als een net van mogelijkheden, want dat is een verouderd idee. De netwerken zijn er, ze worden gebruikt en uitgebuit, en het effect dat ze teweeggebracht hebben is de congestie. Als je 100 TV-zenders hebt, dan levert dit geen informatie op, maar spektakel; als je 27 rijstroken hebt, is dit niet het futurisme, maar het zittend bestaan. Het zich verplaatsen met de auto leidt niet tot een bijzondere sensatie, maar is verworven tot meditatie; veel mensen reizen per auto om na te denken. De ruimte van de auto is een mystieke ruimte, een ruimte van de stilte en daarom zet men de radio aan. Het is een ruimte verstoken van ervaringen. Het is niet de toegang tot de ervaringen zoals Marinetti ooit dacht. Natuurlijk is het netwerk in potentie een uitgebreid veld van

mogelijkheden. Maar als ik me in het luchtvaartcircuit begeef en denk dat ik me over de hele aardbol kan verplaatsen ontdek ik dat alle luchthavens overvol zijn. Als ik deze zomer naar de Canarische eilanden wil, dan kan dat niet want er is geen plaats, er is nooit plaats. Dit is de conditie waarin we leven. Door de uitbreidingen van de netwerken, na de eerste euforie, hebben we nu te maken met de zelfde problemen als voorheen, voordat de netwerken bestonden. Alleen zijn we in de tussentijd vergeten hoe we deze problemen moeten oplossen.

Hoe verhoudt de periferie zich tot deze conditie?

De periferie heeft in deze situatie het voordeel dat zij in de secundaire knooppunten van het netwerk zit. Juist omdat het netwerk verstoort is kan de periferie participeren zonder de nadelen te ondervinden van het centrum dat vastgelopen is.

Wat is volgens u de relatie tussen de architectuur en de netwerken?

Ik denk dat het netwerk, juist omdat het hoofdzakelijk immaterieel is, niets te maken heeft met architectuur. Het bestaan van de netwerken maakt de architectuur autonoom, daar bestaat geen twijfel over. De architectuur is niet meer gebonden aan de infrastructuur van de negentiende-eeuwse stad. Een infrastructuur heeft een meer substantiële rol in het bepalen van de ruimte en vereist continuïteit. Maar in de wereld van de netwerken is de architectuur vrij, de architectuur hoeft niet noodzakelijkerwijs het netwerk te becommentariëren. Je kunt bijvoorbeeld een televisiestation hebben in een boerenstal, of met je computer teksten schrijven in een berghut. Als ik naar zee ga neem ik m'n koffertje mee met mijn computer en aan het water zittend kan ik werken want ik bevind me in het netwerk.

Er bestaat natuurlijk wel een relatie tussen de netwerken en de architectuur, een relatie van bevrijding. Als je over netwerken, systemen en verbindingen spreekt, heb je het hoofdzakelijk over informatica. Door het bestaan van de netwerken is de architectuur bevrijd van de onderdrukkende werking van de infrastructuur. Het netwerk maakt de ruimte homogeen en door dit proces produceert zij een dialectiek met identiteit. Juist doordat ik overal ter wereld kan komen, heb ik de behoefte om me op een plaats te vestigen. Maar doordat ik overal heen kan gaan zal deze vestiging provisorisch zijn.

De parasitaire conditie?

Het gemak van de verbindingen en de circulatie heeft een verandering van perspectief opgeleverd. Dit heeft twee tendensen tot gevolg: de ene werkt aan het permeabel maken van elk systeem, de andere probeert territoria af te bakenen en te bewaken. In deze tegenstelling zie ik de postmoderne conditie.

Het is te hopen dat in deze tegenstelling tussen identiteit en verschil, tussen gewortelde en nomade, tussen centrum en periferie een evenwicht kan worden gevonden. We hebben zeker een nieuwe identiteit nodig, iets waarin we kunnen geloven, al hoop ik dat dit proces niet afdaalt in nationalisme en rascisme – hetgeen vrij tragisch zou zijn als conclusie van een discussie die begon over de nieuwe metropolen in relatie tot de diffusie van de netwerken.

Pierluigi Nicolini is hoofdredacteur van het tijdschrift Lotus en architect te Milaan.

Carsten Juel-Christiansen: Ik denk dat zowel jullie visie op de stad en de metropool als de mijne – omdat de Nederlandse en Deense situatie zeer op elkaar lijken – gebaseerd is op eenzelfde, eenvoudige ervaring, namelijk dat er geen 'buitenzijde' van de metropool bestaat. De 'binnenzijde zonder buitenzijde' noem ik de metropolitane conditie. Een belangrijk aspect van deze steeds sterker wordende conditie is dat zij niet tot stand komt onder invloed van een ontwerp maar door een zeer ruime regelgeving. Dit betekent dat er noch een grens, noch een punt van concentratie bestaat. Deze conditie kent niet het karakter van een 'werk'. Het is inderdaad een 'netwerk', het is geen 'werk'.

Deze realiteit heeft volledig de manier van denken over en het ervaren van de stad en de architectuur veranderd. Enige jaren geleden bracht dit een gevoel van bevrijding tot stand; we voelden ons bevrijd van de hiërarchie van 'verschillen'. Het centrum was verdwenen. Het was het bevrijdingsgevoel van de jaren zeventig. Het is het gevoel een nieuwe ruimte te betreden.

Ik geloof niet dat dit gevoel van bevrijding nu erg sterk is. Ik denk dat we momenteel onder de autoriteit van het programma werken. Het programma is extreem bepalend, er ligt een andere kracht in verscholen, een andere betekenis en een andere rationaliteit.

Als volgens u de netwerken en de autoriteit van het programma het begrip 'werk' hebben vervangen in het stedelijk territorium dan lijkt u het idee van de periferie te ontkennen. Valt de klassieke dichotomie tussen werk en netwerk of centrum en periferie niet weg als er slechts een homogene, ruimtelijk continue conditie bestaat?

Ja, ik denk dat er een bepaalde homogeniteit bestaat in deze metropolitane conditie en in die zin is de dichotomie tussen centrum en periferie verzwakt. Maar naast homogeniteit ligt een andere definitie van 'werk' in het opnieuw creëren van de wereld, het openen van een andere ruimte. Deze ruimte is niet nieuw en open: zij is reeds ervaren en zij is vol.

De huidige periferie is nog steeds op een bepaalde wijze zeer open. Zij is net zo open als een TV-programma. De periferie is op een complexe wijze gevuld met een bepaald type programma en heeft de kwaliteit van het 'niet-werk', omdat zij niet de evocatie heeft die het werk wel kent.

Kunt u het begrip 'niet-werk' toelichten?

De periferie heeft een homogeen karakter, maar het is een samengestelde homogeniteit; het is 'niet-werk'. Zij bestaat uit veel verschillende dingen, uit series van elementen die verbonden zijn, terwijl in het 'werk' geen afstand tussen de elementen bestaat, deze is geëlimineerd. Neem het werk van het vroege modernisme, neem de villa Savoie. Er bestaan drie niveaus van verschillende ruimten, maar er is één huis. Zelfs als het een samengesteld complex is van verschillende soorten elementen, is het samengevoegd op zo'n wijze dat er geen afstand tussen de elementen bestaat.

Bestaan er in die opvatting van het 'werk' en het 'niet-werk' ook verschillen in de relatie van het architectonisch object met haar omgeving?

Ik denk dat de architectuur van de periferie zeer sterk gerelateerd is aan haar omgeving. Zij is op een bepaalde wijze zeer contextueel, ondanks het feit dat zij bestaat uit standaardoplossingen die op een andere plaats ontwikkeld zijn. Het 'werk' neemt de omgeving niet op dezelfde manier in ogenschouw maar negeert de omgeving eerder. Dat betekent niet dat het architectonisch werk niet op een bepaalde wijze in een situatie gedacht is of dat het niet een aantal schaalreferenties zou bezitten. Neem als ander voorbeeld van Le Corbusier de kapel te Ronchamp. Deze is zo gesitueerd dat de ruimte om haar heen genegeerd en zelfs tot een andere ruimte gemaakt wordt. In de periferie, waar wij nu architectuur maken, wordt de omgeving niet op deze wijze genegeerd. Er wordt bijvoorbeeld volledig rekening gehouden met de snelweg. De omgeving wordt op een programmatische wijze bevestigd.

Als we spreken van het probleem van de representatie in de architectuur, zouden we volgens u kunnen stellen dat het programma tegenwoordig...

...de rede representeert, de aanvaardbare rede. Natuurlijk gepasseerd door de filters van de bureaucratie; verschillende technische, politieke en economische bureaucratieën. Al deze organisaties die geen 'hoofd' meer hebben. De rationaliteit verandert dan in de richting van een soort krankzinnigheid. Omdat deze organisaties niet langer met elkaar communiceren bezitten zij een soort van 'aangetaste rede'. Zelfs als je rekening wilt houden met heterogeniteit, denk ik dat het belangrijk is te beseffen dat veel van onze waarden en normen gebaseerd zijn op homogeniteit. Het idee om heterogeniteit in de rechtspraak te brengen is een actueel probleem. Maar wat is rechtspraak, die voor ons allemaal gelijk zou moeten zijn, als zij niet gebaseerd is op homogeniteit? Heterogeniteit is dus niet de betrouwbare bron van al het goede.

U heeft het architectonisch veld gerepresenteerd in een schema waarin de opposities subject-object en ruimte-tijd zijn verwerkt. Is het niet de vraag - alhoewel het de preoccupatie van iedere architect mag vormen - of de complexiteit van de realiteit überhaupt in dergelijke modellen gevat kan worden?

Ik zou zeggen dat het model slechts voor vijf seconden waardevol is. Het is niet werkelijk 'bruikbaar'. In het genoemde model is het schisma in het midden, de dubbele intersectie, het belangrijkste. Voor mij is architectuur intersectie; intersectie van subject-object en tijd-ruimte. In deze intersectie ligt het moment van architectuur. Via het model kan men dit moment niet bereiken. Men kan het slechts benaderen via labyrintische processen. De waarde van het model is dat het volledig open staat voor nieuwe interpretatie omdat het alle fundamentele benaderingen in zich opneemt. Het zegt: dit zijn de factoren die we in moeten zetten als we architectuur willen bedrijven. In mijn opvatting is het 'monument' de intersectie van ruimte en tijd en de 'nis' de intersectie van subject en object.

Hoe verhoudt dit idee van architectuur zich tot de periferie als een plaats zonder herinnering, zonder architectonische monumenten?

Het is evident dat er in de periferie een laag niveau van

betekenenis heerst. De representatieve rol van symbolische architectuur is voorbij en ik meen dat we een nieuwe ruimte betreden tussen representatie en de ervaring van een puur teken. En dat is wat ik een 'ruimte van de figuur' wil noemen. Het is duidelijk dat je als toeschouwer het centrum bent; jij bent degene die nieuwe betekenis toekent door relaties te leggen tussen wat je ziet en wat je denkt. En deze relatie noem ik de 'figuur'. Het is dus een ruimte van de figuur, een ruimte als een soort grens tussen betekenis en teken.

Wat voor betekenis zal er in zo'n 'ruimte' tot stand komen?

(Lachend) Een zeer diepzinnige natuurlijk! Elke metafysica is gebaseerd op dit soort vragen. En wel: bestaat er een meer fundamentele conditie?

Nils-Ole Lund, *Dreaming of Your Own Home*, 1977.



Is het een individuele of een collectieve betekenis?

Ik denk dat het in de eerste plaats betekenis creëert voor het individu door middel van het concept van de 'figuur' en door de ervaring dat sommige dingen sterker lijken te zijn dan andere. Na het opbouwen van dergelijke individuele ervaringen denk ik dat het een collectieve wijze van zien wordt. Ik zou zeggen dat het een manier van begrip van ons bestaan in de wereld betreft. Vroeger, toen de religie een richtinggevende rol speelde, en ook in de periode van de moderne beweging, bewoog de mens als een soort treinpassagier naar het perspectief van vrijheid aan het einde van de tunnel. Nu keert dit idee zich binnenstebuiten. Figuur, betekenis en teken openbaren zichzelf plotseling als begrippen die zich op een hele andere manier tot elkaar verhouden, maar nog steeds verbonden zijn in de representatie. Maar ik zou op dit moment zeker niet uiteen kunnen zetten wat dit zal betekenen voor de wijze waarop we ons bestaan opvatten. Ik denk ook niet dat het aan één individu is om dit te bedenken. Het zal in een langzaam proces duidelijk worden.

Carsten Juul-Christiansen is docent aan de koninklijke Deense academie voor schone kunsten te Kopenhagen en architect.

Joan Busquets Stedelijke fragmenten

Joan Busquets: Ik heb het idee dat er een grote verandering plaatsvindt in de ideeën die de begrippen stad, metropool en netwerk

ondersteund hebben. Er is een politieke crisis overwonnen. Barcelona en andere Spaanse steden hebben nu een andere politieke structuur. Ik ben niet zozeer geïnteresseerd in de politieke verandering, alswel in de vraag hoe er gebouwd moet worden en wat de nieuwe ideeën zijn die zich hebben ontwikkeld. Ik heb hierop geen direct antwoord, maar er verschijnt een aantal architectonische concepten voor de stad. Deze concepten moeten bediscussieerd worden. Het idee van het netwerk is zeer structureel, maar niet specifiek. Het bestaat reeds lange tijd en het zal blijven bestaan. De veranderingen van de netwerken ervaren we door ontwikkelingen in telecommunicatie en dergelijke, maar dit is voor mij niet specifiek genoeg.

Vanuit een architectonisch standpunt bestaan er nu echter nieuwe ideeën over de stad, over de onderlinge verschillen van steden en hun conglomeraties. Neem Barcelona of de Randstad of een willekeurige groot verstedelijkt gebied; we begrijpen nu dat elke stad of groep van steden samengesteld is uit delen met verschillende identiteiten. We dachten voorheen dat steden slechts verschillen vanwege hun specifieke functies en later vanwege hun ontwikkelingsprocessen, maar we zien nu dat steden om vele redenen verschillen. Ook in Rotterdam is te zien dat de stedelijke fragmenten elk een eigen architectonische vorm hebben, een bepaalde stedelijke samenhang en ook specifieke functionele problemen. Ik denk dat de schaal van het stedelijk fragment, die ik de 'intermediaire schaal' noem, zeer belangrijk is voor zowel de concrete projecten als voor het concept; een concept dat binnen onze professie uitgewerkt kan worden, maar ook in relatie staat met politieke en administratieve aspecten.

In deze visie is het stedelijk fragment gerelateerd aan een bepaald schaalniveau. Maar tegelijkertijd groeit het metropolitane territorium in schaal vanwege de vergroting van de infrastructurele netwerken. Nieuwe relaties op een groter schaalniveau worden zo geïntroduceerd.

Dat is waar, maar niet noodzakelijkerwijs het belangrijkste. Het metropolitane territorium wordt belangrijk omdat er veel fragmenten zijn die elkaar beïnvloeden. Stel dat we een fragment uit het historisch centrum van Barcelona transporteren naar de periferie. De spanning die door de overlap van verschillende netwerken geïntroduceerd wordt zal de context van dat fragment direct veranderen. Specifiek voor de stedelijke situatie is de

sterke en aanvullende relatie tussen deze fragmenten, die ons het idee van stedelijkheid geeft. Ik vind dit idee – het overlappen van series stedelijke fragmenten en hun verschillen en onderlinge interactie – interessant. Het geeft ons de mogelijkheid om op een architectonisch schaalniveau in te grijpen; het idee van de stad is op deze manier sterk verbonden met haar architectonische vorm. Zo kunnen we ook projecten en strategieën introduceren voor een werkelijke verandering van de stad. Dat is dé manier van werken.

U refereert hier aan het gebruik van een specifiek architectonisch instrumentarium: de architectuur van de stedelijke vorm. Denkt u dat, met betrekking tot de betekenis van de stedelijke vorm, het de taak van elke stadsontwerper zou zijn om consistente fragmenten met een specifieke identiteit te ontwerpen?

Ja, ik denk dat dit idee van de stad die uit fragmenten bestaat een sterke basis voor ons werk kan vormen. Maar sommige fragmenten zijn consistent met andere; neem bijvoorbeeld historische delen van Barcelona. Hun complexiteit, die begrepen kan worden vanuit hun historische context en de wisselwerking tussen de verschillende projecten die haar uiteindelijke vorm bepalen, maakt analyse hiervan moeilijker dan van een stedelijk fragment dat als een enkel element ontworpen werd. De behoedzaamheid in de omgang met deze historische gebieden komt ook voort uit deze problematiek. Maar het is moeilijk om te accepteren dat een zeventiende-eeuws project belangrijker is omdat het langer bestaat dan een negentiende-eeuws, dat juist meer actueel zou moeten zijn. Dat is een contradictie. Bovendien bieden fragmenten in de periferie vaak meer mogelijkheden voor interventie. Ook staan deze fragmenten in directe relatie met het centrum, aangezien de problemen van de stad zich in de periferie openbaren. In de jaren zestig, bijvoorbeeld, werd het huisvestingsprobleem opgevangen door in de periferie te bouwen. De periferie is de plaats waar de groei zich voordoet en vernieuwing mogelijk is. Eigenlijk verdient zij dus een veel behoedzamer aanpak dan de historische gebieden.

Zijn deze ideeën ten aanzien van de stad ook bespreekbaar in termen van heterogeniteit en homogeniteit?

Ik denk niet dat de fragmenten homogene in zichzelf zijn, maar eerder dat ze een interne coherentie bezitten. En als je met dit idee werkt heb je een algemene visie op de stad nodig. Dat betekent zeker niet een algemeen plan waarin 'alles opgelost is'. Elke stad heeft een plan in de zin van een 'raamwerk' nodig, waarin het recht op ontwikkeling is vastgelegd, maar niet alles is gefixeerd. Voorzover ik weet hebben alle steden 'golven' van ontwikkeling en van ideevorming. Mijn hypothese is dat deze 'golven' ongeveer iedere 25 tot 30 jaar een toppunt bereiken. In de laatste eeuw is dit toppunt veelal de moderne ontwikkeling van onze steden geweest. In bepaalde periodes ontwikkelen de stedelijke overheden nieuwe visies op de stad omdat er problemen zijn ontstaan in de vorm van de stad of haar groeiprocessen. In het dieptepunt van een golf kunnen er wel goede projecten tot stand komen, maar deze worden niet gedragen door grote ideeën. Het is maar een hypothese.

Denkt u dat op het toppunt van deze golven de productie ook in kwantitatieve zin groot is?

Ja, maar er is vooral een sterk idee over de stad, een idee dat haar



In de periferie van Barcelona.
(Foto: Willem Substers)

uiteindelijk zal veranderen. Soms is er slechts sprake van kritische processen en worden de plannen niet uitgevoerd vanwege een dreigende oorlog of iets dergelijks. Ik denk dat momenteel veel Europese steden wakker geworden zijn, vanwege een economische problematiek in relatie tot een politiek systeem of een situatie van competitie zoals voor 1992. Dit geeft ons als stadsontwerpers de mogelijkheid om nieuwe ideeën te introduceren voor de transformatie van de stad.

Denkt u dat de periferie de plaats is waar de dynamiek van de economische ontwikkelingen zich het sterkst voordoet?

Meestal wel, maar soms vinden de belangrijkste 'golven' van ontwikkeling in onze Europese steden plaats in de centra. Misschien zelfs teveel, denk ik soms. In Lille haalt men bijvoorbeeld alle ontwikkeling naar het centrum. Ik vind dat men op moet passen met alles binnen de bestaande stad te ontwikkelen. Soms is het goedkoper, redelijker of beter om dat te doen, maar dat hangt per stad van de mogelijkheden af. Door het ontstaan van het Europese netwerk wordt het onmogelijk om alleen te spreken over Barcelona of Tarragona. De onderlinge verbanden zijn sterk en bepalen ook de ontwikkelingsmogelijkheden van Barcelona. We kunnen de stedelijke centra niet altijd blijven zien als de meest aantrekkelijke plaats voor ontwikkeling. Als architect hebben we alleen het juiste moment nodig om onze nieuwe ideeën te introduceren.

En daarvoor moeten de condities aanwezig en de tijd rijp zijn?

De conditie kan ook geschapen worden zoals in Antwerpen. De stad 'sliep' en de initiatiefgroep van 'Stad aan de stroom' wachtte niet op de politici. Hiervoor is natuurlijk een goede economische situatie nodig, want zonder investeringen verandert men geen enkele stad. Maar wij moeten onze ideeën leveren en de mogelijkheden van de stad laten zien.

U bent van mening dat een van de belangrijkste taken van de architecten bestaat uit de initiatie van de processen van stedelijke vernieuwing?

Architecten hebben dit gebied van onderzoek enigszins vergeten. Onderzoek bijvoorbeeld naar wat huisvesting kan zijn in de jaren

negentig. Wij moeten geen dogmatische oplossingen geven, omdat het idee van dogmatische planning uiteindelijk een ramp blijkt te zijn en leidt tot duurdere en meer complexe oplossingen. Natuurlijk moeten de economen het zeggen wanneer een project te duur wordt. Dat is hun taak. Maar tegelijkertijd hebben wij het recht en de verplichting om hen een ander type stad voor te leggen op basis van onze kennis.

Denkt u niet dat bij de inversie van het proces, waarbij de architect de politieke en economische machine activeert, de flexibiliteit van het project erg belangrijk is, wil het plan het ontwikkelingsproces kunnen overleven?

Je hebt twee situaties. De eerste kent de orthodoxe procedure waarin iemand, meestal een projectontwikkelaar, voorstelt een plan te ontwikkelen. Dit plan moet zo flexibel mogelijk zijn. Maar soms heb je de verplichting om een project te introduceren met een visie en een beeld. Als men dit idee volgt kan je daarna laten zien dat dit beeld op flexibele wijze ontwikkeld kan worden. Maar eerst zal je een beeld moeten presenteren. Deze ontwikkeling was in de jaren tachtig belangrijk, maar heeft nu een neven-effect, dat men het 'star system' kan noemen, waarbij iedereen teveel waarde hecht aan zijn eigen idee. We moeten daar kritisch tegenover staan en erg bescheiden zijn over wat we te bieden hebben. We moeten nadenken over wat specifiek is aan het probleem dat we onder ogen hebben, want anders degradeert architectuur tot reclame. Architectuur moet realistisch zijn en getoetst kunnen worden op haar niveau van coherentie. Een tekening maken en zeggen: 'maak het zo', is niet serieus. Je moet bewijzen dat een plan uitgevoerd kan worden, anders is het iets anders, zoals schilderkunst. We kunnen schilderijen gebruiken, maar we zijn geen schilders en dat is een groot verschil, vind ik. We hebben een ander raamwerk van referentie. Onze tekeningen moeten realistisch zijn.

Joan Busquets was na Bohigas hoofd van de stedenbouwkundige dienst van de stad Barcelona. Hij is nu zelfstandig stedenbouwkundig ontwerper en tevens verbonden aan het 'Laboratori d'urbanisme' van de technische universiteit van Barcelona.

Roberto Collova De kwestie van de representatie

Roberto Collova: Naar mijn mening is het begrip stad, of de notie van stedelijkheid, eerder een referentiekader dan een reële situatie, aangezien 'stedelijkheid' verschuift in de richting van een complex systeem. In het proces waarin de stad groeit, of wordt gebouwd, zit een minder fysieke component, een onzichtbaar niveau dat enerzijds betrekking heeft op de netwerken en anderzijds op het proces van de opbouw van de stad.



De tempel van Segesta, Sicilië
(Foto: Marx & Steketee)

Kunt u in deze context uw visie geven op de rol van de representatie van de stedelijke ruimte?

Je hebt het probleem van de representatie en dat van de noodzaak van representatie. Ik denk dat de noodzaak tot representatie steeds kleiner wordt. De representatie heeft in de stad van de negentiende eeuw, en ook daarna, een element van identiteit en herkenning gehad en daarmee een politieke en sociale rol gespeeld. De openbare ruimte heeft haar voor alle sociale klassen herkenbare configuratie gehad. Je kunt zelfs stellen dat tot op een zeker ogenblik de openbare ruimte door één bepaalde klasse voor alle andere is bedacht. Dit heeft echter de herkenbaarheid van deze ruimte niet aangetast en de sociale functie die zij op verschillende niveaus vervulde, niet tegengehouden. Ik denk dat de openbare ruimte tegenwoordig deze functies niet meer kan vervullen.

Voordat de moderne maatschappij gevormd werd was er geen verschil tussen openbare en privé-ruimte. Habermas maakt dit

onderscheid bijvoorbeeld. Als hij over de figuur van de koning spreekt zegt hij dat deze zich niet behoefde te verschuilen en geen onderscheid behoefde te maken tussen hoe hij in het openbaar verscheen en hoe hij privé was. Er is geen onderscheid want de situatie van de macht was duidelijk gedefinieerd. De autoriteit was altijd geconcentreerd en zij manifesteerde zich altijd in het openbaar.

Terwijl over het 'zijn' van de koning geen twijfel bestond, moet de huidige macht zich representeren. Zij heeft een intermediair nodig. In de stad vervult de openbare ruimte deze representatieve rol. Er is nu echter een nieuwe transformatie aan de gang. Door het oplossen van de macht als gevolg van het uitbreidende net van informatie en de schaalvergroting, verdwijnt langzaam maar zeker dit idee van openbare ruimte. De openbare ruimte bestaat niet meer alleen uit de fysieke ruimte, maar tevens uit de bestaande verbindingen tussen de verschillende delen van de stad.

De stad is opgebouwd uit materiële elementen, maar tevens uit elementen die indirect hun invloed uitoefenen, op onzichtbare wijze, waardoor zij nieuwe materiële constructies creëren. Het is karakteristiek voor de stad dat zij zich transformeert op niet geheel zichtbare wijze. Een systeem van begrippen, regels of gedragscodes reguleert deze transformatie. Ook op momenten die schijnbaar een breuk teweegbrengen bestaat er een indirecte continuïteit. Ook in de destructie schuilt continuïteit. De burgerlijke notie van de representatie en dus van de openbare ruimte heeft de stad van de zestiende tot de negentiende eeuw bepaald. De moderne stad heeft echter een paradox in zich. Aan de ene kant wordt zij gebouwd in een tijd dat er een breuk met het verleden is ontstaan, maar aan de andere kant wordt ze nog steeds gebouwd volgens een unitaire idee. Hierdoor treedt een verschuiving op. We beleven nu de moderniteit waarop in de negentiende eeuw is geanticipeerd door het onderzoek en de filosofie van bijvoorbeeld Freud en Nietzsche. Zij voorzagen de crisis. De werkelijke crisis kwam later en is nu actueel geworden. De periferie is de belichaming van deze crisis en zij komt overeen met de hedendaagse stad. De periferie is de hedendaagse stad.

Dus de periferie is geen territorium?
Nee, zij is een conditie.

Hoe denkt u dat er in de huidige situatie een passend architectonisch instrumentarium ontwikkeld kan worden?

De meest radicale verandering in de moderne situatie en dus van de periferie, bestaat uit de manier waarop de vorm van de stad zich ontwikkelt. In de meest recente stad – die we modern noemen maar in feite de negentiende-eeuwse stad is – is er een precieze relatie aan te wijzen tussen het tracé van de stad en de gebouwen die haar formeren. In de stad van de vorige eeuw hadden de architecten de beschikking over een voorraad types en modellen, niet alleen gebouwtypes, maar tevens bijvoorbeeld decoratieve types. Deze types konden gehanteerd worden als een vocabulaire. Het persoonlijke talent was minder belangrijk dan de capaciteit om zich binnen dit bestand te oriënteren en het met een zekere kunde toe te passen. Dit hoefde geen kritisch proces te zijn, het kon ook een puur operatief en praktisch proces zijn. In de actuele situatie kan men niet meer op deze wijze werken en is het noodzakelijk om – meer nog dan over persoonlijk talent – te beschikken over een kritische capaciteit. Ik denk dat een project alleen interessant is en een actuele architectuur oplevert als het een kritisch project is. Een project moet een bestaand repertoire onthullen en een kritiek op een probleem leveren, waardoor er een genererende kritiek kan ontstaan. Dit geldt ook voor de toepassing van een vormtaal.

Is het mogelijk om een bestaand repertoire of instrumentarium kritisch te transformeren en vervolgens toe te passen op de problematiek van de grote schaal?

Ik wil niet een werkwijze met een praktisch gebruik van types tegenover het model van het kritische project stellen, want ik denk dat er in de actuele situatie een gemengd instrumentarium nodig is. Het is noodzakelijk om, zoals dat in het verleden ook gebeurde, typologieën op het grote schaalniveau te analyseren, typologieën die voortkomen uit situaties die vijftig jaar geleden nog niet bestonden. Ik vond de studie die Neutelings gemaakt heeft van typologieën van gebouwen op specifieke punten lanes

de snelweg heel interessant. Dit soort studies is noodzakelijk om de problemen die het vakgebied tegen zal komen te kunnen oplossen. Hierdoor zal er ongetwijfeld een nieuw vocabulaire aan types opgebouwd worden. Dit is echter niet een proces dat stopt en op een gegeven moment toepasbare types kan opleveren, want juist de actuele conditie is er een van continue en snelle verandering. Daarom moet het onderzoek telkens voortgezet worden, niet alleen op een algemene wijze, maar ook in afzonderlijke projecten.

Zijn er volgens u breukvlakken tussen de representatie van de stad en de representatie van de architectuur?

Over de representatie van de openbare ruimte in de stad hebben we reeds gesproken. De representatie van de architectuur is eerder een kwestie van architectonische taal, de herkenbaarheid en de vorm die zij aanneemt. Mij interesseert het meest de positie die de architectuur inneemt door haar intrinsieke logica en haar instrumentarium. Ik probeer niet teveel belang te hechten aan de architectonische taal, niet omdat ik denk dat dit niet belangrijk is, integendeel, maar omdat in de huidige conditie het probleem van de representatie niet het hoofd geboden kan worden met behulp van de architectonische taal. De taal van de historische stad is ongetwijfeld interessant, evenals de architectonische talen van de avant-garde en de moderne beweging. Maar tegelijkertijd denk ik dat men niet van deze talen uit moet gaan, maar van een situatie van onderlinge relaties, waarbij er keer op keer een passende architectonische taal gevonden kan worden. De architectonische taal is als een magazijn, terwijl de situatie specifiek is. Een kritiek op de situatie stelt de architect in staat om de architectonische taal te gebruiken, ook door verschillende talen te vermengen, te vervlechten. Soms kan het ook interessant zijn om een architectonische taal toe te passen omdat zij een expliciete autonomie heeft in relatie tot het probleem dat gesteld is. Het is noodzakelijk om in elke situatie opnieuw een samenhang te vinden. Het is steeds een experiment.

Architectuur als een proces van relaties, van continuïteit en experiment?

Ik denk dat dit een manier van werken is. De beste manier om op kritische wijze een samenhang te vinden in de actuele conditie is als model overeenkomstig met het werk van de wetenschapper. De wetenschap werkt met een model, waarbij er geprobeerd wordt om hypothesen op te stellen en proeven te doen, waardoor de hypothese op haar beurt weer aangepast kan worden; een heel simpel proces. Ik denk dat ditzelfde proces ook in de beeldende kunst plaatsvindt, waar personen die deze experimenten doen een zeer rigoureuze houding aannemen. Soms wordt er een continu parcours gevolgd en soms gaat het onderzoek met sprongen vooruit, zoals ook in de wetenschap voorkomt. Veel details in de architectuur vloeien voort uit obstakels die genomen moeten worden en langzaam maar zeker ontwikkelt er zich dan een idee hoe deze te overwinnen zijn. Een project is geen idee, maar een project is het proces waarin een idee tot ontwikkeling komt.

Roberto Collova is docent aan de universiteit van Palermo en architect.

Peter Rowe Marginaliteit

Peter Rowe: Het lijkt mij dat men in Europa het concept van 'stedelijkheid' direct verbindt aan het 'ding-zijn' van steden, om een Heideggeriaanse term te gebruiken. Het gaat er om de plaats, de fysieke formatie van de stad. Dit betreft meer dan het materiële. Het gaat om alle historische en culturele associaties die met de stad verbonden zijn. Maar de 'locus' is sterk verbonden met de fysieke component van de stad. Dit in tegenstelling tot de situatie in Amerika waar de ervaring van 'stedelijkheid' veel abstracter is.

Houdt dat verband met een algemene oriëntatie op de immateriële netwerken?

Laten we zeggen: communicatie. Wij zijn veel meer bezorgd over communicatie, sociale identiteit en sociale verhoudingen. Het idee van stedelijkheid is daar sterk mee verbonden. Wij voelen evenwel niet direct dezelfde behoefte als de Europeanen om die communicatie fysiek gestalte te geven, door plekken voor ontmoetingen te creëren. Wij gebruiken daarvoor de telefoon en andere communicatiemiddelen. Er is bij ons een soort onbekwaamheid om de communicatienetwerken een sociale vorm te geven.

Op welke manier kan de stedenbouw nog invloed uitoefenen op deze communicatieprocessen als er nauwelijks een relatie bestaat tussen deze processen en de fysieke omgeving waarin zij plaatsvinden?

In Amerika kennen architectuur en stedenbouw een zeer sterke pragmatische traditie. De wolkenkrabber, bijvoorbeeld, was niet een plotselinge uitvinding van iemand, maar kwam tot stand door pragmatisch rekening te houden met een behoefte. De technologie om hoger te bouwen was voorhanden en de grondprijzen hadden een zodanige hoogte bereikt dat het vanuit investeringsoverwegingen ook noodzakelijk werd om dit te doen.

Naast deze pragmatische traditie is er een soort van onbekwaamheid om een sociale vorm te geven aan het communicatienetwerk. Als men kijkt naar recente commerciële ontwikkelingen in metropolitane gebieden in Amerika, dan ziet men een pre-occupatie met symbolen; symbolen van macht gebaseerd op communicatieve aspecten. 'Object buildings' en het idee van configuratie van sociale structuren is een fenomeen dat waarschijnlijk veel extremer tot uiting komt in de VS dan het ooit zal doen in Europa. Daarom zijn er in de VS gebieden waarin de fysieke manifestatie van de stedelijke omgeving erg belangrijk is en waar architectuur niet noodzakelijkerwijs gezien wordt als een middel om dit een richting te geven. Architectuur geniet daar niet direct dezelfde status als in de Europese context, maar toch probeert men het die status te verlenen.

Architectuur opereert zodoende op twee niveaus: enerzijds op een functioneel en pragmatisch niveau, anderzijds op een symbolisch niveau, als onderdeel van een culturele onderneming van 'afbeelden', dat deel uitmaakt van een communicatieve samenhang en waarin uitdrukkelijk presentatie of representatie plaatsvindt van bepaalde aspecten van het stedelijke.

Hoe staat u tegenover de idee van een oppositie van stad en periferie?

De normale dichotomische wijze waarop wij de stad en de periferie begrijpen heeft in Amerika waarschijnlijk minder betekenis dan in Europa. 'Stedelijkheid' is voor ons een ervaring die plaatsvindt in zowel stadachtige omgevingen als situaties die

paradoxaal genoeg meer van het platteland weghebben. We hebben een ervaring van een stedelijkheid zonder dat deze zich noodzakelijkerwijs afspeelt op een precieze fysieke plaats. Dat komt door onze grote persoonlijke mobiliteit en het feit dat we elke vijf jaar van woonplaats veranderen.

Ons lijkt het interessant te benoemen op welke manier het idee van stedelijke centraliteit, maar ook dat van periferie verschuift. Hoe kan men momenteel het begrip periferie definiëren?

Periferie is, ideologisch gezien, een geografische term. Deze geografische definitie is in de Amerikaanse ervaring relatief en toch bestaan er duidelijk periferieën. Er zijn bijvoorbeeld gebieden in Boston die ik duidelijk als periferie ervaar. Men kan periferie echter ook begrijpen als 'marginaal'. In de metropolitane gebieden bestaan enorme contrasten: er bestaan zowel ongelooflijk 'arme' als 'rijke' buurten. Er zijn buurten die zeer slecht, maar ook die zeer goed zijn voorzien van collectieve voorzieningen, in tegenstelling tot wat het gegeneraliseerde netwerk doet geloven, nietwaar? Bepaalde gebieden zijn gemarginaliseerd en daarmee periferer ten opzichte van de algemeen onderschreven waarden en rechten. Ik, als blanke middle class Amerikaan, zie de geografie van de stad op een heel andere wijze dan wanneer ik arm en zwart zou zijn. En dat vormt direct een van de grote tragedies; ondanks de inspanningen van het sociale experiment bestaat er een sterke sociale segregatie. Men moet bedenken dat Amerika een extreem heterogeen land is met veel inherente conflicten, zowel ideologisch als in de directe confrontatie tussen mensen op straat.

In die zin kan de periferie gezien worden als de plaats waar de conflicten en tegenstellingen van de moderne maatschappij zich openbaren.

Zeker, en dat is de reden dat veel onderzoekers deze term gebruiken. Aan de andere kant kan men zeggen dat extreem overvloedige, hoogst ongebruikelijke omstandigheden, zoals wonen 'boven' New York in een penthouse, ook periferie is ten opzichte van de Amerikaanse 'main-stream'-ervaring.

De steden aan de oostkust, zoals Philadelphia of Boston, vertonen gelijkenissen met enkele Europese steden. Zeker in Boston zul je arme gebieden vinden in de eerste generatie buitenwijken rond de historische haven, zoals je die ook vindt in Londen. Maar ook Rotterdam en Amsterdam lijken niet veel te verschillen van Boston en Philadelphia, alleen is onze situatie veel extremer. Gelooft me, deze 'overgangsgebieden' zien er helaas uit als Beiroet.

Als je naar het midden of zuidwesten gaat, naar Houston bijvoorbeeld, zal dat ruimtelijk model niet meer gelden. Je zal een soort 'patch work' vinden met bepaalde generalisaties over 'de rand van de stad'. De oostkant van de stad neigt wat armer te zijn dan de westkant, behalve wanneer, als uitzondering op de algemene ontwikkeling, de rijkste buurt vlak naast een van de armste ligt. Het is meer een cultureel mozaïek. Meer naar het westen, in Los Angeles bijvoorbeeld, wordt dit nog extremer.

Er bestaat dus geen statisch, fysiek model dat zich voegt naar deze werkelijkheid, hoewel zij begrepen kan worden in sociaal- of cultureel-geografische zin, binnen een idee van een soort 'mainstream', wat dat ook moge betekenen. Maar het begrip 'American dream' heeft een verschillende betekenis voor verschillende mensen.

Is de periferie een dynamisch gegeven in de zin dat het zich verplaatst over het territorium?

Om te beginnen is het een mobiel concept. We kennen de crisis van 'gentrification', waarbij gebieden die als marginaal beschouwd werden opleefden. Het is geen voorspelbare verandering en ook niet iets dat plaatsvindt met de lichtsnelheid; de transformatie neemt generaties in beslag.

Een ander voorbeeld. Immigratie heeft altijd een belangrijke component van het Amerikaanse metropolitane leven gevormd. De grootste immigratie vond plaats tussen 1900 en 1910 toen per jaar meer dan een miljoen immigranten het land inkwamen; stel je voor wat dit voor een enorm effect had op het relatief geringe bevolkingsaantal. En deze ontwikkeling is in stand gebleven tijdens de gehele moderne geschiedenis van de VS.

In het begin van deze eeuw kwam de immigrant van het schip en zou zich voor ongeveer een generatie amper verplaatsen; omdat transport duur was werkten men op dezelfde plaats. De bevolkingsdichtheden van 'the lower eastside' waren ongelooflijk in die tijd. Het overbevolkingsprobleem van Berlijn was er niets bij. In steden als Houston en Los Angeles liggen deze 'havens van aankomst' momenteel veelal in de suburbs. De grootste 'chintown' in Houston is een 'strip-ontwikkeling' ver weg in de suburbs.

En deze gebieden vormen de homogene delen van het 'culturele mozaïek'?

Het zijn de etnische enclaves waar de immigranten uit Vietnam, Honduras en dergelijke naar toe gaan. Men zou het de geografische periferie kunnen noemen. Het is volledig tegengesteld aan de situatie van 1910 en een goede illustratie van de dynamiek van het proces van immigratie.

Wordt het begrip 'architectuur' ook beïnvloed door deze dynamiek?

Absoluut, de stedenbouw moet zich naar mijn idee tegelijkertijd in twee richtingen ontwikkelen. Aan de ene kant moeten we effectief beginnen om te gaan met een veel breder terrein in de zin dat we metropolitane omstandigheden moeten gaan zien in landschapsachtige termen. We moeten proberen om werkwijzen voor het fysiek opereren hierin te conceptualiseren. Anderzijds denk ik dat we extreem specifiek moeten zijn in het bepalen van de strategische punten van dit dynamische proces, punten die voornamelijk sociaal-ethische zaken betreffen zoals de verdeling van transportmiddelen en consumptiegoederen.

Als antwoord op de abstractie van het politieke beleid moeten we dus terug naar een beter begrip van grootschalige planning. Tegelijkertijd moeten we een duidelijk architectonisch begrip hebben van hoe we objecten in het landschap maken. Dat haalt het 'urban design' direct uit haar traditionele positie, waarbij zij tussen deze twee extremen in lag. In ons programma op Harvard ontwikkelen wij ons simultaan in de richting van deze extremen.

Is de tendens waarin het architectonisch object in de recente Amerikaanse architectuur in topografische en symbolische zin reageert op haar omgeving daar ook exemplarisch voor?

Zeker, het is een reactie op een van de problemen die de Amerikaanse omstandigheden altijd aan de architectuur heeft opgelegd: het probleem van de representatie. In een dynamische situatie wordt het markeren van een positie zeer belangrijk voor

een samenleving. En dat betekent, onvriendelijk bedoeld, dat het symbolische aspect een belangrijke rol krijgt. Amerikaanse architecten hebben altijd met dit probleem om moeten gaan, hoewel ze dit soms nagelaten hebben. Volgens mij is de grote fout van het orthodox modernisme, zuiver op een niveau van architectonische expressie, dat het in het geheel niet op dit symbolische aspect aansluit. Het is te abstract en het staat geen verandering toe op een manier die de cultuur eigenlijk van haar vraagt. Een uitzondering vormt het kantoorgebouw. De hoogbouw in Chicago beantwoordt waarschijnlijk het meest aan bepaalde aspecten van een relatief orthodox modernisme, maar vormt tegelijkertijd het symbool van een collectieve macht die zich simultaan ontwikkeld heeft.

Peter G. Rowe is decaan van de afdeling stedenbouw van de universiteit van Harvard in de VS.



Levittown, New York, 1948.
(Foto uit: Peter Rowe, *Making a Middle Landscape*, 1991)