



WIM DENSLAGEN

OBSERVATIONS ON URBAN AESTHETICS

Den Haag (Uitgeverij U2pi BV) 2016, e-book, 156 pp., ill. in zwart-wit,
ISBN 978 90 8759 638 5, €3,99

De titel *Observations on Urban Aesthetics* deed mij direct denken aan de boeken van A.E. Brinckmann, die H.P. Berlage zo goed heeft gelezen. Maar Brinckmann komt niet voor in de bibliografie van dit boek. Brinckmann was een leerling van Wölfflin en heeft geprobeerd om een soort theorie te ontwikkelen voor het analyseren van de stedelijke ruimte. Denstlagen gaat het niet om hedendaagse meningen over historische stadsbeelden. Hij schetst een historiografie van het denken over de stad en verbaast zich erover dat niemand dat eerder heeft gedaan. In de tweede helft van de negentiende eeuw hadden architecten en kunsthistorici weinig of geen belangstelling voor stedenbouw. Het was een vak dat vooral door ingenieurs werd beoefend. Alle aandacht ging uit naar de nieuwe infrastructuur (riolering, waterleiding, gas en elektra), die essentieel was voor de modernisering van het stadsleven. De tentoonstellingscatalogus *Die deutschen Städte* uit 1904 geeft daar een prachtig beeld van.

Maar het is niet helemaal waar dat de kwaliteit van het stadsbeeld geen aandacht kreeg. In de genoemde catalogus staat een mooi essay van Fritz Schumacher over dat probleem. Camillo Sitte en Heinrich Wölfflin hadden al eerder over de stedelijke ruimte geschreven. In ons land was het natuurlijk Berlage die het stedenbouwkundig ontwerp als esthetische opgave definiëerde – na het dieptepunt van de grote negentiende-eeuwse woonwijken. In Engeland gaf Raymond Unwin de koers aan met zijn boek *Town Planning in Practice*. Al deze auteurs keken naar het verleden, de historische stad, maar zij hadden inderdaad geen belangstelling, zoals Denstlagen betoogt, voor historische literatuur. Het is ook niet waar dat de modernisten van niets wisten. Van Eesteren had in ieder geval Sitte en Berlage goed bestudeerd. En hij was wel degelijk van mening dat de stad een kunstwerk is. Maar daarbij stond de modernisten een heel ander kunstwerk voor ogen dan het gangbare stedenschoon.

Denslagen behandelt na zijn inleiding in drie hoofdstukken Londen, Parijs en New York, om duidelijk te

maken dat historische beschrijvingen een interessant licht werpen op de ontwikkeling van het denken over de stad. Hoewel hij dat met grote belezenheid en aantekelijk enthousiasme doet, is het resultaat toch niet echt verrassend. Het denken over de stad, zo blijkt, loopt vrijwel parallel met het denken over architectuur. Een mooi voorbeeld daarvan is de Londense Regent Street, die ooit een modieus succes was, om vervolgens roemloos gesloopt te worden. Een enkeling vond dat jammer, maar de meeste waarnemers begrepen toch wel dat de stucco architectuur hopeloos uit de tijd was, terwijl de kleine winkelruimtes achterhaald waren door ontwikkelingen in de detailhandel.

Denslagen besteedt ook de nodige aandacht aan het plan van Wren om Londen na de grote brand in 1666 op een geheel nieuwe leest te herbouwen. Die grootse visie is gestrand op het particulier eigendom van de grond, maar de diepe afkeer van de middeleeuwse stad tekende zich toen al heel duidelijk af. En die afkeer zou nog drie eeuwen lang een constante blijven in het denken over de stad. Het middeleeuwse Parijs is in de tweede helft van de negentiende eeuw vrijwel geheel gesloopt. Ook toen protesteerde alleen een enkeling, zoals Victor Hugo. De meeste mensen vonden dat labyrint van smerige stegen en armoede geen prettig gezicht. Toen Whistler zijn inmiddels befaamde etsen van de oudste delen van Amsterdam maakte, vond men dat in de hoofdstad eigenlijk ongepast.

In Londen wordt Denstlagen ook geconfronteerd met het probleem dat elke auteur kent die heeft geprobeerd om de stedelijke ruimte te beschrijven. Laat staan stedelijke ruimte die verdwenen is. Een gebouw kan nog redelijk goed afgebeeld worden, met opstanden, plattegronden en foto's. Maar bij beschrijvingen van de stedelijke ruimte raakt de lezer al snel het spoor bijster. Vereist is een zeer goede en leesbare plattegrond die vergezeld gaat van optimale afbeeldingen. Wie Londen niet heel goed kent, zal grote moeite hebben met de getuigenissen die Denstlagen opvoert. Het hoofdstuk over Parijs is minder problematisch, omdat

velen deze stad redelijk kennen. Bovendien is het oude centrum van Parijs nog min of meer herkenbaar. Toch zal de hedendaagse bezoeker tevergeefs zoeken naar de charmes die ooit de Jardin des Tuileries zo onweerstaanbaar maakten. En ook de boulevards met hun daverende autoverkeer hebben niets meer gemeen met de mondaine stad die rond 1900 het centrum van de wereld was. Eigenlijk gaat elke vergelijking tussen de werkelijkheid van nu en de beschrijvingen van toen geheel mank. Voor een goed begrip van 'de hoofdstad van de negentiende eeuw' kan de lezer beter een boek met foto's van Eugène Atget raadplegen. En het middeleeuwse Parijs is niet helemaal verdwenen, want Charles Marville heeft het gefotografeerd, nota bene in opdracht van Haussmann, die ook opdracht gaf voor de sloop.

Denslagen heeft Londen, Parijs en New York natuurlijk gekozen omdat er een soort chronologische logica in schuilt. Parijs was nog een uitgewoende middeleeuwse stad toen Londen in de achttiende eeuw spectaculair vernieuwd werd. Een eeuw later volgde Parijs, zelfs Berlage moest toegeven dat Parijs 'de mooiste stad van de wereld' was, ondanks zijn principiële bezwaren tegen de historiserende architectuur. New York is natuurlijk de hoofdstad van de twintigste eeuw, hoewel Los Angeles misschien ook wel een goede kandidaat is. Reyner Banham wist het wel zeker. Maar Manhattan heeft met zijn hoogbouw het denken over de stad diepgaand beïnvloed. Velen denken nog steeds dat hoogbouw essentieel is voor de toekomst van de mensheid. Ook Berlage was onder de indruk in New York, maar hij dacht niet dat het een mooie stad was.

Hoewel Denslagen dat zelf niet expliciet concludeert, verdwijnt het idee van een mooie stad met New York achter de horizon. Men is verbijsterd, dat wel. Rem Koolhaas wordt opgevoerd als de muze van de Big Apple, en zijn boek *Delirious New York* uit 1978 geeft daar ook alle aanleiding toe. Het is een architectendroom die werkelijkheid is geworden. Decennialang hadden architecten gefantaseerd over gebouwen die het menselijk bestaan kunnen samenpersen in een notendop. Op Manhattan was de hele wereld bijeengebracht op loopafstand, de schilderkunst, het grote geld, muziek, enzovoort, dankzij hoogbouw. Maar tot verbazing van Denslagen zegt Koolhaas niet dat het mooi is. Banham heeft ook nooit geschreven dat Los Angeles mooi is, misschien is esthetische terminologie niet van toepassing op steden die cultureel niets gemeen hebben met het oude Europa.

Ten slotte rijst een aantal min of meer principiële vragen. Met name Sitte komt er bekaaid vanaf. Op pagina 110 wordt hij opzijgezet als een amateur die geen bibliografie heeft gemaakt. Dat is een wat schril verwijt aan een architect die helemaal niet de pretentie heeft om wetenschap te bedrijven. Wat is er mis met de beschrijving van Sitte van de middeleeuwse stedelijke

ruimte? Is dat minder legitiem dan de lofzang van Koolhaas op New York? Zelfs de leden van de CIAM moesten na de oorlog toegeven dat de historische steden waar zij bijeenkwamen eigenlijk heel aantrekkelijk waren. Sitte heeft gewezen op een vorm van stedelijkheid die voor de vele auteurs die Denslagen citeert geheel onbegrijpelijk was geworden. Zijn boek zou evenwichtiger zijn geweest met meer aandacht voor de herontdekking en de inmiddels grote populariteit van historische binnensteden.

Maar dan nog is de historiografie die hij schetst problematisch. De waardering van stadsbeelden laat zich moeilijk systematiseren, net als de waardering voor schilderkunst, die in wezen ook ondoorgrondelijk is. Daar komt nog bij dat beroemde stadsbeelden doorgaans niet ontworpen zijn. Er is door een reeks van toevalligheden een collage ontstaan van gebouwen die met elkaar een memorabel beeld vormen. Daarom is de stedenbouw als ontwerpdiscipline pas uitgevonden in de twintigste eeuw, toen de planning van infrastructuur dat noodzakelijk maakte. Het moderne Berlijn, schreef Roman Heiligenthal in de jaren twintig, is eigenlijk gebouwd door spoorwegingenieurs. Beschrijvingen en reisgidsen zeggen meer over hun auteurs en de reizigers dan over de stad als bouwwerk. Van Eesteren keek altijd goed naar stadsbeelden, zoals alle stedenbouwkundigen doen. Maar hij was geen toerist. De stadsbeelden die hij verzamelde voor lezingen waren altijd verrassend en bedoeld om een nieuwe esthetica te ontwikkelen voor een stedelijke ruimte die niet meer wordt gedomineerd door monumentale gebouwen.

Denslagen heeft volkomen gelijk wanneer hij pleit voor een 'topografische historiografie' (p. 21). Of dat veel nut heeft voor de ontwikkeling van de stedenbouw of de monumentenzorg staat te bezien, maar in elk geval is het een interessant wetenschappelijk project. Kunsthistorici hebben altijd hun neus opgehaald voor topografische kunst. Stads- en dorpsgezichten worden beschouwd als een soort ansichtkaarten en de beschrijvingen van die doorgaans verdwenen wereld leest niemand. Het boek van Karl Scheffler over Parijs wordt terloops genoemd door Denslagen, maar zijn boek *Holland* uit 1930 zou het beginpunt kunnen vormen van een vaderlandse historiografie, geïllustreerd met het werk van een hele generatie vergeten topografische kunstenaars, voor het laatst genoemd door Swillens in de Heemschutserie, deel 43, *Nederland in de prentkunst* (1944). Etsers als Van der Valk, Witsen, Brandenburg en Roodenburg. Ook de Verkade-albums worden nooit beschouwd als een monumentaal kunstwerk. Wat betreft de topografische historiografie in Nederland is er nog werk voor veel promovendi. Misschien is dat niet precies wat Denslagen bedoelt, maar het zou een doorbraak zijn in het kunsthistorisch onderzoek.

VINCENT VAN ROSSEM