

Een 'tolerante' stedenbouw De esthetiek van de Raadhuisstraat in Amsterdam (1895-1899)

Ed Taverne

Vanaf het midden van de negentiende eeuw waren de snelle groei van steden en de opkomst van nieuwe vormen van verkeer en mobiliteit aanleiding tot de aanleg van winkelstraten en stadsboulevards, niet alleen in Europese, maar ook in tal van Amerikaanse steden. Meestal konden die pas worden gerealiseerd na ingrijpende stadsdoorbraken die vroegen om een nieuwe vorm van stedelijke planning. Daarbij waren niet alleen verkeerstechnische belangen in het geding, maar ook die van stedelijke commercie, openbare hygiëne en stadsesthetiek. Bovendien bood een meer systematische aanpak van stadsplanning, een nieuwe maatschappelijke elite uit de wereld van bestuur, economie en cultuur een instrument om de stedelijke ruimte tot drager te maken van politieke en sociale waarden. Model bij uitstek voor dergelijke ingrijpende stadsoperaties was het door Baron Haussmann en Napoleon III ontworpen, nieuwe stratenplan van Parijs, met als sluitstuk de als één uniform bouwwerk opgevatte, Avenue de l'Opéra (1878).

Hoewel weinig steden zich een dergelijk kostbare straataanleg konden permitteren, is de invloed uit Parijs op tal van hoofdsteden omstreeks 1900 merkbaar.¹ Zo is in Noord-Amerika de City-Beautiful Movement een prachtig voorbeeld van een op Parijs georiënteerde, bestuurlijke en stedenbouwkundige doctrine die richting heeft gegeven aan incidentele projecten van stedelijke vernieuwing in steden als Chicago, Philadelphia en Washington DC. In de tweede helft van de negentiende eeuw vonden er in tal van Europese hoofdsteden vergelijkbare operaties plaats die, hoewel in architectonische zin wellicht minder strak geregisseerd dan die van Parijs, niettemin indrukwekkende en leerrijke voorbeelden zijn van stedelijke reconstructie omstreeks 1900. Recentelijk heeft Schubert gewezen op de betekenis van de stadsdoorbraak van Kingsway-

¹ A. Sutcliffe, (ed.), *Metropolis 1890-1940*, London 1984; Th. Hall, *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, London 1997; M. Wagenaar, *Stedebouw en burgerlijke vrijheid. Contrasterende carrières van zes Europese hoofdsteden*, Bussum 1998

Aldwych in London (1889-1935) en Daniele Regis op die van de Via Diagonale in Turijn (1885-95).² Opmerkelijk is dat, internationaal gezien, tot nu toe weinig aandacht is besteed aan de vele initiatieven tot verbetering en verfraaiing van de Amsterdamse binnenstad in dezelfde periode. Daar heeft de brandmerking van Berlages plannen voor Amsterdam-Zuid (1901-1917) als het begin van een sociale stedenbouw in Nederland, geleid tot de onderwaardering van het grootscheeps project van 'hausmannisering' van de Amsterdamse binnenstad, met als kernstuk: de aanleg en bebouwing van de Raadhuisstraat achter het Paleis op de Dam (1895/99). Een in de Nederlandse context grootschalig bouwproject met tal van esthetische, economische en technische implicaties die tezamen een fascinerend beeld geven van de opkomst omstreeks 1900 van de moderne *Groszstadt* als uitkomst van de wisselwerking tussen de stad als intellectueel idee en als fysiek artefact.

On-Hollandse boulevard

De laatste twee decennia van de negentiende eeuw was het Amsterdamse stadsbeeld, rijkelijk laat vergeleken met Wenen, Parijs of Londen, het toneel van ingrijpende veranderingen. Vanaf 1865 werd er, voor het eerst sinds twee eeuwen, weer buiten de vestingwerken van de stad gebouwd. Eerst aarzelend, maar spoedig in hoog tempo. Amsterdam moest onderdak bieden aan een bevolking die tussen 1850 en 1890 bijna was verdubbeld. Als teken van vooruitgang golden de vele bouwputten in de binnenstad. Daar werd gewerkt aan enkele grootschalige projecten zoals het Rijksmuseum (1883) en het Centraal Station (1889), die door hun zelfverzekerde situering aan de noord- en zuidkant, de stad moesten voorzien van een moderne aanblik. In de onafzienbare reeks van dempen, breken en bouwen in binnenstad en grachtengordel, nam de aanleg van een westelijke verkeersweg in 1895 een emblematische plaats in. De nieuwe straat wilde een verbinding maken tussen het Paleis op de Dam en de Westerkerk ten behoeve waarvan een forse doorbraak moest worden geforceerd door de monumentale gevelwanden van Heren- en Keizersgracht. Die ingreep werd, in

² D. Schubert, *Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung*, Braunschweig/Wiesbaden, 1997, S. 168ff.; D. Regis, *Torino e la Via Diagonale. Culture locali e culture internazionali nel secolo XIX*, Torino 1994

stedenbouwkundig-technische zin, met opmerkelijke precisie uitgevoerd waarbij civieltechnische kennis en commerciële bouwmarkt nieuwe verbindingen aangingen met architectonische ideeën over het stadsbeeld. De aanleg van deze moderne winkel-, woon- en kantoorstraat markeert het moment waarop in Amsterdam stadsaanleg ophield enkel een civieltechnische aangelegenheid te zijn en zich opwierp als een culturele discipline, gebaseerd op 'artistieke beginselen'.

Net als in vergelijkbare projecten elders in Europa, zoals de planning en constructie van Kingsway/Aldwych (1889-1935) in Londen en van de Via Diagonale (1885-1895) in Turijn, is ook in Amsterdam de monumentale enscenering van kantoren en winkelgalerij een illustratie van een nieuwe manier van denken over de stad die zijn wortels heeft in contemporaine ideeën over esthetiek, economie en techniek. Immers, in de Amsterdamse winkel- en kantoorarchitectuur werden Franse ideeën over de esthetiek van het stadsgezicht en stedelijke ervaring gecombineerd met de lokale appreciatie van het schilderachtige, dat wil zeggen Oudhollandse stadsbeeld. Tegelijk is het tracé van de Raadhuisstraat een fraai staaltje van stedelijke techniekontwikkeling, knoop- en innovatiepunt van nieuwe voorzieningen zowel op gebied van hygiëne als van verkeer en openbaar vervoer. Tenslotte zijn de kantoren en winkels voorbeelden van moderne commerciële architectuur die gebruik maakt van de nieuwste Amerikaanse bouwtypologieën en constructiemethoden. Hoewel in tal van opzichten vergelijkbaar met contemporaine winkelstraten in Parijs, Londen, Milaan of Turijn, moeten aanleg en bebouwing van de Raadhuisstraat ook gezien worden als deel van een ambitieus lokaal project, namelijk de transformatie van Amsterdam tot centrum van koloniale handel, bankwezen en cultuur, tot moderne *city* met internationale allure. Tot dat doel moest de binnenstad, zoals in zoveel steden in Europa en Noord-Amerika, worden aangepast en met name de bereikbaarheid van de Dam en directe omgeving met de beurs, kantoren en warenhuizen vanuit de perifere woonwijken worden verbeterd. Vanuit die visie werd in Amsterdam de Dam begin- en eindpunt van een stelsel van nieuwe *city*-assen die overeenkomstig de door Haussmann te Parijs geïntroduceerde methode, visueel in de stad werden verankerd door 'torenhuizen' of 'wolkschrapers' in de vorm van hotels, warenhuizen en kantoren die de stad voorzagen van een nieuwe stedelijke maat en profiel.³

³ M. Wagenaar, Amsterdam 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de

Ervaring van de moderniteit

In de eerste maanden van 1898 maakte de bekende Amsterdamse schilder George Hendrik Breitner ruim dertig foto's, een ets, een gouache en zeker twee schilderijen van de bouwput van de winkelgalerij in de Raadhuisstraat te Amsterdam.⁴ Breitners fascinatie voor bouwputten kan niet, zoals vaak is verondersteld, geïnterpreteerd worden als een artistiek protest tegen 'Stedenschenis'. Het is, daarentegen, veeleer een uiting van een genuanceerder interesse: de observatie en weergave van de caleidoscopische gestalte van het 'moderne' in het nieuwe Amsterdamse stadsbeeld. Een ambitie die zich niet beperkte tot Breitner of tot de Nederlandse schilderkunst omstreeks 1890, maar die veeleer karakteristiek is voor de herschikking van esthetiek en sociale praktijk; voor de esthetische heroriëntatie op de tegenstrijdige aspecten van het moderne leven die we zowel tegenkomen in de geschriften van Baudelaire en Marx als in de schilderkunst van Courbet en Manet tot aan die van de fotograaf Stieglitz en de schilder Max Weber.

Sinds kort is de directe weergave op schilderijen van scènes uit het dagelijks leven van stadsbewoners op straat, stations, in parken, renbanen maar ook in sloppen en stegen, een bijzonder thema van kunst- en architectuurhistorisch onderzoek. In 1937 schreef de Amerikaanse kunsthistoricus Meyer Schapiro in een essay over abstracte kunst: 'Early Impressionism, too, had a moral aspect. In its unconventionalized, unregulated vision, in its discovery of a constantly changing phenomenal outdoor world of which the shapes depended on the momentary position of the casual or mobile spectator, there was an implicit criticism of symbolic social and domestic formalities, or at least a norm opposed to these. It is remarkable how many pictures we have in early Impressionism of informal and spontaneous sociability, of breakfasts, picnics, promenades, boating trips, holidays and vacation travel. These urban idylls not only represent the objective forms of bourgeois recreation in the 1860s and 1870s; they also reflect in the very choice of subjects and in the new esthetic devices the conception of art as

veranderende orde van het stedelijk grondgebruik, Amsterdam 1990, p. 168-179

⁴ B. Bakker, E. Fleurbay, A.W. Gerlagh, *De verzameling Van Eeeghen. Amsterdamse tekeningen 1600-1950*, Zwolle 1988, p. 438-439, nr. 503; B. Bakker, 'De stad in beeld', in: B. Bakker, R. Kistemaker, H. Van Nierop, W. Vroom, P. Witteman (red.), *Amsterdam in de tweede Gouden Eeuw*, Bussum 2000, p. 100-135.

solely a field of individual enjoyment, without reference to ideas and motives, and they presuppose the cultivation of these pleasures as the highest field of freedom for an enlightened bourgeois detached from the official beliefs of their class'.⁵

Pas vele decennia later zijn Schapiros observaties aanleiding geworden voor een reeks van fascinerende studies, van Clark (1984), Robert Herbert (1988), Frascina (1993) en Boime (1995) waarin op een nieuwe manier naar Franse, negentiende-eeuwse schilderijen wordt gekeken en vragen aan de orde komen die betrekking hebben op openbare hygiëne, stadsplanning en allerlei vormen van sociaal gedrag.⁶ Studies die tevens hebben geleid tot museale publieksmanifestaties, zoals die over *Seurat and the Bathers* in London (1996/7) of die welke een jaar later in Parijs en Washington werd gehouden over *Manet, Monet and The Gare St. Lazare*. Beide tentoonstellingen werden begeleid door goed gedocumenteerde catalogi waarin picturale innovaties en iconografische eigenaardigheden in verband werden gebracht met de gevoelens van restauratie en verzet in Frankrijk na de Parijse *Commune* (1871).⁷

Wat deze sociale geschiedenis van de kunst vooral zo spectaculair maakt, is dat daarin niet zozeer de topografische identificatie van het moderne stadsleven aan de orde komt: de cartografie van boulevards, stationsgebouwen, bruggen, fabrieken of suburbs, maar veeleer het distilleren van de *modernité*: de ervaring en sensatie van het moderne leven. Het kunstwerk wordt gezien als de artistieke representatie van contemporaine, sociale kwesties en van het intellectuele debat daarover. Dat daarin de stad Parijs, in het bijzonder de door Haussmann bewerkstelligde afbraak en doorbraak, een centrale plaats inneemt, zal niemand verbazen. Parijs was niet alleen in architectonische zin *icon* van de moderne metropool, maar tegelijk ook theater van de modernisering van de samen-

⁵ Geciteerd door James Fenton in: 'Seurat and the Sewers', in: *The New York Review of Books*, septembre 1997. Meyer Schapiro's artikel is herdrukt in: *Modern Art* (Selected Papers, II), New York 1979, p. 192vv.

⁶ T.J. Clark, *The Painting of Modern Life*, New York 1985; R.L. Herbert, *Impressionism: Art, Leisure and Parisian Society*, New Haven/London 1988; F. Frascati e.a., *Modernity and Modernism. French Painting in the Nineteenth Century*, London 1993; A. Boime, *Art and the French Commune. Imaging Paris after War and Revolution*, Princeton (N.J.), 1995

⁷ J. Leighton, R. Thomson e.a., *Seurat and the Bathers*, London 1997; J. Wilson-Bateau, *Manet, Monet, and the Gare Saint-Lazare*, Washington/London 1998

leving, plaats waar alle daarmee gepaard gaande contradicties zich in verscherpte mate manifesteerden.⁸

Het was Baudelaire die in de sociale en architectonische morfologie van het zich veranderende Parijs, de principes herkende van een nieuwe esthetiek. Eén die niet dogmatisch, academisch maar anti-metafysisch was; die geheel los stond van de abstracties van de klassieke schoonheidsleer van bijvoorbeeld Winckelmann. Ook niet exclusief gerelateerd aan natuur en landschap, maar een schoonheid *toujours bizarre* en afhankelijk van de omgeving, het klimaat, zeden en gewoonten en van het temperament van de kunstenaar. Een schoonheid die minder met de geest dan met de zintuigen kon worden waargenomen en waarvoor Baudelaire een nieuwe literaire figuur in het leven riep: die van de *flâneur*. De *flâneur* heeft een zeldzaam oog voor de ware heroïek van het zich moderniserende leven. Hij is in staat om die te ontcijferen in onwaarschijnlijke situaties en op onvermoede plaatsen: prostituees op bruggen en in passages, absint-drinkers in kale cafés of huisschilders en parketschuurders in appartementen aan de nieuwe boulevards. Maar in het ‘betrappen’ van de eigenlijke dimensies van de moderniteit wordt, in de opvatting van Baudelaire, de *flâneur* links en rechts ingehaald door de ‘ideale schilder van het moderne leven’ (Manet), omdat die als enige zich bezig houdt met de twee onafscheidelijke aspecten van de moderniteit, dat wil zeggen: kennis van de eeuwige en onwrikbare wetten van de artistieke traditie combineren met een open oog voor contemporaine ervaring van het vluchtige, voorbijgaande en het schijnbaar futile.

Het is natuurlijk heel verleidelijk om in Breitner en diens schilderijen waar dienstmeisjes, volksvrouwen, voerlui en straatjongens schielijk voortijlen tussen de roerloze grachtenwanden van een grijs en mistig Amsterdam, de door Baudelaire ontworpen, ideale schilder van het moderne leven te zien.⁹

Alvorens daaraan toe te geven zal toch tenminste enige aandacht moeten worden geschonken aan de receptie van de Franse ideeën over *l'esthétique et la rue* in Nederland. In het bijzonder in Amsterdam in kringen van

⁸ R. Boomkens, *Een drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid*, Rotterdam 1998, p. 60-121

⁹ Bakker, *o.c.* (2000), p. 113vv; J.D.F. van Halsema, ‘Wie heel goed kijkt, die kan hem bijna zien. Baudelaire bij de Tachtigers’, in: M. Van Buuren (red.), *Jullie gaven mij modder, ik heb er goud van gemaakt: over Charles Baudelaire*, ‘s Groningen 1995, p. 66-110

de *Nieuwe Gids* waar Breitner sinds 1886 vertoefde met schrijvers en dichters als Willem Kloos, Albert Verwey, Herman Gorter, Frederik van Eeden, maar ook met college-schilders als Jacobus van Looy, Jan Veth, Isaac Israëls en Willem Witsen. Van der Woud heeft in zijn *opus magnum* over de Nederlandse architectuurtheorie in de negentiende eeuw terecht geconstateerd dat in het literaire milieu van de Tachtigers en hun tijdschrift *De Nieuwe Gids* een kritische taal is geschapen waarin op een nieuwe manier over eigentijdse bouwkunst kon worden gesproken.¹⁰ Evenwel, die nieuwe architectuurkritiek vond zijn inspiratie in een veranderde literaire en esthetische sensibiliteit voor de fysieke omgeving, in het bijzonder voor de sfeer van de stad. De bij de beweging van de Tachtigers betrokken dichters en schilders waren niet alleen op een sociale manier gehecht aan Amsterdam. In hun werk: poëzie, kritieken, schilderijen en foto's creëerden zij ook een nieuw en divers beeld van stedelijk leven dat soms schilderachtig, dan weer zwaarmoedig maar bijna altijd gebaseerd was op subjectieve waarneming. Op dezelfde manier waarop een decennium eerder, de schilders van de Haagse School het landschap voorstelden als een onopgesmukte, zorgvuldig geselecteerde, onmoderne werkelijkheid, zo werd halverwege de jaren tachtig in Amsterdam een nieuw beeld van de stad gecreëerd: de stad als *locus* van verandering en modernisering, met onontkoombare, tastbare aspecten die niet alleen de zinnen prikkelden, maar ook gevoelens van angst, verwarring en afkeer oproepen. Een geschilderde, gefotografeerde en geschreven stad die op duizend en één manieren ook terug te vinden is in de architectuur van het nieuwe stadsbeeld waarvan de Raadhuisstraat zo'n sprekend voorbeeld is.

City realism

De fascinatie van Breitner, als fotograaf en schilder, voor de 'onpoëtische' kanten van de stad: voor het verval en de zelfkant van de dagelijkse omgeving, de troosteloosheid van lege straten en de ontredde van werkpaarden bij bouwputten of tram remises, staat niet op zichzelf. We komen die vrijwel gelijktijdig tegen in de foto's die de Amerikaanse fotograaf Alfred Stieglitz vanaf 1892 in New York maakte. Foto's die niet zozeer bedoeld waren als een artistieke

¹⁰ A. Van der Woud, *Waarheid en karakter. Het debat over de bouwkunst, 1840-1900*, Rotterdam 1997, p. 35

weergave van het schilderachtige stadsbeeld, maar veeleer als de hoogst individuele toe-eigening van de stad als omgeving. Zo werd Stieglitz, direct na zijn terugkeer uit Europa waar hij schilderachtige plaatjes had gemaakt onder andere in Venetië en Katwijk aan Zee, diep geraakt door het straatbeeld van Manhattan: door het geploeter van paardentrams in een sneeuwstorm of de intimiteit van het drenken van dampende paarden in de vrieskou. In zijn dagboek noteerde Stieglitz: 'There seemed to be something closely related to my deepest feeling in what I saw, and I decided to photograph what was within me'.¹¹ Als er al enige verwantschap bestaat tussen het fotografisch werk van Breitner en dat van de Amerikaanse fotograaf, dan is het juist die weerklank van de stad als sfeer en tafereel op het individuele gemoed. En het verbeteren zoeken om die emoties vast te leggen in een scherp en pregnant beeld. De artistieke drang om dat te doen heeft minder te maken met eigenaardigheden in de autobiografie van Stieglitz of van Breitner, maar alles met de nerveuze vitaliteit van de steden zelf, met de synergie van het moderne verkeer, elektrificatie van kades, straten en pleinen en schaalvergroting in de commerciële architectuur. En, niet op de laatste plaats, met de artistieke ontvankelijkheid daarvoor onder invloed van een nieuwe esthetische cultuur waarin kunst tegelijkertijd als lyrische zelfexpressie en als vorm van wetenschap werd opgevat.

In de nieuwe esthetische wending die halverwege de jaren tachtig ook in Amsterdam plaatsvond, was het werk van de Franse filosoof en historicus H. Taine een belangrijke referentie. In diens *Philosophie de l'Art* (1864) werd de schoonheid van het kunstwerk - een schilderij, gedicht, roman of gebouw - minder gekoppeld aan metafysische waarden (zuiverheid, eenvoud of moraal), maar veeleer aan invloeden van het sociale milieu en de geografische omgeving.¹² Bij Taine klinken niet alleen de eerder door Baudelaire of Poe benadrukte, esthetische categorieën van verrassing en variëteit door, maar ook de effecten van een veranderende opvatting van de geschiedschrijving. Van historici als Michelet, Guizot en Thierry en hun historische, kleurrijke analyses van de materiële cultuur van het burgerlijk leven. Dergelijke wendingen zowel in de

¹¹ B. Dijkstra, *The Hieroglyphics of a new Speech: Cubism and the early Poetry of William Carlos Williams*, Princeton 1969, p. 93vv.

¹² De verwijzingen naar Taine, Guizot, Michelet ontleen ik aan o.a. aan Regis, *o.c.*, p. 15-61 (hoofdstuk 1: La formazione di un'idea di città a Torino negli anni '80 dell'Ottocento: contesti, radici, riferimenti).

geschiedschrijving, de literatuur, filosofie, beeldende kunst en fotografie vormden een voedingsbodem voor een nieuwe, esthetische sensibiliteit voor het stadsbeeld, op een moment overigens waarop de stad zelf, in politiek en economisch opzicht, opnieuw werd gedefinieerd. Het was een esthetica die zich niet beperkte tot de beschouwing van 'mooie schilderachtige details in het stadsbeeld', maar die ook aanleiding gaf tot de constructie en exploitatie van 'gezichtspunten' van waaruit met een nieuwe blik naar de stad kon worden gekeken. In *Notre Dame de Paris, 1482* voert Victor Hugo zijn lezers via de *ténebreuse spirale* van de trappen van de klokkentoren van de Notre Dame naar boven vanwaar in één panoramische moment niet alleen de stad maar ook de geschiedenis kan worden aanschouwd. Bij Hugo neemt ook die schitterende literaire traditie een aanvang waarbij de panoramische blik zowel puur visuele sensatie als ook intellectueel genoeg schenkt. Het panorama geeft immers niet alleen zicht op de geschiedenis, maar wekt vooral een historische ervaring op doordat het de beschouwer uitdaagt om uit de chaotische massa van huizen met daken en dakjes, schoorstenen en daktuinen, van torens, straten, bruggen, kades en stegen zelf een *tableau* van de middeleeuwse stad samen te stellen: 'Laat het Parijs van de vijftiende eeuw eens herrijzen, bouw het weer in uw geest op; zie de dag door die verrassende haag van naalddorens, wachttorens en klokkentorens; deel op de plaats van eilanden, vouw bij de bruggenhoofden de Seine met haar grote, groene en gele watervlakken, sneller verschietend van kleur dan een slangenhuid, teken duidelijk tegen een azuurblauwe horizon de gotische silhouet van dat oude Parijs af; heel zijn omtrek in een winterse mist, die zich vasthecht aan zijn talloze schoorstenen, die vervagen; verdrink het in een diepe nacht en kijk naar het grillige spel van schaduw en licht in dat somber doolhof van gebouwen; werp er een manestraal overheen, die het onduidelijk uit doet komen en laat uit de mist de grote koppen van zijn torens opdoemen'.¹³

De literaire traditie van het panorama, dat in Amsterdam overigens al een vroeg geschilderd pendant had in het Panorama gebouw op het Leidse plein (1816), kreeg aan het eind van de eeuw een spectaculaire impuls sinds de moderne (bouw) techniek en technologie het 'verder doordringen van de derde dimensie' mogelijk maakten en op tal van plaatsen panoptica, belvédères,

¹³ Geciteerd naar W. Vanstiphout, 'De grammatica van het onaanzienlijke', in: *Feit & Fictie. Tijdschrift voor de geschiedenis van de representatie*, 1, (1993), 2, p. 92

uitkijk- en watertorens het stadsbeeld kwamen verrijken.¹⁴

Méér nog dan het panorama, is de straat het centrale thema bij uitstek geworden van de nieuwe esthetica. De straat verschijnt in de negentiende-eeuwse romanliteratuur als het meest levendige en authentieke gezicht van de stad: niet alleen spiegel maar vooral vorm en belichaming van de moderne leefwijze. In de roman is de straat geen neutrale locatie, anoniem theater van uitwisseling van geld, goederen en mensen. Van Balzac via Flaubert tot Zola wordt de straat op subtiële wijze opgenomen in de dagelijkse werkelijkheid van de stedeling. In Gogols *Nevsky Prospekt* (1835), de eerste van de Petersburgse vertellingen, wordt het schokeffect van het moderne, stedelijke leven in het verhaal bijna fysiek voelbaar gemaakt door de overdreven perspectivische voorstelling van de boulevard.

In de negentiende-eeuwse roman wordt de stad op wetenschappelijke wijze gereconstrueerd. Haar straten, pleinen, tuinen en parken: haar silhouet getest op hun vermogen herinneringen, emoties, angst en dramatiek te beelden. Het meest indringend wellicht is de cinematografische werkwijze van Gustave Flaubert. Anders dan bijvoorbeeld in de romans van Balzac waar de stad als materie vaak nog inert is, niet meer dan een verplicht accessoire, wordt in de romans van Flaubert het verhaal mede verteld door het natte plaveisel op straat; door de kleur van de rivier en de even onbestemde als raadselachtige opschriften op blinde muren, winkelruiten en reclamezuilen. Onder de handen van Flaubert worden gebouwen en straten bijna zelfstandige personages, een werkwijze die nadrukkelijk afwijkt van de wetenschappelijke observatie. Flaubert schreef daarover in 1853 in een recensie van een ondermaatse dichtbundel: 'Naar aanleiding van deze gedichten kwam de volgende esthetische overweging bij me op: wat is de uiterlijke werkelijkheid van weinig nut! Die verzen zijn onder de evenaar geschreven en je krijgt het gevoel dat er even weinig warmte en licht in zit als in een Schotse mistbank. Alleen in Holland en Venetië, land van de nevels, heb je grote coloristen gehad. De ziel moet zich in zichzelf terugtrekken. Dit is het grote verschil tussen de artistieke waarneming en de wetenschappelijke observatie: de eerste moet vooral intuïtief zijn en in de eerste plaats met behulp van de fantasie te werk gaan. Je bedenkt een onderwerp, een kleur en vervolgens onderbouw je dat met hulpmiddelen van buitenaf. Het vangt aan met het subjectieve'.¹⁵

¹⁴ Van der Woud, *o.c.*, p. 267-268

¹⁵ Brief aan Louise Colet, 6 juni 1853, in: G. Flaubert, *De kluisenaar en zijn muze. Brieven aan Louise Colet*, Amsterdam 1983, p. 248

Uit de bewaard gebleven *carnets* blijkt dat Flaubert ter plekke buitengewoon systematisch keek en noteerde. De Biasi karakteriseert zijn veldwerk dan ook als *notes de réperages cinématographiques*, omdat Flaubert de stad: een straat, een gevel of landschap als een regisseur niet alleen streng selecteert, maar onmiddellijk omvormt en ondergeschikt maakt aan actie en handeling. Flaubert ziet de omgeving in strepen; hij deelt haar in in vóór- en achtergrond en intensiveert de fysieke werking van de voorstelling door het gebruik van krachtige *repoussoirs*. Picturale effecten waarvan de voorbereiding tot de kern van de planning van de roman behoort.¹⁶

Het is deze door literatuur, filosofie en wetenschap gedragen, moderne esthetica waarin de stad is ontdekt zowel als personage, als gebouwde kroniek van de geschiedenis en als voorwerp van esthetische beschouwing, die op beslissende wijze de toon heeft gezet voor de technische en vooral architectonische visie op de stad in de oudste incunabelen van de stedenbouwkundige vakliteratuur, de geschriften van Reynaud, Daly en Alphand, en in het verlengde daarvan die van Baumeister, Stübgen en vooral van Camillo Sitte. Het is deze esthetica ook die, in breder verband, gezorgd heeft voor een wending in de geografische interesses en de blik van steden als Rome en Athene voorgoed heeft afgeleid naar Parijs. Naar het Parijs van de Wereldtentoonstellingen, hoofdstad van Europa, waar vrijwel alle architecten op waren gefixeerd. En natuurlijk ook naar St. Petersburg, Venetië, Londen, Brussel, Berlijn, München. Maar ook naar Tunis, Port Saïd, Calcutta en Haïti: een nieuwe eclectische blik, één die niet meer op zoek was naar legitimerende voorbeelden, maar gestuurd werd door een kritische interesse voor de esthetische, technische als economische kanten van stedelijke transformaties. En het is in deze zich wijzigende geografie van esthetische preferenties dat ook de sluimerende Nederlandse stad, en Amsterdam in het bijzonder, internationaal als prototype van het zogenaamde schilderachtige stadsbeeld werd ontdekt. Een observatie die we afwisselend tegenkomen zowel in de reisbrieven van Harvard, van De Amicis als in die van Henry James.¹⁷

¹⁶ G. Flaubert, *Carnets de travail* (Edition critique et génétique établie par Pierre-Marc de Biasi), Paris 1988

¹⁷ Opkomst en bloei van het Noord-Nederlandse stadsgezicht in de 17e eeuw/ The Dutch Cityscape in the 17th Century and its sources, Amsterdam/Totonto 1977, p. 15-16; Bakker, o.c. (2000), p. 106-111

Aesthetic seeing

Als we de schilder en schrijver Jan Veth moeten geloven was George Breitner in 1886 naar Amsterdam getrokken, met name omdat de stad door 'haar grootsche schilderachtigheid' zo'n grote indruk op hem maakte.¹⁸ Bovendien werd hij aangetrokken tot 'het geestelijk leven onder de jongelui in het toenmalig Amsterdam'. In Amsterdam kwam Breitner terecht in een artistiek milieu dat zich verzette tegen het toenmalig artistiek *establishment*, in het bijzonder tegen een door regels en conventies gedomineerde esthetiek. Een academische kunstopvatting die door boeken, tijdschriften en een steeds meer op het beeld en geluid gericht maatschappelijk leven, weliswaar in toenemende mate urbaan was, maar tegelijk door talloze conventies en regels hermetisch was afgegrensd van iedere vorm van stedelijke ervaring. Deze kunstopvatting had geen oog voor alles wat in de moderne stad onwelgevallig, onwelvoeglijk en onwelriekend was; voor al die onpoëtische aspecten van het stedelijk panorama die bij de nieuwe generatie juist zo'n heftige weerklank en emotie wisten op te roepen. De toenmalige, gevestigde kritiek wees de kunst van de rond de beweging van *De Tachtigers* gegroepeerde kunstenaars af als zijnde 'onrustig en gejaagd' juist die stijlkenmerken waardoor, voor het eerst in de Nederlandse literatuur, concrete en zichtbare vorm werd aan de explosieve werkelijkheid van de moderne industriële stad.

Het is in deze context, waarin schilders en dichters uit kringen van *De Nieuwe Gids* hun anti-academische kunstopvattingen regelmatig ook publiceerden in dag- en weekbladen als *De Amsterdammer*, dat George Breitner in 1889 begon aan een adembenemende fotojournalistieke reportage van het Amsterdamse stadsgezicht. Een serie van duizenden opnames waar ogenschijnlijk geen enkel teken van de contemporaine stad op te ontwaren is en die door de prominente aandacht voor historische gebouwen eerder deel lijkt uit maken van die algehele tendens tot musealisering en monumentalisering, die volgens Remieg Aerts zo kenmerkend is voor de Nederlandse cultuur in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw.¹⁹ Foto's die wellicht zijdelings ook in verband kunnen worden gebracht met de ontdekking van het schilderachtige stadsbeeld door jonge Nederlandse architecten die in de jaren tachtig hun studie

¹⁸ Bakker, *o.c.* (2000), p. 117, 410.

¹⁹ R. Arts, *De letterheren. Liberale cultuur in de negentiende eeuw: het tijdschrift 'De Gids'*, Amsterdam 1997, p. 509vv.

van de bouwkunst niet alleen meer uit boeken haalden, maar met hun schetsboek bovendien naar buiten gingen. 'Schoonheid in de kunst- en architectuurgeschiedenis is', aldus Auke van der Woud, 'een kwestie van voorschriften en regels, maar in de vrije natuur is ze iets wat het oog en het gemoed treft'.²⁰

Maar veel meer dan een tekening of een schilderij ontpopt bij Breitner, net als bij die andere amateur-fotograaf, Emile Zola, de foto zich tot een zeldzaam instrument van een nieuw esthetisch positivisme. Toch is opgemerkt dat Breitner, die tot aan zijn dood uitgebreide aantekeningen maakte van de sloop en afbraak in de oude stad, eigenlijk geen aandacht had voor de nieuwbouw die daarvoor in de plaats kwam. En dat geldt ook voor de moderne techniek. In tegenstelling tot Franse Impressionisten als Manet, Monet, Caillebotte of Seurat komt er in Breitners oeuvre geen trein, station of spoorbrug voor. Bij nader inzien onderhouden Breitners foto's echter een veel subtielere relatie met de modernisering van Amsterdam. Anders dan die van Charles Marville van Parijs of van Thomas Annan van Glasgow, zijn Breitners foto's geen officiële registraties en maken ze ook geen deel uit van de stedelijke hervorming van Amsterdam als bouwkundig project.²¹ Toch zijn ze in méér dan één opzicht sterk aan de projecten van Marville en Annan verwant. Het repetitieve karakter van de opnames en de mulimplicatie van beelden van het historisch Amsterdam dwingen tot een vergelijk met het moderne Amsterdam dat op het punt stond daar letterlijk doorheen te breken. Als journalistieke reportage fixeren ze als het ware de stad in afwachting van haar modernisering. Bovendien: daar waar de stedelijke moderniteit bij Breitner in de vorm van een compositie of anekdote ontbreekt, komt die in technische zin in praktisch iedere foto tevoorschijn. Breitner maakte tijdens zijn speurtochten geen gebruik van een statief maar van verschillende handcamera's waaronder één voor twaalf glasplaten, één zogenaamde valplaten-camera en één 10 x 10-camera.²² Daarmee keek hij naar de stad als een voetganger naar de gebeurtenissen op straat: de camera selecteert niet, maar botst als het ware op voorbijgangers, bruggen en muren. In frappante overeenkomst met ook door de Franse Impressionisten als Manet of Degas beproefde ensceneringen, worden door Breitner personages vaak frontaal en in *close up* in beeld gebracht,

²⁰ Van der Woud, *o.c.*, p. 261;312

²¹ J. Tagg, 'The Discontinuous City: Picturing and the Discursive Field', in: N. Bryson e.a.,(ed.), *Visual Culture, Images and Interpretations*, Hanover 1994, p. 83-103

²² R. Bergsma, 'De schilder, zijn camera en zijn stad', in: Van Veen, *o.c.* p. 31-60

waardoor de fotograaf/beschouwer zelf deel lijkt uit te maken van de voorstelling, zoals in de overrompelende foto *Paard en wagen op de gracht*. Breitners werkwijze herinnert ook aan de cinematografische aanpak van Flaubert: soms fotografeert hij bepaalde motieven snel achter elkaar; dan weer cirkelt hij om zijn onderwerp heen, fotografeert het vanuit een reeks van standpunten, op zoek naar het moment waarop voorstelling en emotie feilloos naar elkaar toekomen.

Wat al deze foto's met elkaar gemeen hebben is niet zozeer de picturale constructie van de stad als een klassieke economie van vormen maar als een op de gevoelige plaat gelijkend medium dat de geringste actie, accumulatie en beweging niet alleen registreert, maar door middel van inflectie en deformatie ook zichtbaar maakt. Dat is precies de essentie van het zogenaamde schilderachtige stadsbeeld waar Breitner zich zo tot voelde aangetrokken. De schoonheid daarvan wordt niet overgebracht door een centraal perspectief en het heeft ook geen in de natuur verankerd, rationeel fundament. De esthetiek van het schilderachtig stadsbeeld is veeleer kubistisch en eclectisch van aard en komt net als in een roman, voort uit de verwikkeling van thema's en conflicten; uit het zichtbaar zijn van tegenstrijdige werkelijkheden en programma's. Een stadsbeeld, kortom, dat in geen enkele opzicht nog leek op de gefingeerde en geromantiseerde stadsgezichten van een eerdere generatie schilders als Karsen, Springer of Klinkenberg. Maar alles met de transformatie van verkeer en stadshygiëne; van de ruimtelijke settings van handel en distributie, met de opkomst van een nieuwe stedelijke cultuur van handel en consumptie die de economische aanleiding vormden voor de planning en aanleg van een nieuwe winkelstraat dwars door de zeventiende-eeuwse grachtengordel: de Raadhuisstraat.

Eclecticisme als methode

De bouw- en architectuurgeschiedenis van de Raadhuisstraat laat zien hoezeer het eclecticisme niet alleen als esthetische categorie maar ook als ontwerpmethode, gebonden is aan een expanderende commerciële bouwmarkt en een daarmee verbonden moderne consumptiemaatschappij. Dat is in ieder geval één van de thema's die steeds weer terugkeren in de architectuurkritieken over variatie en eclecticisme van de hand van César Daly en Léonce Reynaud. Die schreven in de jaren zestig in vakbladen als de *Revue générale de l'architecture et des travaux publics* (1840-1887), tijdschriften die toen in Nederland wel bekend waren maar

pas decennia later, in de context van de modernisering van Amsterdam, een aanwijsbare rol in het architectuurdebat hebben gespeeld. Waar het in de teksten van Daly en Reynaud, en in zekere zin ook van Sitte, om gaat is minder een ontwerptheorie dan wel een methode: eerst om de stad door middel van observatie te kennen en vervolgens om, in het licht van de verkregen inzichten, haar aan te passen en te moderniseren. Opmerkelijk in hun historische analyses is de scepsis: het intellectuele wantrouwen tegenover al diegenen die menen de stad en de daaraan ten grondslag liggende wetten, te kennen en te beheersen. Zo schreef Reynaud halverwege de jaren zestig: 'het stratenplan van een stad is eerder het werk van de tijd dan van een architect (...)'. De stad komt voort uit tal van intellectuele inspanningen; getuigt van de meest uiteenlopende verlangens en dictaten. De stad reflecteert een orde die haar oorsprong heeft zowel in lokale omstandigheden, in de politieke constellatie, in de loop van de geschiedenis als in de gewoonten van haar bevolking. Het is de opgave van de esthetica om die wetten op te sporen maar dat is tegelijk ook een illusie omdat er zo'n onvoorstelbare hoeveelheid feiten in het geding zijn dat geen architect kan pretenderen die te kunnen beheersen.

Aan deze sceptische en eclecticistische appreciatie van de complexe processen van stadsontwikkeling, beantwoordt ook een andere instelling ten opzichte van het maken van een stedenbouwkundig plan. Een architect, aldus Reynaud, die gevraagd is om een plan voor een stad te maken zou op een zeker moment toch op zoek gaan naar een grondidee, een *Leitmotiv* dat vorm kan geven aan zijn plan en een toekomst aan de stad. Maar waar zal hij zich door laten leiden? De ervaring immers leert dat, als hij zich gemakshalve wendt tot de geometrie, dat er dan gegarandeerd een regelmatige vorm tevoorschijn komt, simplistisch van aard en met geen andere ingrediënten dan kaarsrecht getrokken wegen. Zijn fantasie blijft dan beneveld door kleine gedachten die het zicht belemmeren op wat in wezen van een buitengewoon delicate en genuanceerde orde is. Uiteindelijk levert dat slechts saaiheid en monotonie op daar waar een frisse observatie van de zichtbare werkelijkheid juist weidsheid en variëteit zou hebben opgeleverd.²³ Reynauds stellingname tegen stedenbouwkundig academisme, tegen de ontwerptheoretische hegemonie van de geometrie ten opzichte van de zintuiglijke waarneming (ter plekke), is complementair aan Daly's eis aan architecten om zich toch vooral niet vast te leggen op één stijl. In zijn

²³ L. Reynoud, *Traité d'architecture*, Parijs 1850, p. 9; geciteerd naar Regis, *o.c.*, p. 23

Conséquences intellectuels de l'exclusivisme uit 1863 schreef hij: 'Het geheel van symbolen, tekens en voorstellingen die emoties overbrengen en die mensen intellectueel met elkaar verbindt: al die registers tezamen vormen een taal. Vanuit dat oogpunt is ook de architectuur een taal. Hoe beter en meer talen we kennen, des te groter is de kans dat we kostbaarheden ontdekken, inzichten krijgen en ons beter kunnen wapenen tegen dwaalwegen en vooroordelen, tegen het fanatisme van met elkaar in oorlog zijnde volken, tegen historische scholen die het alleenrecht voor zich opeisen, tegen esthetische doctrines die achter het vaandel van de exclusiviteit van één historische stijl aanlopen'. De weg van het eclecticisme, 'die wijsheid van de samenleving in beweging' gaat via het verleden die als humus de vruchtbaarheid van het heden verdubbelt. Aan de architect als meester in alle stijlen, ingewijd ook in de morele en fysieke kanten daarvan, moet de eis worden gesteld om het verleden te reproduceren in individuele onafhankelijkheid, die naar believen volledig naar zijn hand te zetten en in zijn persoon fundamentele kennis van zowel antieke vormen als van moderne programma's met elkaar te verenigen.²⁴

Een dergelijk pleidooi voor een liberaal eclecticismische architectuur en stedenbouw, één die in ideologische zin waarde vrij is, is niet anders op te vatten als een beslissende fase in een strategie van modernisering waarbij architectuur en stedenbouw worden gezuiverd, eigentijds gemaakt, geschikt om vorm te geven aan alle impulsen van individu, markt en geschiedenis. Het is ook om die reden dat het eclecticisme, ook in Nederland, voortdurend werd aangevallen door architecten die een 'stijl' wilden, een gereguleerde bouwkunst die een instrument was van een beschavingsideaal of van een politieke of godsdienstige ideologie. Bij die aanvallen werd het eclecticisme vanwege zijn gebrek aan regels en dogma's en zijn gerichtheid op de alledaagse problematiek van de opdrachtsituatie, gemakkelijk op een hoop gegooid met 'het werk van beunhazen, de dienaars van de commercie, de onbevoegden zonder artistieke kennis, principes en discipline'.²⁵ Negatieve oordelen met een ongehoord historische resonans welke ertoe heeft geleid dat tot voor kort stedenbouwkundige projecten als de Via Diagonale in Turijn, Kingsway/Aldwich in Londen en de Raadhuisstraat in Amsterdam, geen plaats hebben gekregen in de cultuurhistorische beeldvorming

²⁴ C. Daly, 'Conséquences intellectuels de l'exclusivisme', in: *Revue générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, XXI, 1863, p. 5; geciteerd naar Regis, o.c., p. 47

²⁵ Van der Woud, o.c., p. 357-36; vgl. J.-P. Epron, *Comprendre L'Eclecticisme*, Paris 1997

van de negentiende-eeuwse stad. Zij moesten het afleggen tegen de politieke uitstraling van bijvoorbeeld de Wiener Ringstrasse of van het door Haussmann getransformeerde Parijs, waarvan ze niet meer dan als de *vernacular*-uitvoering werden beschouwd.

'Tolerante' stedenbouw

De huidige Raadhuisstraat is zowel in architectonische als stedenbouwkundige zin, het bedoelde maar ook onbedoelde resultaat van een stadsaanleg die in hoge mate bepaald werd door incidenten, conflicten en toevalligheden. Met als resultaat een modern stadsbeeld dat niet noodzakelijkerwijs harmonieus is maar veeleer tolerant, ontstaan onder de regie van technische eisen, consumptieve patronen en stadstoeristische effecten. Een instabiele orde die woekert bij ontstentenis van een sterk bindende gedachte en het gevolg is van het op elkaar inwerken van de uiteenlopende culturen van de vele bij het project betrokken participanten. Dat is overigens één van de grote thema's in de stedenbouwkundige theorie van onder andere Daly en Reynaud die de toon heeft gezet voor de vakmatige discussie over de grootschalige reconstructies zoals die in tal van Europese en Amerikaanse binnensteden in de nadagen van Haussmann hebben plaats gevonden.

Het is niet zozeer het Parijs van Haussmann zelf dat model stond voor al die ingrepen, maar de wijze waarop het nieuwe Parijs werd gerecipieerd en geanalyseerd. Niet alleen in de contemporaine schilderkunst, in de roman of fotografie, maar bovenal in de opkomende stedenbouwkundige literatuur waarvan de bronnen tot nu toe teveel in Duitsland zijn gezocht. Zo verwijzen in de teksten van Reynaud en Daly vertrouwde begrippen als centrum, radiale en circulatie niet meer naar abstracte, geometrische figuren, maar lijken op functionele wijze te beantwoorden aan technische condities en aan concrete behoeften van stadsbewoners. Natuurlijk, ze blijven hun formele lading behouden, maar die raakt geleidelijk op de achtergrond als gevolg van een steeds nauwkeuriger observatie en analyse van de toenemende mechanisering van het stadsleven en van de omslag in stedelijke omgangsvormen. In dat opzicht zijn titel en inhoudsopgave van het in 1901 verschenen boekje van Gustave Kahn, *L'esthétique de la rue*, méér dan emblematisch. Daarin komen hoofdstukken voor over

respectievelijk *la rue morte: Pompeï; la rue immobile; la rue qui marche; les figurants de la rue; les foires; les affiches et la lumière* en, tenslotte, *les lignes de la facade*.

Uiteindelijk verschijnt, aan het eind van de negentiende eeuw, ook in de stedenbouwkundige vakliteratuur de straat als vitaal en dynamisch theater, plek bij uitstek van circulatie, handel, van passages, hotels, winkels, ateliers, cafés en restaurants. In geen enkele periode van de stadsgeschiedenis zijn er zoveel praktische varianten bedacht op de straat als in de tweede helft van de negentiende eeuw toen men kon kiezen uit passages, galerijen, *rows, lanes, terraces, places, backroads, viali, boulevards*, ring, *avenue, corsi* en promenades. Een ongehooflijk rijke toponymische typologie die zowel verwijst naar de uiteenlopende lengte en het profiel van straten, maar tegelijk ook uitdrukking geeft aan een toenemend bouwkundig en functioneel raffinement: aan de overkapping in ijzer en glas, de omzoming door struiken en bomen, de asfaltering van het wegdek, de passage van tram en/of voetgangers, aan de detaillering met stoepen en straatmeubilair, kortom aan de centrale plaats van de straat in het socio-culturele leven van steden. En die buitengewoon rijke articulatie van de straat heeft ook een bijzondere, en tot nu toe weinig onderkende vorm van planning opgeroepen. In vrijwel alle vroege stedenbouwkundige handboeken wordt de straat met haar sociale, narratieve, formele en technische structuur opgevoerd als geprivilegieerde plek van stedenbouwkundige vormgeving. Niet alleen door controle over de wetten van onteigening, verkeerstechniek en vastgoed, maar door de esthetische omzetting daarvan in aantrekkelijke, ansichtkaartachtige straatbeelden. Planning van onderaf die men nog het best zou kunnen typeren als fotografisch of, beter nog, een planning op ooghoogte vanwege de nadruk op een asymmetrisch stadsbeeld dat, net als in sommige foto's van Breitner, de alomtegenwoordigheid van de waarnemer, de *flâneur*, voelbaar maakt. Planning als verleidelijke enscenering van beweging, luxe en overvloed die, bij ontstentenis van directe overheidsbemoediging, op subtiele wijze is ingebed in de lokale geschiedenis door de visuele integratie van bij voorkeur bedreigde, stedelijke monumenten.

Hoezeer ook de Raadhuisstraat in Amsterdam - net als de Via Diagonale in Turijn, Kingsway/Alwich in Londen en vele stadsdoorbraken in tal van andere Europese en Amerikaanse steden ontstaan is op het snijvlak van lokale, culturele tradities en van internationale, stedenbouwkundige vakdiscussies, moge blijken uit de analyse van twee van haar meest in het oog springende aspecten: het, zeker

in Amsterdamse context, onverwachte gebogen beloop (*la via in curva*) van de straat tussen de Heren- en Keizersgracht en de architectonische accentuering daarvan in de vorm van een winkelgalerij met open arcades naar de openbare straat.

La rue qui marche

De aanleg van de Raadhuisstraat maakt deel uit van een integraal verkeerscirculatieplan dat de overstap van Amsterdam als waterstraat naar 'verkeer over land'-stad mogelijk moest maken. De voor de zestiende en zeventiende eeuw ideale infrastructuur, waarbij al het zware verkeer over water werd geleid en waaraan het landverkeer ondergeschikt was, moest plaats maken voor grootvervoer over land.²⁶ Vitale onderdelen van het plan uit 1873 waren de aanleg van enkele radiaalwegen ter verbetering van de bereikbaarheid van het hart van de nieuwe *city*: de Dam. Als gevolg daarvan moest de ringvormige structuur van de grachtengordel op enkele cruciale punten worden doorbroken. Bovendien voorzag het plan in de verbetering van straten, met name in 'wijken van luxe' door middel van asfaltering, aanleg van verhoogde stoepen en het verlagen van de oude boogbruggen ten behoeve van het tramverkeer. Het verkeersplan uit 1873 bracht bovendien een aantal knelpunten aan het licht waaronder de gebrekkige ontsluiting van de binnenstad in westwaartse richting. Ontwikkelde de Dam zich in die jaren tot centrum van handel, banken, beurs en het grootwinkelbedrijf, in nauwe samenhang daarmee vestigden zich tussen station en de Dam tal van dag- en weekbladen en ontstond aan de Nieuwezijds Voorburgwal de Nederlandse *Fleet Street*.

Het stedenbouwkundig denken over de toekomstige Raadhuisstraat werd getoonzet door deze *city*-vorming in de directe omgeving. En natuurlijk door de daarmee gepaard gaande schaalvergroting enerzijds in de bouwproductie: in de toenemende behoefte aan hogere en grotere gebouwen en anderzijds door de opkomst van het zakelijke en particuliere verkeer. Het open-

²⁶ Wagenaar, *o.c.* (1990), p. 145-208, in het bijzonder p. 173-178; A. De Groot, 'De geschiedenis van de Raadhuisstraat. Planning, aanleg en architectonische vormgeving van Amsterdams westelijke verkeersweg', in: *De Sluitsteen. Tijdschrift voor negentiende- en vroeg twintigste-eeuwse architectuur en toegepaste kunsten*, IX, 1993, 1/2, p. 3-37.

baar vervoer ontwikkelde zich daardoor tot een technisch netwerk waarmee nieuwe ruimtelijke, economische en sociale patronen in de stad zichtbaar werden. Het is niet verbazingwekkend dat, halverwege de jaren tachtig, vanuit de marktsector tal van initiatieven kwamen waarbij schaalvergroting in de bouw, nieuwe verkeersdynamiek en versnelling van economische expansie aan elkaar werden gekoppeld. Als vitale schakel in een nieuw regionaal verkeers- en openbaarvervoerssysteem, kreeg de Raadhuisstraat het karakter toebedeeld van een drukke stadsboulevard, aan weerszijden omzoomd door grootschalige, monumentale bebouwing. Het was in verband met dergelijke plannen dat in 1883 de toen nog nauwelijks bekende architect H.P. Berlage, overigens niet zonder enig zakelijk eigenbelang, zijn *Amsterdam en Venetië. Schets in verband met de tegenwoordige veranderingen van Amsterdam*, publiceerde. Hoewel geïnspireerd door de lectuur van zowel Busken Huet als Harvard die eerder het literaire beeld van Amsterdam als gave, schilderachtige stad hadden ontworpen, koos Berlage, uit oogpunt van moderne verkeerstechniek en commerciële bouwpraktijk, voor een ander, grootschalig stadsbeeld dat naar het toonbeeld van het moderne Parijs zou moeten worden gerealiseerd aan de hand van een van overheidswege gecontroleerde, monumentale architectuur.²⁷

Het is juist in relatie tot deze architectuur, en nog vele andere tussen 1873 en 1890 ontworpen varianten voor een monumentale stadsboulevard, dat het door de Gemeentelijke Dienst van Publieke Werken ontworpen rooilijnenplan voor de Raadhuisstraat (1890), een bijzondere betekenis heeft. Dat plan had niet de pretentie de toekomstige bebouwing te regisseren en is eigenlijk niet méér dan een administratieve onderligger voor onteigening. Het grootste verschil met alle architectonische plannen wordt gevormd door de voorgestelde stroomlijning van het tracé in de vorm van een soepele curve. Die was noodzakelijk om te voorkomen dat de aansluiting met de Rozengracht via een bocht op de Westermarkt zou moeten plaats vinden. Maar die curve heeft niet alleen verkeerstechnische betekenis maar bemiddelt in architectonisch-stedenbouwkundige zin op beeldende wijze tussen de historische, schilderachtige stad en de moderne *city*.

De keuze voor een gebogen tracé maakte een einde aan alle architectonische illusies over een samenhangend, monumentaal stadsbeeld.

²⁷ M. Bock, Anfänge einer neuen Architektur. Berlages Beitrag zur architektonischen Kultur der Niederlande im ausgehenden 19. Jahrhundert, 's Gravenhage/Wiesbaden 1983, S. 90-95.

Esthetische bezwaren daartegen werden van gemeentewege gepareerd onder verwijzing naar het buitenland: 'Niet alleen te dezer stede doch in vele buitenlandsche steden is het bewijs geleverd, dat straten, in gebogen richtingen aangelegd, zeer sierlijk zijn, en niet tegen de eischen van den welstand zondigen'. De Raadhuisstraat is zowel door zijn oriëntatie als gebogen profiel net zo'n recalcitrante verschijning in het Amsterdamse stratenplan als de diagonaal in het orthogonale grit van Turijn. Met hun komst werd definitief gebroken met de metafysische orde en vanzelfsprekendheid van het bestaande, stedelijke patroon. Tegelijk representeren zij nieuwe esthetische principes voor de moderne stad. Die zijn niet meer afgeleid van eenvoudige en gemakkelijke geometrische vormen, maar toegesneden op de concrete eisen van het moderne stadsleven, op een complexiteit die veel groter is dan die van de geometrie. Diagonaal en curve werden op bijna empirische wijze als natuurlijk en organisch beschouwd, omdat die veel beter dan rechte straten tegemoet komen aan lokale omstandigheden, aan oneffenheden in het terrein, aan incidenten op gebied van onteigening, maar ook aan de behoefte aan zichtbaarheid van allerlei attracties op gebied van *shopping*, horeca en communicatie.

De curve had in dit opzicht een respectabele traditie, te beginnen met John Nash's Regent's Street in Londen (1814), die anti-academische expressie van vernuft die oplossing bracht voor technische problemen waar de bestaande praktijken geen antwoord op hadden. De technische en commerciële voorkeur voor gebogen straten vinden we gedurende de gehele negentiende eeuw niet alleen terug in tal van Londense *Improvements*, van Queen Victoria Street tot aan Kingsway in 1896, ook elders in Engeland, in het door Chamberlain gelanceerde *Birmingham Improvement Schema* uit 1875, in vergelijkbare plannen in Glasgow en Edinburg, maar ook elders in Europa, waaronder ook in Amsterdam. De gebogen straat is evenwel bovenal de fysieke representatie van een nieuw, esthetisch positivisme: die van de pure zichtbaarheid. Door de curve wordt niet zozeer een gesloten of uniforme straatwand gesuggereerd of hersteld; integendeel, door afwisseling aan aan gezichtspunten en de grote variatie in visuele effecten wordt het perspectief als symbolische vorm vernietigd en worden voetgangers, rijtuigen, trams en paarden, kortom alles wat beweegt, opgenomen in een lawaaierig spektakel: het panorama van *la rue qui marche*.

Ook uit de gronduitgifte blijkt dat vanuit de gemeente op geen enkele moment is

aangestuurd op enige vorm van homogene of uniforme bebouwing. Integendeel, verkaveling en uitgifte (niet in erfpacht) stonden geheel open voor nieuwe trends in de vastgoedmarkt en detailhandel. In het vrije spel van economische krachten, van speculatie en opdrijven van grondprijzen, van sloop, nieuwbouw, marketing en exploitatie van winkels en kantoren, bliezen zowel rijks- als gemeentelijke overheden een stevige partij. De verkoop verliep perceelsgewijs, met uitzondering van een groot bouwblok prominent aan de curve tussen Heren- en Keizersgracht, dat gekocht werd door een aannemerscombinatie voor de bouw van een complex winkels, woonhuizen en kantoren in de vorm van een halfopen galerij. Het verschijnen van deze schitterende kantoor- en winkelgalerij aan de Raadhuisstraat was voor Amsterdam van minstens zo'n grote betekenis als de opening van de eerste warenhuizen rond de Dam. Het versterkte, in programmatische zin, het karakter van de nieuwe verkeersstraat als 'kijkkast', als exotische achtergrond voor een nieuwe consumptiecultuur, met allerhande technieken op gebied van reclame en presentatie.

Het door de architectenfirma Van Gend & Co ontworpen complex is door schaal, symmetrische geleding en stijl, ook een echt grootstedelijk gebouw.²⁸ Maar de compositorische werking daarvan valt volledig in het niet door de holle ruimte, de vide die het gebouw óók is en waar alle ingrediënten van de stedelijke situatie: het gemechaniseerde verkeer, het stadslawaai, het winkelen, zon en regen, de reclame, kiosken en cafés, als in een stedelijk panoramagebouw met elkaar in verbinding worden gebracht. De winkelgalerij met zijn open arcades is op een eigenzinnige manier onderworpen aan de levendigheid van de straat en aan de krachten die daar spelen. Die worden in de galerij niet alleen kort gesloten maar, net als in de romans van Victor Hugo, Flaubert of Zola, of in de foto's van Stieglitz en Breitner, op de meest verrassende wijze gemanipuleerd. Dat geldt in hoge mate voor de twee historische monumenten: het Paleis op de Dam en de Westerkerk. Waren die door demping en doorbraak definitief uit hun isolement gehaald, door de gestroomlijnde arcades van de winkelgalerij werden die op schilderachtige wijze, dat wil zeggen als een sequentie van ansichtkaarten, opnieuw in het stadsbeeld gemonteerd. Die berekende situering van Westerkerk en voormalig Raadhuis, historische symbolen van een glorieus verleden van

²⁸ D. Keuning L. Lansink, *A.L. van Gendt (1835-1901), J.G. van Gendt (1866-1925), A.D.N. van Gendt (1870-1932)*, Rotterdam 1999, p. 167-168.

Amsterdam als koopmansstad, maakt de Raadhuisstraat niet tot behoudend maar juist tot een moderne vorm van stadsaanleg. Tot een geslaagd project, uitkomst van een liberaaleconomische vorm van stadsplanning die niet gestuurd werd door geometrische vormen maar veeleer door contrastrijke en gevarieerde situaties. Door de combinatie van een bij vlagen uitbundig stadsbeeld met verstilde grachten, ingesloten monumenten en verstilde hofjes. Het waren dergelijke contrasten die buitenlanders als Henry Harvard, De Amicis en Henry James in Amsterdam zo bewonderde en die ze elders, zoals in Venetië, zo misten. Contrast en afwisseling als belangrijkste ingrediënten van een schilderachtig stadsbeeld, waar Breitner met zijn foto's zo rusteloos op naar zoek was en die, tenslotte, in de bocht van de Raadhuisstraat, *voor het eerst in een Nederlandse stad*, tot onderwerp van architectuur en stedenbouw werden gemaakt.