

## 1968 Robert Venturi & Denise Scott Brown

### Leren van Las Vegas

Twee jaar na *Complexity and Contradiction* begon Robert Venturi aan een reeks publicaties in samenwerking met Denise Scott Brown [Venturi 1966]. Architecte en stedenbouwkundige Denise Scott Brown (1931) studeerde aan de Universiteit van Witwatersrand in Johannesburg (Zuid-Afrika) en vervolgens aan de Architectural Association School in Londen, waar ze in 1955 afstudeerde. In 1956 haalde ze een diploma in tropische architectuur. Vervolgens verbleef ze in Italië en Engeland, waarna ze met haar echtgenoot Robert Scott Brown (†1959) de overstek naar de Verenigde Staten maakte. Hier behaalde ze in 1965 een master in stadsplanning aan de universiteit van Pennsylvania. Vanaf 1967 leidt Denise Scott Brown met haar tweede echtgenoot Robert Venturi het architectenbureau Venturi, Rauch, Scott Brown (vanaf 1992 Venturi/Scott Brown and Associates). Scott Brown is verantwoordelijk voor de stedenbouwkundige projecten van het bureau en heeft een grote inbreng in de theoretische onderbouwing van het werk. Deze is gebaseerd op een unieke combinatie van vertrouwdheid met tendensen in de Europese architectuurtheorie, kennis uit de eerste hand van de Amerikaanse advocacy planning en een grote belangstelling voor de populaire cultuur. Scott Brown doceerde stedenbouw aan verschillende prominente universiteiten, zoals Berkeley en Yale, waar ze de colleges 'Learning-from-Las-Vegas' en 'Learning-from-Levittown' organiseerde [Venturi & Scott Brown 1971]. Het documentatiemateriaal over Las Vegas werd in samenwerking met Robert Venturi eerst in de vorm van artikelen gepubliceerd (Architectural Forum 1968, 1971) en vervolgens in samenwerking met Robert Venturi en Steven Izenour als boek, *Learning from Las Vegas* (1972). De auteurs leggen de nadruk op het belang van de populaire cultuur en van de commercieel geïnspireerde architectuur van de strip als bron voor serieuze architectuur. Het nastreven van pluraliteit is voor hen synoniem met rijkdom aan betekenis. Las Vegas wordt als model voor de herstructurering van de stedelijke vorm voorgesteld: de strip in Las Vegas is gelijkwaardig aan de piazza in Rome. Symbolen beschouwen zij als essentieel voor het creëren van herkenbaarheid en voor het karakteriseren van plaatsen in de stad. Ook in hun eigen architectuur verwerkten Venturi en Scott Brown de inzichten die ze hadden opgedaan in hun veldwerk in Las Vegas. Vaak volgen de projecten van het bureau het principe van de decorated shed: een eenvoudig volume dat status krijgt doordat de bovenmaatse voorgevel zeer picturaal en decoratief is uitgewerkt. (PR/HH)

**oorspronkelijke publicatie en bron** Robert Venturi en Denise Scott Brown, 'A significance for A&P Parking Lots or Learning from Las Vegas', *The Architectural Forum* 132 (1968) nr. 2, pp. 37-43 [fragmenten pp. 37-41; zie ook Robert Venturi, Denise Scott Brown en Steven Izenour, *Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of architectural form*, MIT Press, Londen 1972].

**literatuur** Peter Arnell, Ted Bickford en Catherine Bergart (red.), *Robert Venturi and Denise Scott Brown: A View from the Campidoglio. Selected Essays 1953-1984*, Harper & Row, New York 1984.

Robert Venturi en Denise Scott Brown, *Venturi Scott Brown and associates, on houses and housing*, Academy Editions, Londen 1992.

■ rationaliteit ■ semiotiek ■ stedelijkheid ■ tegenspraak ■ volk

Leren van het bestaande landschap is voor een architect een manier om revolutionair te zijn. Niet de meest voor de hand liggende manier, die is Parijs afbreken en opnieuw beginnen zoals Le Corbusier in de jaren twintig opperde, maar een andere, meer tolerante manier: namelijk het in twijfel trekken van hoe wij naar de dingen kijken.

De commerciële strook en de Las Vegas Strip in het bijzonder – het voorbeeld bij uitstek – daagt de architect uit tot een positieve, tolerante kijk op zaken. Architecten hebben niet langer de gewoonte om onbevooroordeeld de omgeving in ogeschouw te nemen, omdat de orthodoxe moderne architectuur progressief, zo niet revolutionair, utopisch en puristisch is; zij is niet tevreden met de *bestaande* omstandigheden. De moderne architectuur is allesbehalve toegankelijk geweest: architecten veranderden liever de bestaande omgeving dan dat zij werkten met wat er was.

Maar om vanuit het alledaagse een nieuw inzicht te verkrijgen is niets nieuws: de schone kunsten volgen de volkskunst wel vaker. De romantische architecten uit de achttiende eeuw ontdekten een bestaande en conventionele, rustieke architectuur. Vroege moderne architecten maakten zich een bestaand en conventioneel industrieel vocabularium eigen, zonder veel aanpassingen. Le Corbusier hield van graansilo's en pakketboten; het Bauhaus zag eruit als een fabriek; Mies verfijnde de details van Amerikaanse staalfabrieken voor betonnen gebouwen. Moderne architecten werken met analogie, symbool en beeld – ofschoon zij zich uitputten in beweringen dat er naast de structurele noodzakelijkheid en het programma zo goed als niets anders is dat hun vormen bepaalt – en zij ontlene inzichten, analogieën en prikkels uit onverwachte beelden. Er schuilt een zekere perversiteit in het leerproces: we kijken achterom naar de geschiedenis en de traditie om vooruit te komen; we kunnen eveneens omlaag kijken om hogerop te komen.

[...]

#### ARCHITECTUUR ALS RUIMTE

Architecten zijn betoverd geweest door een enkel element van het Italiaanse landschap: de *piazza*. De traditionele, op voetgangers afgestemde en verfijnd omsloten ruimte is gemakkelijker te bevatten dan de ruimtelijke uitgestrektheid van Route 66 en Los Angeles. Architecten zijn opgevoed met Ruimte en een omsloten ruimte is het gemakkelijkst te bevatten. Gedurende de afgelopen veertig jaar hebben de theoretici van de moderne architectuur (Wright en Le Corbusier af en toe uitgezonderd) hun aandacht gericht op ruimte als het essentiële ingrediënt dat de architectuur scheidt van de schilderkunst, de beeldhouwkunst en de literatuur. Hun definities bejubelen de uniekheid van het medium en hoewel ruimtelijke kenmerken in de beeldhouwkunst en de schilderkunst soms zijn toegeestaan, is sculpturale of picturale architectuur onaanvaardbaar. Dit komt doordat ruimte heilig is.

[...]

#### ARCHITECTUUR ALS SYMBOOL

[...]

Het reclamebord van het Monticello Motel, het silhouet van een enorme chippendale ladenkast, is zichtbaar vanaf de snelweg, nog voordat het motel zelf in zicht komt. Deze architectuur van stijlen en tekens is antiruimtelijk; het is een architectuur waarin communicatie het wint van de ruimte; communicatie domineert de ruimte als element in de architectuur en in het landschap. Maar het gaat hier om een landschap op een nieuwe schaal. De filosofische associaties van het oude eclecticisme riepen subtiele en complexe betekenissen op, die men in de dociele ruimte van een traditioneel landschap moest proeven. De commerciële overredingskracht van het snelwegeclecticisme brengt een ruwe schok teweeg in de enorme en complexe setting van een nieuw landschap van grote ruimten, hoge snelheden en complexe programma's. Stijlen en tekens leggen verbindingen tussen vele elementen, die ver

uit elkaar liggen en op hoge snelheid worden gezien. De boodschap is laag-bij-de-gronds commercieel, de context is voornamelijk nieuw.

Een automobilist kon dertig jaar geleden zijn gevoel van oriëntatie in de ruimte vasthouden. Op het eenvoudige kruispunt bevestigde een klein verkeersbord met een pijl wat hij al wist. Hij wist waar hij was. Tegenwoordig is dat kruispunt een klaverblad. Om linksaf te slaan, moet hij rechtsaf slaan [...]. Maar de automobilist heeft geen tijd om stil te staan bij paradoxale haarkloverijen in een gevaarlijk, bochtig doolhof. Hij vertrouwt tekens om hem de weg te wijzen – enorme tekens in uitgestrekte ruimten die met hoge snelheden voorbijschieten.

De dominantie van tekens over de ruimte is op voetgangersschaal te zien op grote vliegvelden. Het voetgangersverkeer in een groot spoorwegstation vereiste niet veel meer dan een eenvoudig, axiaal systeem van taxi naar trein, via loket, winkels, wachtkamer en peron, met gebruik van zo goed als geen tekens. Architecten maken bezwaar tegen het gebruik van tekens in gebouwen: 'als de plattegrond duidelijk is, zie je vanzelf waar je heen moet'. Maar complexe programma's en omgevingen vereisen complexe combinaties van media die verder gaan dan de zuiverdere architecturale drie-eenheid van structuur, vorm en licht ten dienste van ruimte. Zij vragen eerder om een architectuur van klare taal dan van subtiele expressie.

#### DE ARCHITECTUUR VAN DE OVERREDING

Het klaverblad en het vliegveld communiceren met de menigte die zich in auto's of te voet voortbeweegt en zorgen zo voor efficiëntie en veiligheid. Maar in de ruimte kunnen woorden en symbolen voor commerciële overreding worden gebruikt. In een bazaar in het Midden-Oosten zijn geen tekens – de *strip* bestaat vrijwel helemaal uit tekens. In de bazaar verloopt de communicatie via nabijheid. De kopers kunnen de handelswaar aan weerszijden van de smalle gangpaden voelen en ruiken en de koopman past uitvoerige mondelinge overreding toe. Hoewel er wel tekens voorkomen, vindt in de smalle straatjes van de middeleeuwse stad de overreding voornamelijk plaats via het daadwerkelijk zien van het gebak en het ruiken van de geur die door de deuren en ramen van de bakkerij naar buiten komt. Op Main Street wordt de scène bijna even sterk gedomineerd door tekens, van de etalages voor de voetgangers langs de trottoirs tot de borden buiten die ten behoeve van de automobilisten dwars op de weg zijn geplaatst.

De etalages van de supermarkten op de commerciële strook bevatten geen koopwaar. Er kunnen borden zijn waarop de aanbiedingen van de dag worden aangeprezen, maar die zijn er om gelezen te worden door de voetgangers die naderen vanaf het parkeerterrein. Het gebouw zelf staat een stuk van de snelweg af en gaat gedeeltelijk schuil achter de geparkeerde auto's, zoals het grootste deel van de stedelijke omgeving. Het uitgestrekte parkeerterrein ligt voor het gebouw, niet erachter, vanwege het gemak maar ook omdat het een symbool is. Het gebouw is laag, omdat de airconditioning lage ruimten vereist en omdat het gebruik van een tweede verdieping in de marketingtheorie wordt ontraden. De architectuur is neutraal, omdat die vanaf de weg bijna niet is te zien. Zowel koopwaar als architectuur zijn losgekoppeld van de weg. Het in het oog springende teken overbrugt de afstand en verbindt de automobilist met de winkel, en verder langs de weg worden cakemix en wasmiddelen door de nationale fabrikanten aangeprezen op enorme, naar de weg toe gekeerde reclameborden. Het grafische teken in de ruimte is de architectuur van dit landschap geworden. Binnen heeft de A&P zich bekeerd tot de bazaar, zij het dat de grafische verpakking de mondelinge overredingskracht van de koopman heeft vervangen. Op een andere schaal grijpt ook het winkel-

centrum langs de snelweg door middel van zijn voetgangerspromenades terug op de middeleeuwse straat.

#### HISTORISCHE TRADITIE EN DE A&P

De A&P-parkeerplaats is een actuele fase in de evolutie van grote ruimten sinds Versailles. De ruimte die de snelweg met zijn hoge snelheden scheidt van de lage, verspreid liggende gebouwen, geeft geen omsluiting en slechts weinig richting. Zich over een piazza bewegen is zich bewegen tussen hoge, omsluitende vormen. Zich door dit landschap bewegen, is zich over een enorm uitgestrekte textuur bewegen: de megatextuur van het commerciële landschap. De parkeerplaats is de parterre van het asfaltlandschap. De patronen van de parkeerlijnen geven richting, ongeveer net zoals de bestratingspatronen, trottoirbanden, boorden en de *tapis verts* in Versailles de richting aangeven. Het raster van lantaarnpalen vervult dezelfde functie als de obelisk en de rijen urnen en beeldhouwwerken en verschaft de uitgestrekte ruimte oriëntatiepunten en samenhang. Maar het zijn de tekens langs de snelweg die met hun plastische vormen of picturale contouren, hun bepaalde plaats in de ruimte, hun gebogen vormen en hun niet mis te verstane betekenissen de megastructuur identificeren en verenigen. Zij maken met woorden en symbolen verbindingen in de ruimte en zenden van ver, via honderden associaties en in luttele seconden een complex van betekenissen uit. Het symbool domineert de ruimte. Architectuur is niet genoeg. Aangezien de ruimtelijke verbanden meer door symbolen worden gelegd dan door vormen, wordt de architectuur in dit landschap symbool in de ruimte in plaats van vorm in de ruimte. De architectuur zelf definieert slechts zeer weinig: het grote teken en het kleine gebouw is de regel van Route 66.

Het teken is belangrijker dan de architectuur. Dit komt tot uitdrukking in het budget van de eigenaar: het bord aan de straat is een vulgaire extravagantie, het gebouw erachter een bescheiden noodzakelijkheid. Wat goedkoop is, is de architectuur. Het gebouw is soms het teken: het restaurant in de vorm van een hamburger is tegelijk een plastisch symbool en een architectonische behuizing. In de architectuur van vóór de Moderne Beweging waren tegenstrijdigheden tussen buiten en binnen heel gewoon, in het bijzonder in de stedelijke en de monumentale architectuur. Barokke koepels waren zowel symbolen als ruimtelijke constructies, buiten waren zij groter in schaal en hoger dan binnen teneinde hun stedelijke omgeving te domineren en hun symbolische boodschap uit te dragen. De valse gevels van winkels in het Westen deden hetzelfde. Zij waren groter en hoger dan het interieur waarvoor zij als façade dienden om de belangrijkheid van de winkel tot uitdrukking te brengen en het aanzien en de eenheid van de straat te verhogen. Maar valse gevels zijn van dezelfde orde en schaal als Main Street. Van het woestijnstadje langs de snelweg in het Westen van vandaag kunnen wij nieuwe en boeiende lessen leren over een onzuivere architectuur van de communicatie. De lage kleine gebouwen, grijsbruin als de woestijn, maken zich los en trekken zich terug van de straat die nu de snelweg is, hun valse gevels gedemonteerd en dwars op de snelweg geplaatst als grote, hoge tekens. Als je de tekens weghaalt is er geen stad meer. De woestijnstad is een moment van geïntensiverde communicatie langs de snelweg.

Las Vegas is de apotheose van de woestijnstad. Een bezoek brengen aan Las Vegas in het midden van de jaren zestig was als een bezoek brengen aan Rome in de late jaren veertig. Voor jonge Amerikanen in de jaren veertig, alleen bekend met de op automobielschaal gebouwde rasterstad en de antistedelijke theorieën van de vorige generatie architecten, waren de traditionele stedelijke ruimten, de vermenging van stijlen waarin toch een continuïteit bleef bestaan en de voetgangersschaal van de Italiaanse *piazza* een ware openbaring. Zij

herontdekten de *piazza*. Twintig jaar later zijn architecten wellicht klaar voor soortgelijke lessen over de grote open ruimte, grote schaal en hoge snelheid. Las Vegas is voor de *strip* wat Rome is voor de *piazza*.

[...]

#### SYSTEEM EN ORDE OP DE STRIP

Het beeld van de commerciële strook is chaos. De orde in dit landschap is niet direct zichtbaar. De doorgaande snelweg zelf en zijn systeem voor afslaan en keren zijn absoluut consistent. De middenstrook biedt plaats voor de U-bochten die nodig zijn voor het gemotoriseerde flaneren van de casinobezoekers, evenals voor het linksaf slaan naar het lokale stratenpatroon dat door de *strip* wordt doorkruist. Rechts heeft de trottoirband veel openingen om af te slaan naar de casino's en andere commerciële ondernemingen en de bestrating vergemakkelijkt de lastige overgangen van de snelweg naar de parkeerplaatsen. De straatlantaarns zijn overbodig langs hele stukken van de *strip*, die onregelmatig maar overvloedig door de reclameborden wordt verlicht; maar overdag beginnen ze door de consistentie van hun vorm en plaatsing en door hun gebogen silhouet een continue ruimte van de snelweg aan te geven en contrasteert hun constante ritme krachtig met de onregelmatige ritmes van de tekens erachter.

Dit contrapunt versterkt het contrast tussen de twee soorten van orde op de *strip*: de voor de hand liggende visuele orde van de straatinrichting en de moeilijke visuele orde van de gebouwen en de tekens. De zone op de snelweg is een gedeelde orde. De zone naast de snelweg is een individuele orde. De elementen op de snelweg zijn publiek. De gebouwen en de tekens zijn privaat. In combinatie met elkaar omvatten zij continuïteit en discontinuïteit, gaan en stoppen, duidelijkheid en dubbelzinnigheid, samenwerking en concurrentie, de gemeenschap en rauw individualisme. Het snelwegsysteem brengt orde in de kwetsbare functies van afritten en opritten, evenals in het beeld van de *strip* als een samenhangend, geschakeld geheel. Het creëert eveneens plaatsen waar individuele ondernemingen kunnen groeien en beheerst de globale richting van die groei. Het laat afwisseling en verandering langs zijn zijanten toe en biedt ruimte aan de contrapuntische, concurrerende orde van de individuele ondernemingen.

Er bestaat orde langs de kant van de snelweg. Allerhande activiteiten wisselen elkaar af langs de *strip*: benzinestations, kleine motels en *multimilliondollar* casino's. Tot trouwkapelletjes omgebouwde bungalows ("wij accepteren creditcards") met aangebouwde, neonomlijste torenspitsen duiken in de richting van de binnenstad overal op. De onmiddellijke nabijheid van aanverwante activiteiten, zoals in een hoofdstraat waar je van de ene winkel naar de andere *loopt*, is langs de *strip* niet noodzakelijk, aangezien de interactie plaatsvindt via de auto en de snelweg. Je *rijdt* van het ene casino naar het andere, zelfs als ze naast elkaar liggen, vanwege de afstand ertussen en omdat een tussenliggend benzinestation eigenlijk wel goed van pas komt.

[...]

Uit *Dat is architectuur*, p. 420.