

1967 Alison & Peter Smithson

Waar te lopen en waar te rijden in onze hippe nieuwe kleren en onze glanzende nieuwe auto's

Alison en Peter Smithson nemen om diverse redenen een opvallende plaats in de architectuurgeschiedenis in [Smithsons 1953]. Twee gebouwen uit hun oeuvre, de middelbare school in Hunstanton (1949-1954) en het geraffineerde kantorencomplex voor The Economist (1959-1964) in Londen zijn mijlpalen van de naoorlogse architectuurstroming New Brutalism [Banham 1955]. Niet-gerealiseerde projecten zoals het woningbouwmodel Golden Lane (1951-1952) en het stedenbouwkundig plan voor de wedstrijd Hauptstadt Berlin (1958) zijn invloedrijke concepten gebleken. Ten slotte hebben Alison en Peter Smithson zich naast hun ontwerp praktijk als begenadigde publicisten gemanifesteerd. Een gedeelte van hun teksten werd gebundeld in de boeken *Ordinariness and Light* (1970) en *Without Rhetoric* (1973). De tekst 'Where to walk and where to ride in our bouncy new clothes and our shiny new cars' is geschreven ter voorbereiding van een bijeenkomst van Team X, het losse samenwerkingsverband na de opheffing van CIAM van onder anderen de Smithsons, Jaap Bakema, Georges Candilis, Shadrach Woods en Aldo van Eyck [Van Eyck 1947]. Alison en Peter Smithson wijzen hierin op de discrepantie tussen architectuur en de nieuwe levensstijl van de consumptiemaatschappij. De aandacht voor onder meer mode, auto's en televisie is niet zo verwonderlijk, want de Smithsons waren in de jaren vijftig ook betrokken bij de Londense kunstbeweging Independent Group, die een voorkeur voor de esthetiek van de massacultuur koesterde. De aandacht voor het alledaagse leven, de gemeenschapspatronen die daarbij ontstaan en het belang van (auto)mobilititeit zijn kenmerkend voor het denken over architectuur van de Smithsons. Het is opmerkelijk hoezeer dit beeld van modieuze kleren en blinkende bolides in een verstedelijkt landschap met architectuur die veel trager evolueert, nog steeds relevant is. (KB)

oorspronkelijke publicatie Tekst geschreven ter voorbereiding van de bijeenkomst van Team X in Parijs, januari 1967.
bron Alison en Peter Smithson, 'Where to walk and where to ride in our bouncy new clothes and our shiny new cars', in: Alison Smithson (red.), *The Emergence of Team 10 out of CIAM*, Architectural Association, Londen 1982, pp.88-91.
literatuur Christoph Grafe, 'Eindige ordes en de kunst van de alledaagse bewoning. De Hunstanton School van Alison en Peter Smithson', *Oase* (1998) nr. 49/50, pp.66-85.
Anne Massey, *The Independent Group. Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, Manchester University, Manchester 1995.
David Robbins (red.), *The Independent Group. Postwar Britain and the Aesthetics of Plenty*, MIT Press, Cambridge (Mass.) 1990.

■ heterotopie ■ kapitalisme ■ stedelijkheid ■ volk

Sinds 1953 is Europa erin geslaagd zijn levensstijl te veranderen, het symbool hiervan is de auto. De nieuwe stijl bereikt vrijwel de gehele samenleving via hippe kleding en de bijbehorende gear. Het woord gear alleen al, met zijn ondertoon van sport en sportapparatuur, verwijst naar een benijde en benijdenswaardige kwaliteit van leven die voorheen slechts aan de happy few was voorbehouden.

Alledaagse meisjes die naar hun alledaagse werk gaan versieren de straten van kleine en grote steden.

Vrolijke meubelen in wegwerpstijl zijn, althans in de grote metropolen, verkrijgbaar (al zijn ze nog wel kostbaar).

In het interieur van alledaagse huizen zijn lichte kleuren nu heel normaal geworden.

De televisie heeft de blik van de mens verruimd en een nieuwe klasse tot het besef gebracht dat ze als groep behoefte heeft aan een eigen levensstijl.

Wij architecten hebben nog steeds geen modus voor het bouwen gevonden die bij deze levensstijl past – we hebben nog geen plaatsen gebouwd ‘waar het allemaal kan gebeuren’.

Met name onze woonhuizen zijn rigide en onvriendelijk.

Een weerbare stijltraditie heeft zich staande weten te houden in de rijtuigfabricage (want zowel koetsen als boerenkarren waren altijd stijlvol – misschien de boerenkarren nog het meest) en de kledingbranche (met zijn ongegeneerde aandacht voor het accent, voor lijn, voor sociale stemming, voor hoe materialen aanvoelen, niet alleen hoe ze ogen) en zit ook na een wilde rit door de serieproductie nog steeds in het zadel. Wij kunnen daarentegen slechts schaamte voelen voor ons eigen ambacht (door toedoen van de moralisten hebben wij onze stijltraditie aan het eind van de negentiende eeuw verloren), omdat we over ons heen hebben laten lopen door de serieproductie van huizen. Wij hebben de fabrikanten hiervan nog altijd geen droomstad voorgehouden om naartoe te kunnen werken, of zelfs maar een maquette van een fragment ervan dat ze uit afgunst zouden willen namaken. De huidige bouwindustrie is als de confectie-industrie, maar dan zonder de couturiers.

Net als modeontwerpers moeten we, om effectief te kunnen ontwerpen, de bestaande situatie onder ogen zien. We moeten het bezit van auto's als een normaal verschijnsel accepteren, evenals de wijde verspreiding van radio's en verscheidene andere geluidsinstallaties in huizen, de hogere levensstandaard en de toegenomen koopkracht, die allemaal een groter woonvolume per gezin noodzakelijk maken.

Deze dingen vragen van nature om een lagere stedelijke dichtheid, een grotere afstand tussen dingen, meer openheid. Een ander gevoel, een andere stijl.

Ook geïndustrialiseerde bouwmethoden moeten we accepteren; wat het ontwerp betreft kunnen gebouwen van nu even uniek zijn als in de Middeleeuwen, alleen bestaan ze uit grotere onderdelen, die bovendien meestal van beton zullen zijn. (De torens van Drancy buiten beschouwing gelaten, begon de toepassing van geprefabriceerde betonelementen in gevels bij de Unité, en bereikte pas in 1958 een echt industrieel niveau in Roehampton. Sindsdien is een heel nieuwe industrie ontstaan, een industrie die inmiddels beschikt over een uitgebreide technische kennis die voor het oprapen ligt.)

Dat we niet in staat zijn geweest de geest van onze tijd te vangen, niet geprofiteerd hebben van deze recent geperfectioneerde middelen, heeft vooral te maken met het feit dat we zelf niet goed weten waar te lopen en waar te rijden in onze hippe nieuwe kleren en onze glanzende nieuwe auto's.

Wat ons in Parijs aantrekt is het stillevengevoel van de stad als collectieve kunstvorm: daarom kunnen we een Simenon niet wegleggen, gefascineerd als we zijn door het bijna dierlijke verband tussen plaats en levenspatroon; een verband waarvan we weten dat we het kwijt zijn.

We kunnen dit verband alleen reconstrueren als we uitgaan van de band tussen mensen en die plaatsen waarvan we weten dat ze leven.

We leven rondom onze huizengroepen, we verplaatsen ons; we leven rondom onze werkplaatsen, we verplaatsen ons; we doen boodschappen en verplaatsen ons opnieuw.

Het grootste verschil met ons vroegere leefpatroon is dat we nog maar zelden van de ene wijk naar de andere lopen (of rijden op een wijze die het mogelijk maakt mensen, huizen en lucht te zien) als de afstand groter is dan een halve kilometer. Zodoende ervaren we de stad niet langer als een continue eenheid, maar eerder als een reeks gebeurtenissen.

Een stadspatroon dat aan de nieuwe levensstijl beantwoordt, zou moeten bestaan uit uitgestrekte, bevattelijke huizengroepen in een leefbare omgeving met onaantastbare, rustige ruimten, uit bevattelijke werkplaatsen in een leefbare omgeving, uit Disneylandachtige winkelwandelzones waar men op zijn gemak kan rondkuieren, met daartussen gemakkelijke en anonieme verplaatsingsmogelijkheden. Dit zou een organisatiemodus opleveren die overeenstemt met onze dagelijkse ervaringen en met het beeld dat we in ons hoofd hebben van het alledaagse stedelijke leven. Dan zouden we weten waar te lopen in onze hippe nieuwe kleren en waar te rijden in onze glanzende nieuwe auto's.

Het moet mogelijk zijn zo'n huizengroep in een leefbare omgeving – stabiel, herkenbaar en herbergzaam – te bouwen en daar moeten we naartoe werken. Als we een groep kunnen bouwen die zo groot is dat een levensstijl binnen zijn eigen grenzen kan overleven en zo sterk dat het essentiële karakter van zijn plaats bij veranderingen behouden blijft of zelfs versterkt wordt, dan kwijten we ons pas werkelijk van onze taak. Want als er een goede infrastructuur wordt ontwikkeld, dan staat deze in dienst van zulke gebieden, maar als – zoals meestal het geval is – de stad slecht georganiseerd is, dan hebben we het ten minste ergens leefbaar gemaakt.

Uit *Dat is architectuur*, p. 397.