

C.E.A.-C.E.R.E.

centrum voor architecturaal onderzoek en voor onderzoek van het environment

de stad is van u.
leer ze!

handboek geschreven en
getekend door
Yonon Friedman

INTERNATIONAAL CULTUREEL CENTRUM

ICC

meir 50 antwerpen 2000
van 27 nov. tot 22 dec. 1974
vrije toegang van 10 tot 17 u.

C.E.A.-C.E.R.E.

centrum voor architecturaal onderzoek en voor onderzoek van het environment (v.z.w.)

B-2610 wilrijk
oosterveldlaan 38

DE STAD IS VAN U.
LEER ZE !!!

SAMENSTELLING VAN DE TENTOONSTELLING EN REDAKTIE : CLAUDE DEVOS,

DE STAD IS VAN U

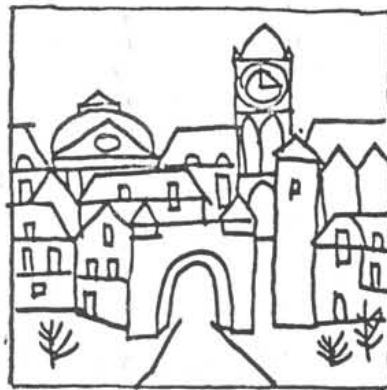
LEER ZE.



YONA FRIEDMAN

1

machineburg, europese stad





dit is een stad
die machineburg heet



mijnheer janssen woont
in een huizenblok rond een klein plein.
hij gaat elke dag naar het station
waar hij werkt.
's avonds begeeft hij zich naar het café de papegaai.

dat is de weg die mijnheer janssen dagelijks aflegt.



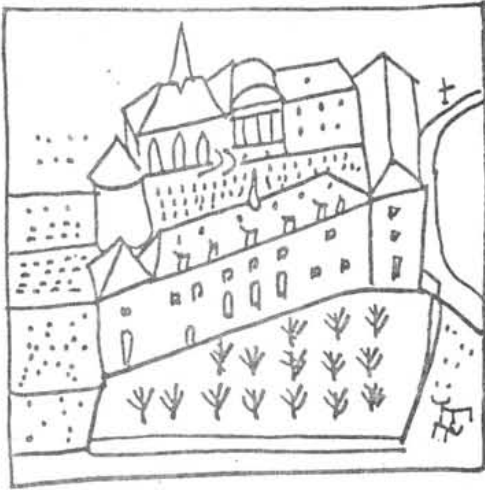
juffrouw peeters woont
in de karmelietessenstraat.
zij werkt elke voormiddag in de school
waar zij onderwijzeres is.
als het mooi weer wordt
gaat ze 's namiddags naar het stadspark.
's avonds gaat ze vaak naar de bioskoop de proletariër.

dit is de weg die juffrouw peeters aflegt.

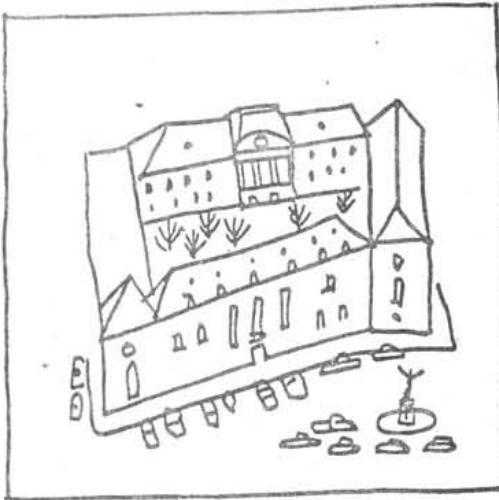


zo gaat elke bewoner van de stad
zijn eigen weg.

hiernaast zie je een aantal straten aangeduid
die enkele bewoners van machineburg dagelijks nemen.

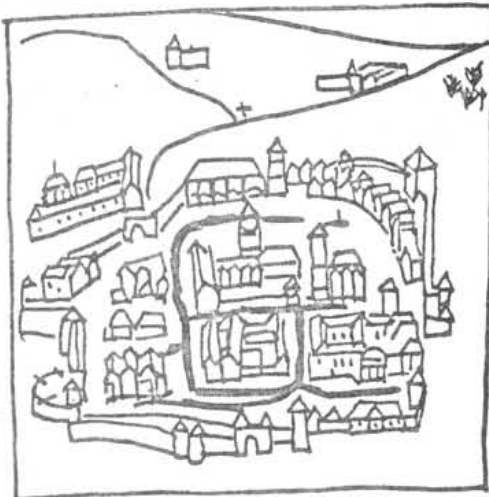


het administratief centrum
van machineburg
is een oud klooster.



aan het gebouw werd niet veel veranderd.

alleen zijn "rol" in het leven van de stad
is veranderd.



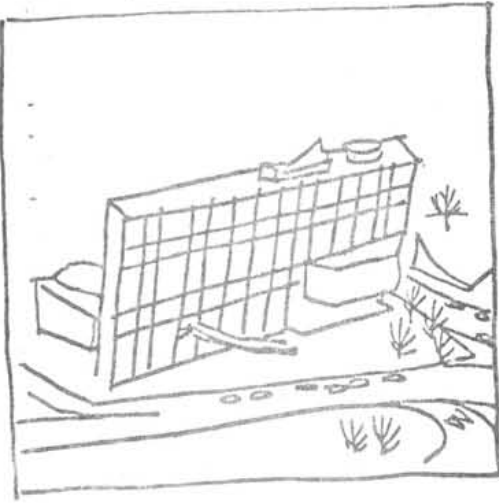
deze rolverandering
kun je vaststellen
als je de "reiswegen" van de inwoners
observeert.

dit zijn de "reiswegen" van de inwoners
van machineburg in de 17de eeuw.



en dit zijn hun huidige "reiswegen".

vereist een verandering van de steden
de afbraak van gebouwen?
of volstaat het de rol van de gebouwen te wijzigen?

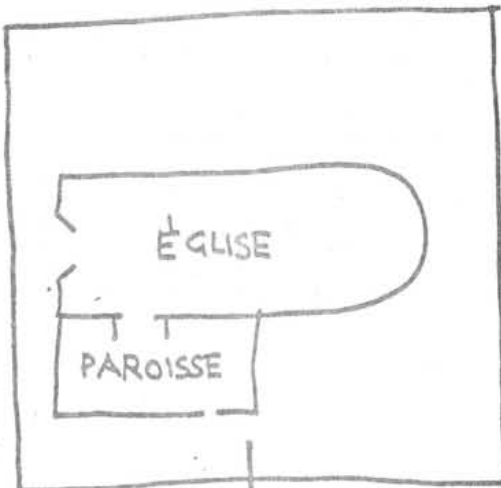


de organisatie óf reorganisatie
van de rol van gebouwen
in functie van het geheel der gebouwen

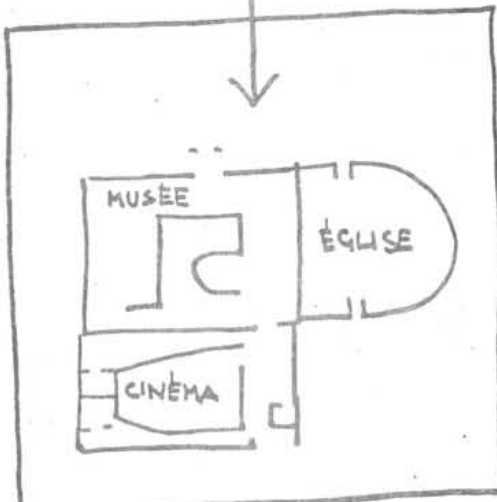


noemt men urbanisme.

de organisatie of de reorganisatie
van de rol van vertrekken en besloten ruimten
in een gebouw



noemt men architectuur.





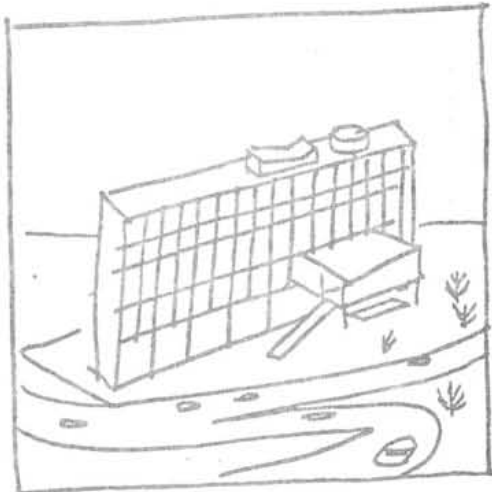
in een stad
 (zoals in een gebouw)
 is het - en we hebben dat gezien in machineburg -
 het gedrag van de bewoners

dat de voornaamste faktor uitmaakt.



een stad moet worden aangepast
 aan het gedrag van haar bewoners.

in de historische steden
 wordt deze eis zeer vaak geëerbiedigd,



in de moderne steden zelden.

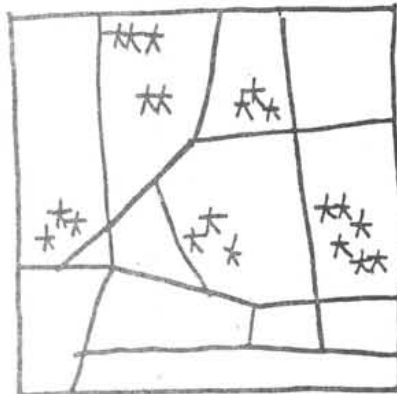
de reorganisatie vereist zelden
 een volledige afbraak.
 zij vereist enkel aanpassing.



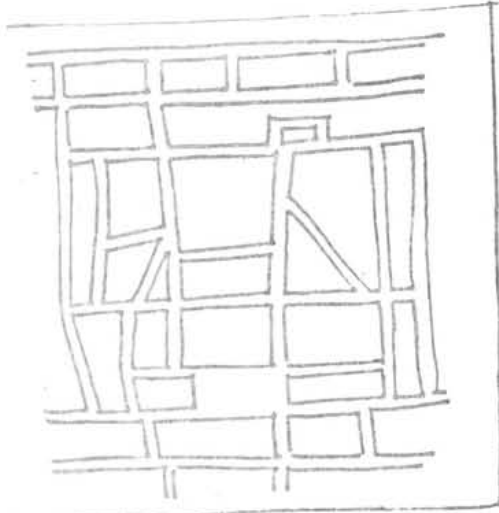
deze aanpassing van de stad
 aan de inwoners
 (en dus niet de afbraak van de stad)
 is het onderwerp van dit handboek.

2

hoe gebruikt men een stad?

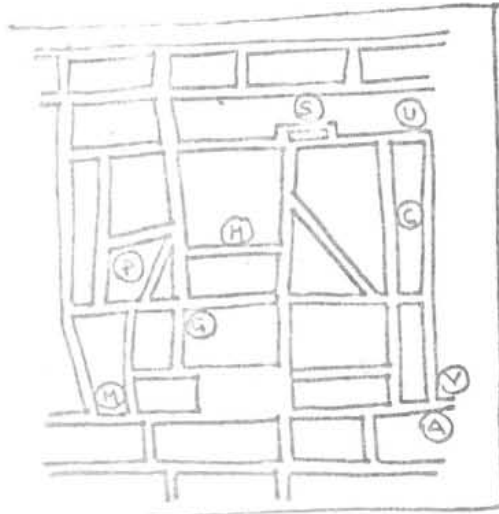


laat ons eerst eens kijken
hoe men een stad gebruikt.



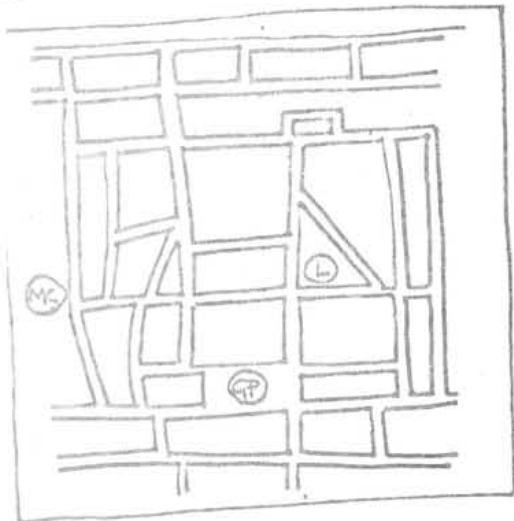
dit is het plan van machineburg.

in machineburg
zijn er meerdere aantrekkingspolen:



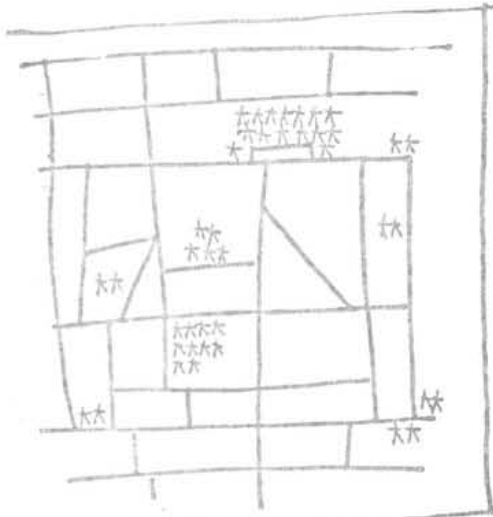
overdag: de prefektuur (P)
 het stadhuis (H)
 het grootwarenhuis (G)
 de meisjesschool (M)
 de centrumschool (C)
 de fabriek verderop (V)
 de fabriek allegaartjes (A)
 de fabriek gadget (U)
 het station SNCF (S)

's nachts: de bioskoop de proletariër (L)
 de cafés van de groenplaats (GP)
 het machtig cultuurcentrum (MC)



machineburg overdag
is niet dezelfde stad
als machineburg 's nachts.

hoe funktioneert machineburg overdag?



het stadhuis: 500 bezoekers per dag
 het grootwarenhuis: 1000 " " " "
 elke school: 200 " " " "
 elke fabriek: 150 " " " "
 het station: 1500 " " " "
 de prefektuur: 200 " " " "

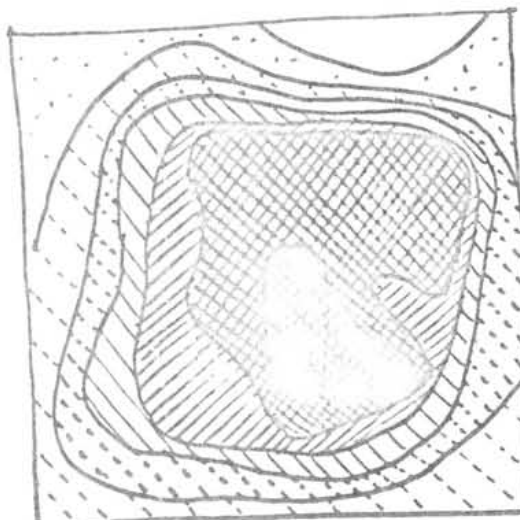
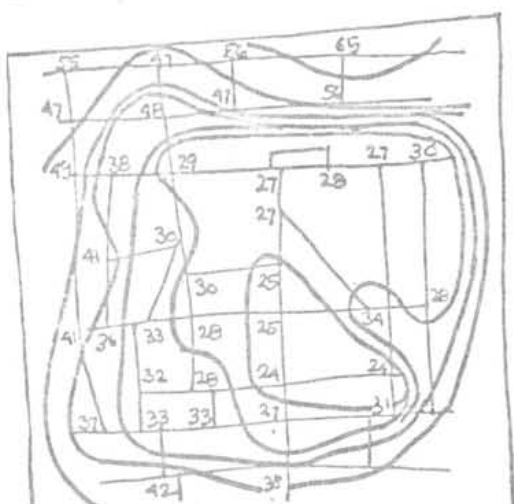
laat ons proberen na te gaan over welke faciliteiten de inwoners beschikken om hun stad te gebruiken:



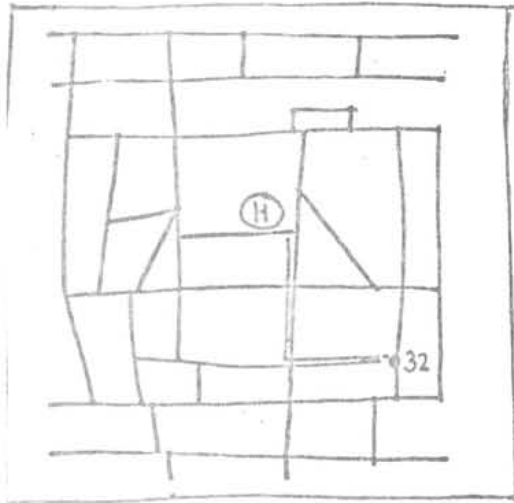
deze kaart toont ons de (genummerde) kruispunten van de stad.

en deze tabel duidt de "afstanden" aan die elk kruispunt scheiden van elke aantrekkingspool.

Kruispunt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	
P	4	3	4	5	3	2	3	4	3	2	1	2	3	4	5	0	0	3	1	2	2	1	2	2	3	3	4	2	2	4	5	3	3	3	4	4	5	3	5	6	5	4
H	5	4	5	6	4	3	4	5	4	3	2	2	3	4	5	2	1	2	0	0	4	3	3	1	2	2	3	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	5	6	4	4	
G	6	5	6	7	5	4	5	6	5	4	3	4	4	5	6	3	2	3	1	2	3	2	1	0	1	2	2	3	3	1	2	3	3	3	3	3	3	5	6	4	4	
M	4	6	7	8	3	5	3	7	6	5	4	5	6	7	8	3	3	6	4	5	1	2	2	3	4	5	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	3	5	1	4	
C	6	5	6	7	5	4	5	6	5	4	3	2	1	0	0	7	6	2	4	4	7	6	5	4	2	3	3	2	5	3	2	2	6	6	6	6	5	3	2	3	7	2
V	10	8	9	10	9	7	8	9	8	7	6	5	5	3	2	8	7	4	6	5	6	6	6	5	4	5	5	2	5	4	2	1	4	3	3	2	1	0	0	4	2	
A	10	8	9	10	9	7	8	9	8	7	6	5	5	3	2	8	7	4	6	5	6	6	6	5	4	5	5	2	5	4	2	7	6	6	6	6	4	4	7	0		
U	6	5	6	7	5	4	5	6	5	4	3	2	1	0	0	5	4	2	5	4	7	6	5	4	4	5	5	2	5	5	4	2	7	6	6	6	4	4	7	0		
S	4	3	4	5	3	2	3	4	3	2	1	0	0	1	2	3	2	1	3	2	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	6	5	5	4	4	5	6	6	6		
afstand tot P	55	56	47	47	47	29	28	30	32	30	41	33	25	34	32	24	37	34	29	38	38																					
afstand tot H	47	65	38	56	38	27	27	41	27	29	36	28	34	28	28	24	33	33	31	42																						

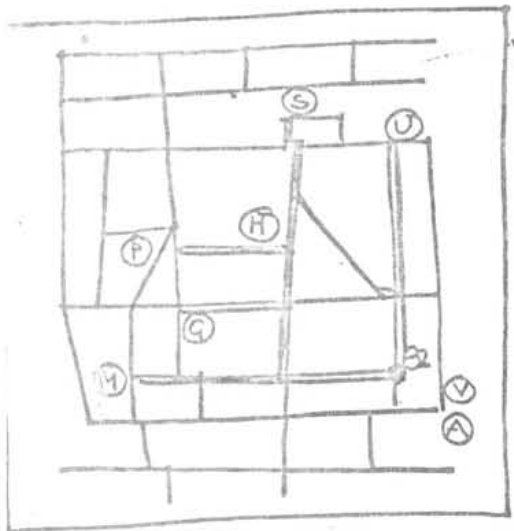


deze kaarten tonen ons de "afstandszones" in de stad: twee kruispunten (of twee adressen) die in dezelfde zone voorkomen zijn van alle aantrekkingspunten gescheiden door eenzelfde gemiddelde afstand.



we gaan deze zones
leren uitrekenen:

om dat te kunnen, moeten we eerst
de "afstand" bepalen die ons kruispunt (32)
scheidt van de aantrekkingspool H (stadhuis),



dan gaan we op dezelfde manier te werk
voor alle "afstanden" die ons kruispunt scheiden
van alle andere aantrekkingspolen (één na één).

vervolgens tellen we al deze afstanden op:

van 32 tot P = 5
 " 32 " H = 3
 " 32 " G = 3
 " 32 " M = 4
 " 32 " C = 2
 " 32 " V = 1
 " 32 " A = 1
 " 32 " U = 2
 " 32 " S = 3

 24

de "gemiddelde afstand", die ons kruispunt scheidt
van alle aantrekkingspolen, bedraagt 24.

wanneer we de kaart van alle "gemiddelde afstanden" bekijken
die alle kruispunten scheiden van alle aantrekkingspolen,

dan stellen we vast dat de kruispunten 31, 25 en 20
op dezelfde "gemiddelde afstand" van alle aantrekkingspolen
liggen als ons kruispunt 32.



we zeggen dan dat al deze kruispunten in dezelfde
"afstandszone" liggen.

maar bepaalde aantrekkingspolen zijn "belangrijker" dan de andere;



het aantal dagelijkse bezoekers duidt hun "belangrijkheid" aan.

wanneer we elke "afstand", die een kruispunt scheidt van een aantrekkingspool, vermenigvuldigen met de "belangrijkeids-" factor van de pool die aan deze afstand beantwoordt (een factor die wordt aangeduid door het aantal bezoeken)

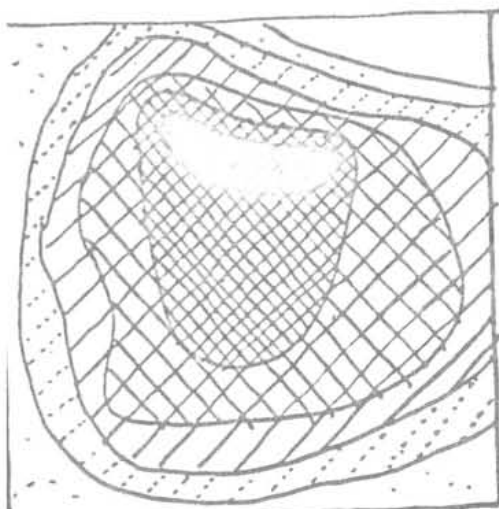
verkrijgen we een andere tabel:

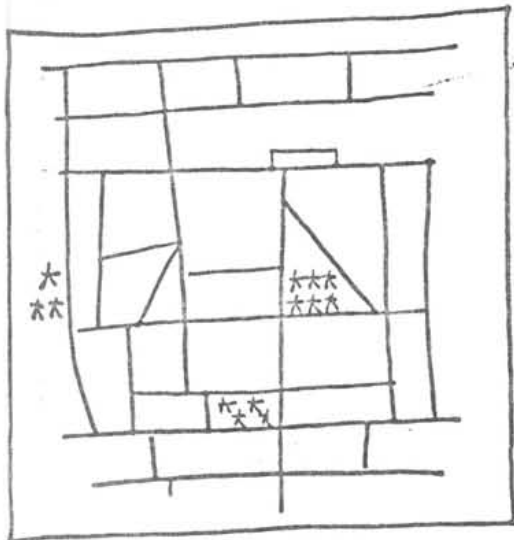
kruispunt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41		
P	8	6	8	10	6	4	6	8	6	4	2	4	6	8	10	0	0	6	2	4	4	2	2	4	4	6	6	8	4	4	8	10	6	6	6	8	10	14	16	8	12		
H	25	20	25	30	20	15	20	25	20	15	10	10	15	20	25	10	5	10	0	0	20	15	15	5	5	10	10	5	15	10	10	15	20	20	20	25	15	25	30	25	20		
G	6	0	5	6	0	7	0	5	6	0	5	4	0	3	0	4	0	5	6	0	3	0	10	2	0	10	2	0	3	0	3	0	6	0	0	2	4	6	6	10	2	8	
M	8	12	14	16	6	10	6	14	12	10	8	10	12	14	16	6	6	12	8	10	2	4	4	6	8	10	10	12	2	4	6	8	0	0	2	4	6	6	10	2	8		
C	12	10	12	14	10	8	10	12	10	8	6	4	2	0	0	14	12	4	8	8	14	12	10	8	4	6	6	4	10	6	4	4	12	12	12	10	6	4	6	14	4		
V	15	12	13	15	13	10	12	13	12	10	9	7	7	5	3	12	10	6	9	7	9	9	9	7	6	7	7	3	7	6	3	1	6	4	4	3	1	0	0	6	3		
A	15	12	13	15	13	10	12	13	12	10	9	7	7	5	3	12	10	6	9	7	9	9	7	6	7	7	3	7	6	3	1	6	4	4	3	1	0	0	6	3			
U	9	7	9	10	7	6	7	9	7	6	4	3	1	0	0	7	6	3	7	6	10	9	7	6	6	7	7	3	7	6	3	10	9	9	7	9	6	6	10	12			
S	60	45	60	75	45	30	45	60	45	30	15	0	0	15	30	45	30	15	45	30	75	60	60	60	4	60	60	60	60	60	45	45	90	75	75	60	60	75	90	90			
afstand	212	214	170	118	174	93	90	147	99	98	173	126	94	133	132	115	180	160	138	218	196																						
	164	255	133	214	133	85	117	136	116	92	140	103	133	138	115	117	160	150	184	201																							

deze kaart duidt de "gecorrigeerde afstanden" aan, d.w.z. zij verrekent tevens de "belangrijkheid" van elke aantrekkingspool.

zo is de situatie in machineburg.

deze kaart toont ons dus de "nabijheden" in de stad. inderdaad, we merken onmiddellijk dat het voor een inwoner van een bepaalde zone (⊙ en ⊙) heel gemakkelijk is machineburg overdag te gebruiken, terwijl het voor een inwoner van de andere zones iets moeilijker is.

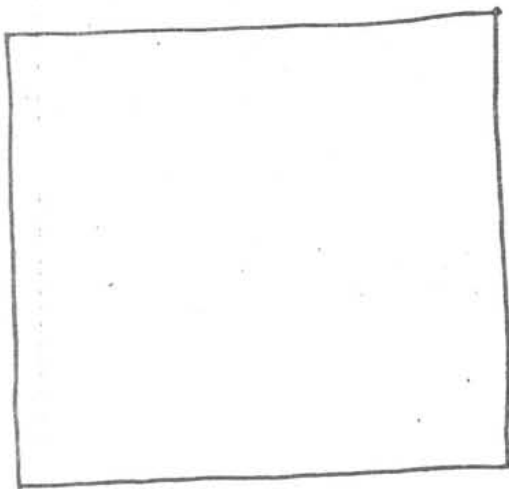




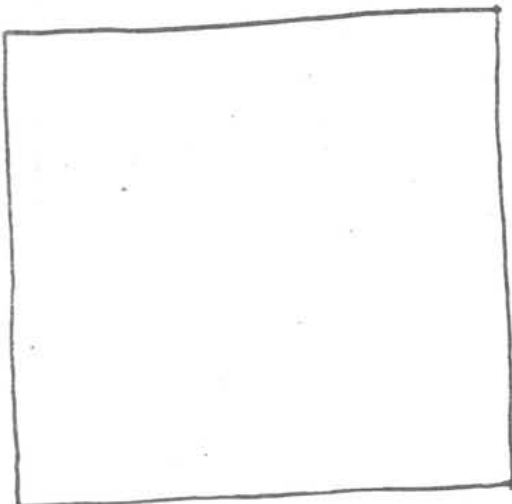
machineburg 's nachts
is anders:

bioskoop:	600 bezoeken per dag
cafés van het groot plein:	400 " " " "
het machtig cultuurcentrum:	300 " " " "

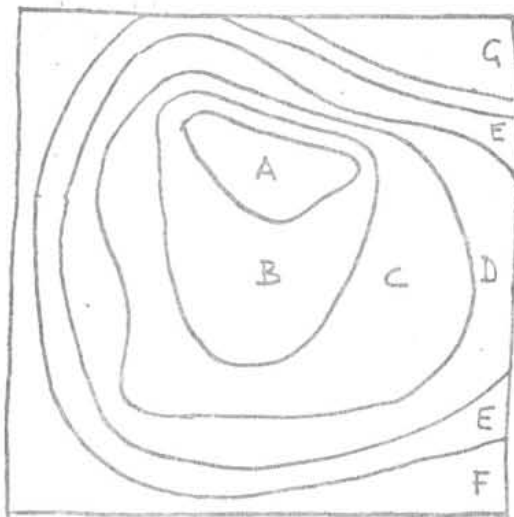
de "gecorrigeerde afstanden"
in machineburg 's nachts
zijn de volgende:



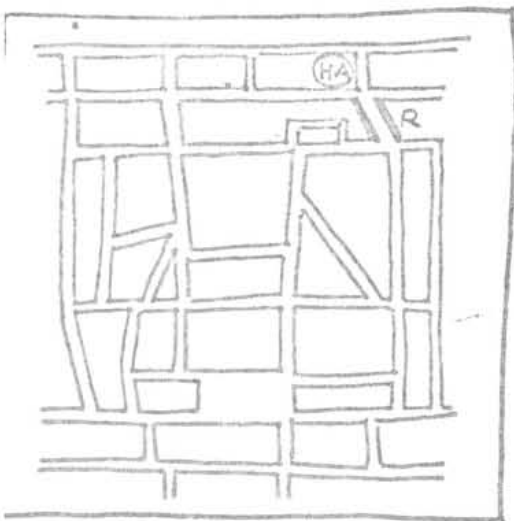
dit is de kaart van machineburg 's nachts.
zij toont ons de "nabijheidszones".



deze kaart
toont de "nabijheidszones"
van dag en nacht
in machineburg.



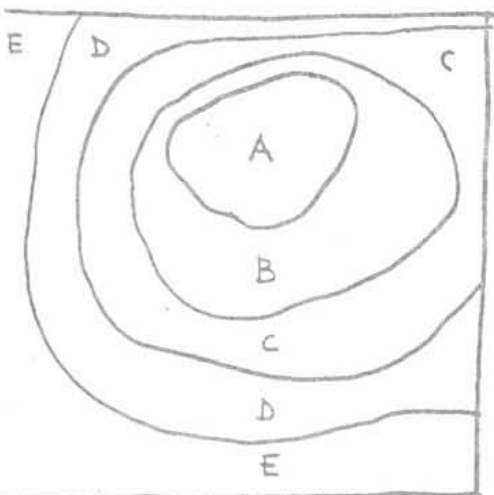
we zien hiernaast
de kaart van de nabijheidszones
van machineburg
in december 1970.



in 1972
kwam er in de gemeente
een nieuwe straat bij (R)
en kreeg het stadhuis een bijgebouw (HA)

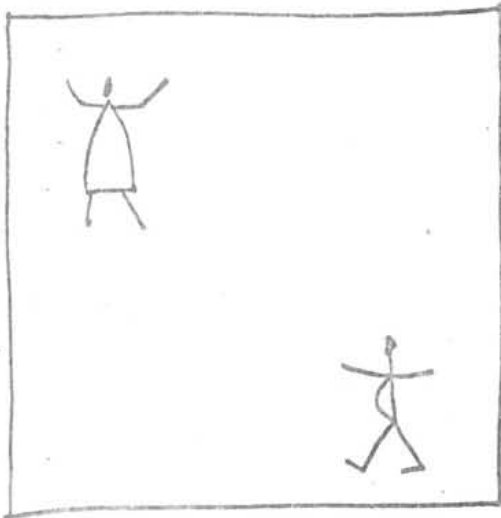
de nieuwe straat
verkort de afstanden
die een bepaald aantal kruispunten scheiden
van de aantrekkingspolen.

het nieuwe bijgebouw
trekt 300 bezoekers aan per dag.



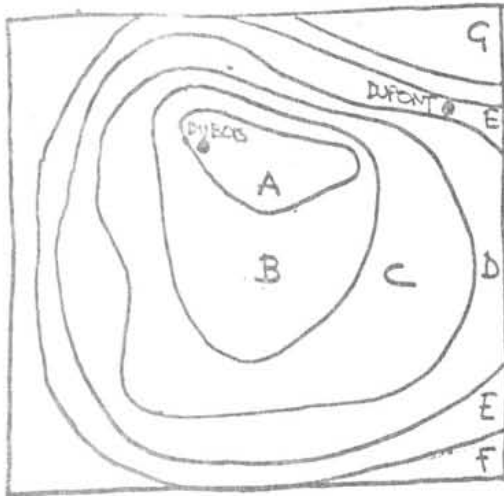
daarom

is de kaart van de nabijheidszones van machineburg
veranderd.



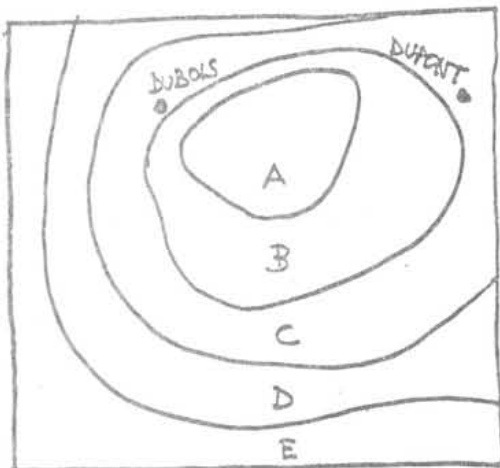
mijnheer janssen
en mijnheer peeters
zijn handelaars.

ze bezitten ieder hun eigen winkel.



de winkel van mijnheer janssen
bevond zich in 1970
in de nabijheidszone A.
zijn winkel
liep zeer goed.

de winkel van mijnheer peeters
bevond zich in 1970
in de nabijheidszone E.
zijn winkel liep maar zo-en-zo.



ten gevolge van de opening
van de nieuwe straat
en van het nieuwe bijgebouw

bevindt zich nu de winkel van mijnheer janssen
in de nieuwe nabijheidszone C
net zoals de winkel van mijnheer peeters.

het zakencijfer van mijnheer janssen daalt
terwijl dat van mijnheer peeters stijgt.

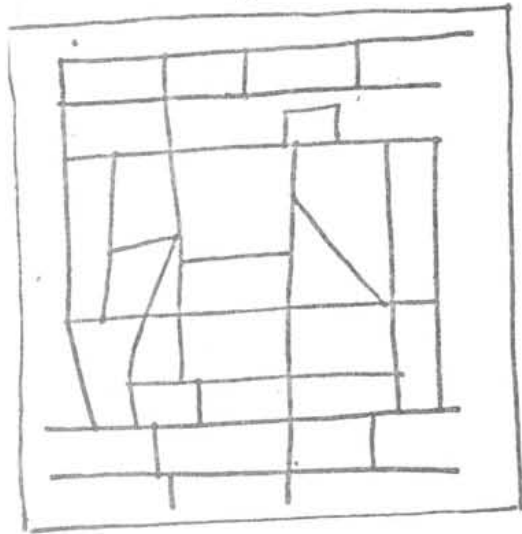
MORAAL

elke nieuwe urbanistische ingreep:
opening van een verkeersweg,
bouw van een pand,
nieuw gebruik van een gebouw, enz.
heeft gevolgen voor elke inwoner van de stad.

elke inwoner zou dus moeten ingelicht worden
aangaande eventuele gevolgen vóór de realisatie
van de geplande ingreep.

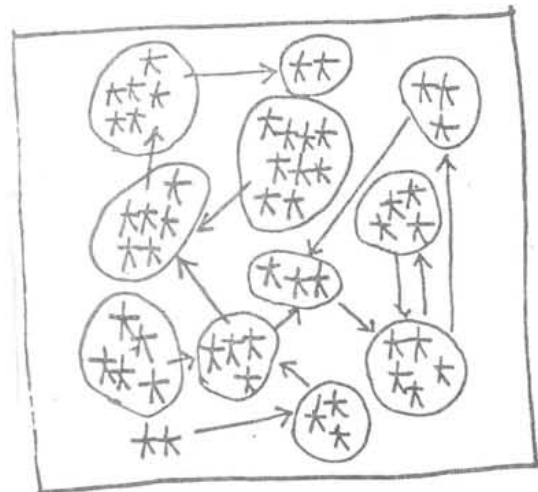
inderdaad,
wat we geobserveerd hebben
in machineburg

is het mechanisme van de stad.



een gedeelte van dit mechanisme
is afhankelijk van
het straten- en wegennet van de stad.

de "afstanden" die we nauwkeurig nagingen
zijn afhankelijk van
het straten- en wegennet van de stad.

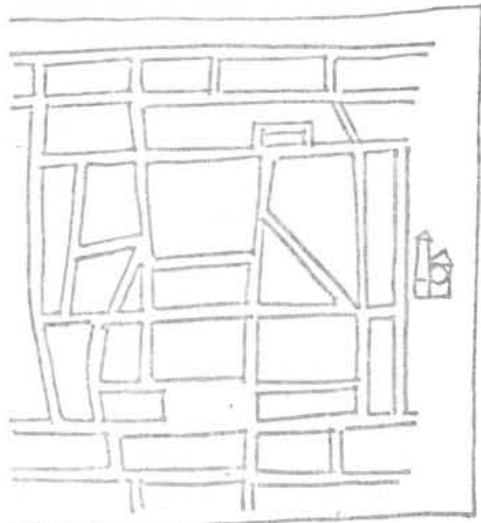


het andere gedeelte van dit mechanisme resulteert
uit het dagelijks gedrag van de inwoners.

het aantal bezoeken
aan de aantrekkingspolen
zijn de uitdrukking
van dit gedrag.

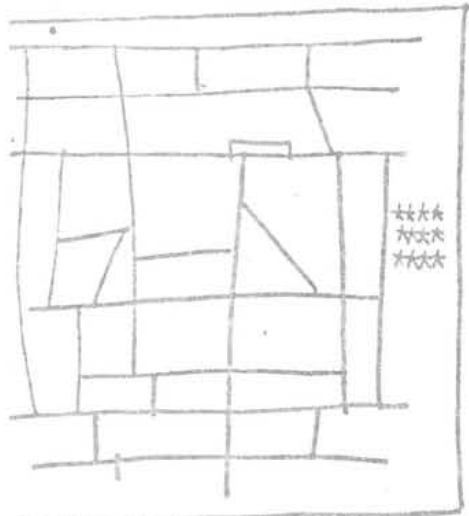
als men veranderingen aanbrengt
hetzij in het straten- en wegennet van de stad
het zij in het gedrag van de inwoners

wordt tevens de werking van het stadsmechanisme gewijzigd;
hiervan kunnen alle inwoners de weerslag ondervinden.



het mechanisme van de stad
kan van buiten uit
ontregeld worden.

bv.:
een geleerde mijnheer heeft ontdekt
dat zich in de kloosterkerk van machineburg
de graftombe van merlijn de tovenaer bevindt.



duizenden toeristen bezoeken nu de kloosterkerk

(vorig jaar 12 bezoeken per dag, dit jaar 1200 dagelijks)

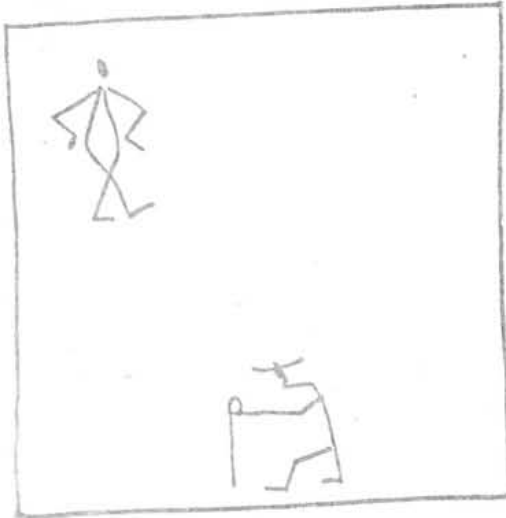
het toerisme is een industrie.

deze nieuwe industrie
heeft de kaart van de "nabijheden" in machineburg
gewijzigd.



deze nieuwe toestand
heeft de heren janssen en peeters
geruïneerd.

maar mijnheer de jong
haalt er zijn voordeel uit.



in teite
is de situatie
nog veel ingewikkelder.

bv.:
mijnheer de jong, cafébaas,
en mijnheer devries, gepensioneerd muzikant,
wonen
in dezelfde huizenblok.



de toeloop van toeristen
die de zaak van mijnheer de jong doet draaien

vindt mijnheer devries vreselijk lawaaierig.

een "betere nabijheid"

is voordelig voor de énen
en een ramp voor de anderen.



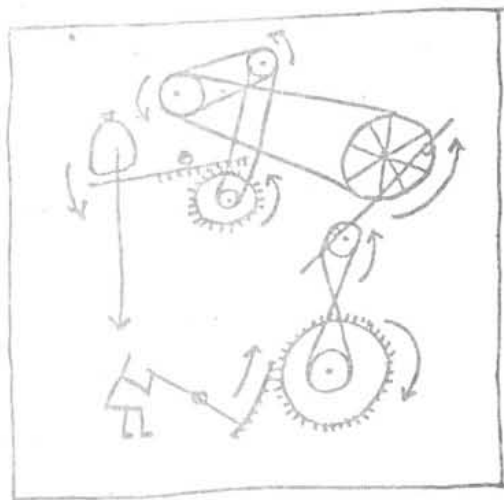
in de steden kennen de burgers niet vooraf
de weerslag van een voorgestelde ingreep.

zo kan het gebeuren
dat mijnheer devries had gepleit vóór het toerisme
en mijnheer de jong tégen !!!

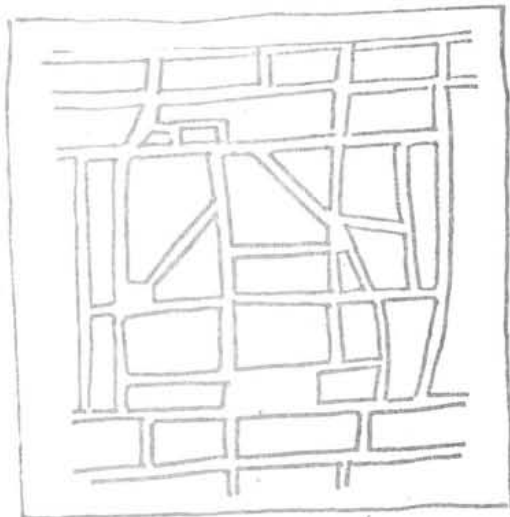
als we willen leven
in een stad die ons bevalt

dan moeten we zelf kunnen beslissen
over urbanistische ingrepen.

maar daarom moeten we eerst worden ingelicht
over de eventuele weerslag
alvorens een beslissing te nemen.



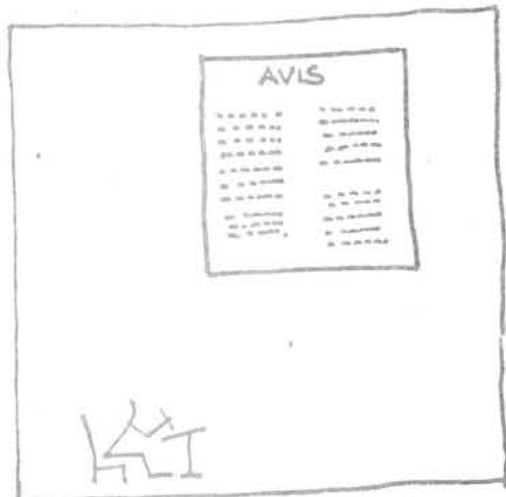
de "kaart van de nabijheden" is een instrument
om zo'n weerslag gemakkelijker te voorzien.



ieder van ons zou een tabel van de "afstanden" kunnen
maken aan de hand van een kaart van de stad.

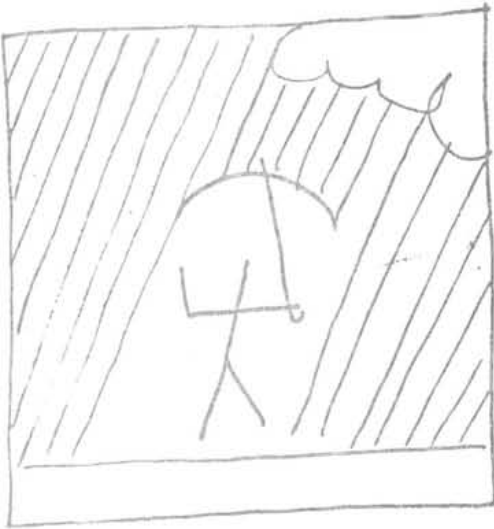
(afstanden, bepaald door het straten- en wegennet van
de stad)

het aantal bezoeken
aan de aantrekkingspolen
zou één keer per maand moeten
gepubliceerd worden
door het stadsbestuur.



op die manier
zou de noodzakelijke berekening zelfs kunnen worden gemaakt
door een leerling van de lagere school.

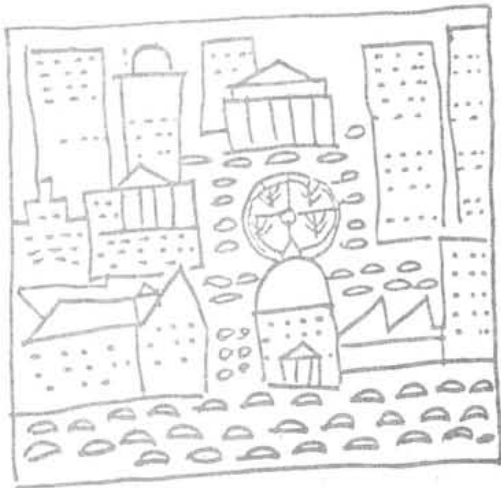
MORAAL



door de weerslag van een ingreep te voorzien

verkrijg je geen mooiere of betere steden

maar wel steden
die beter aan de inwoners zijn aangepast.



men heeft de stad die men verdient!

3

de straat



het verkeer

maakt deel uit van het stadsbeeld

de champs elysées leeg



en de champs elysées vol auto's

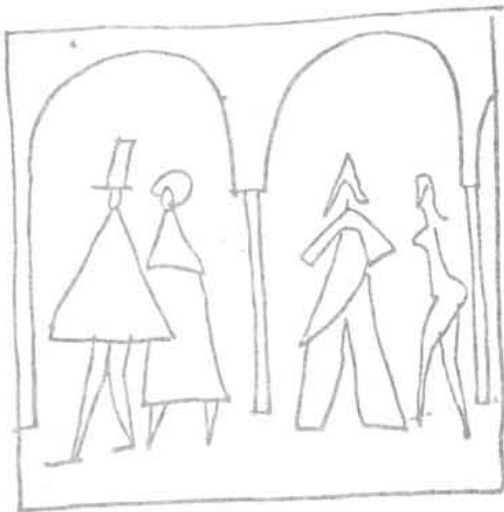


is niet hetzelfde.

wanneer men het uitzicht
van het individueel voertuig verandert



dan verandert ook het uitzicht van de stad

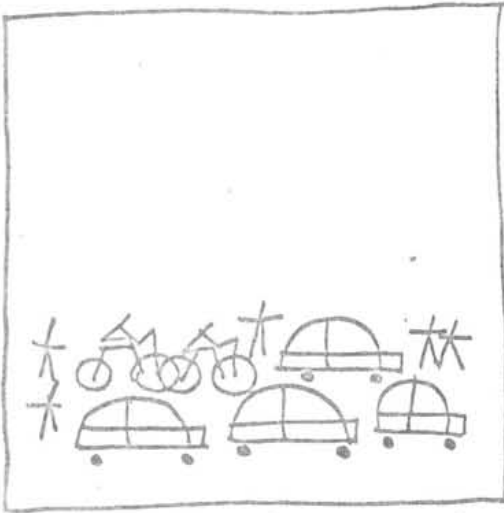


net zoals bv. een andere kleding

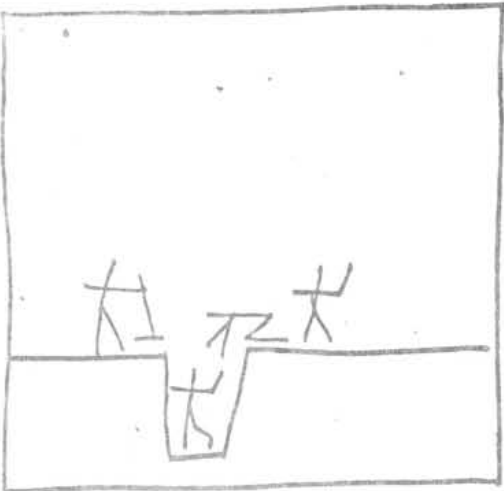


en een ander gedragspatroon het stadsbeeld hebben
gewijzigd!

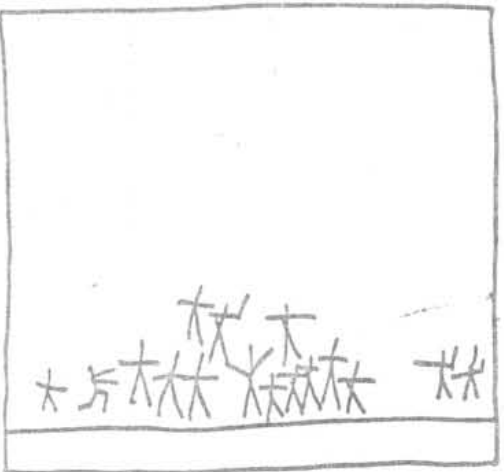
de "straat"
is de drager
van allerlei activiteiten:



het verkeer



het plaatsen en
herstellen van leidingen,

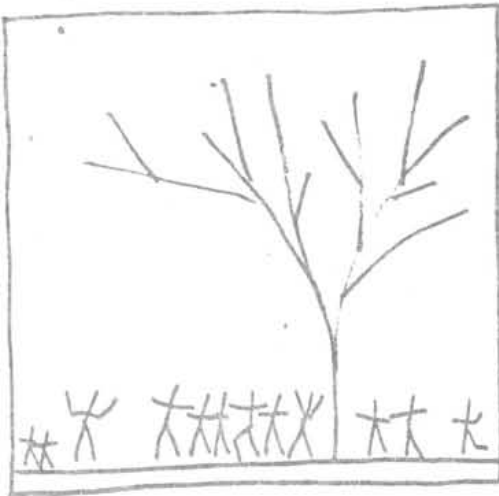


de samensholing
van leeglopers en lanterfanterers.

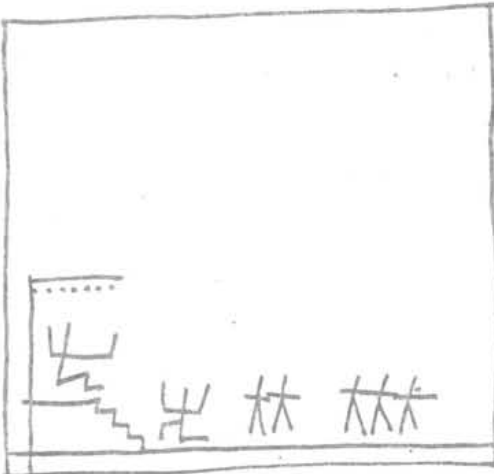
vroeger
was de straat een schouwspel:



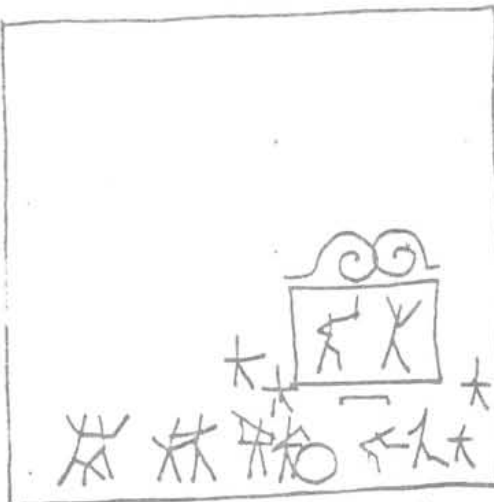
de markten,



kletsen,



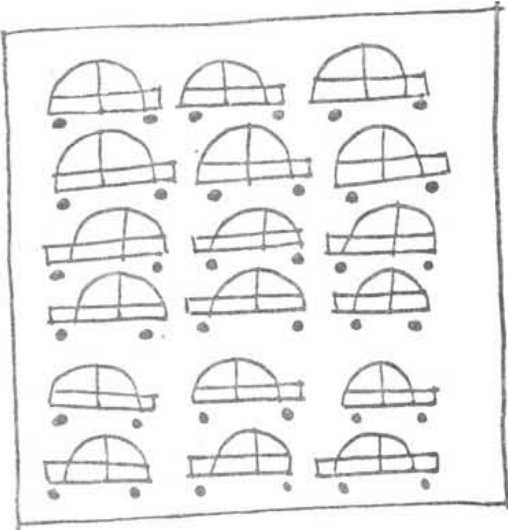
de administratie



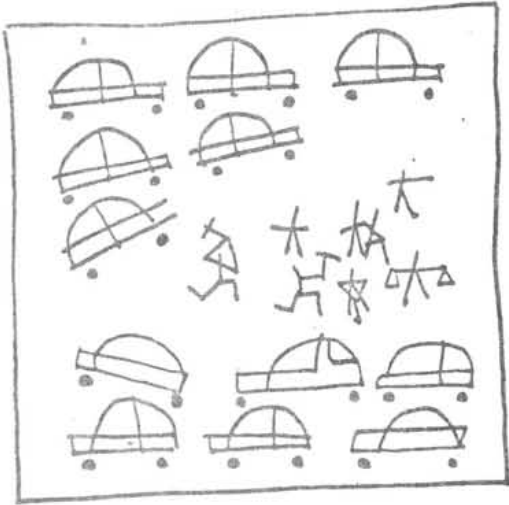
vermaak;

men leefde op straat

vandaag

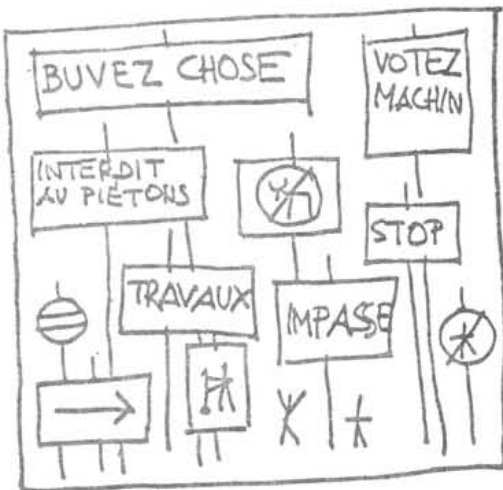


heeft het verkeer dat allemaal weggeraasd



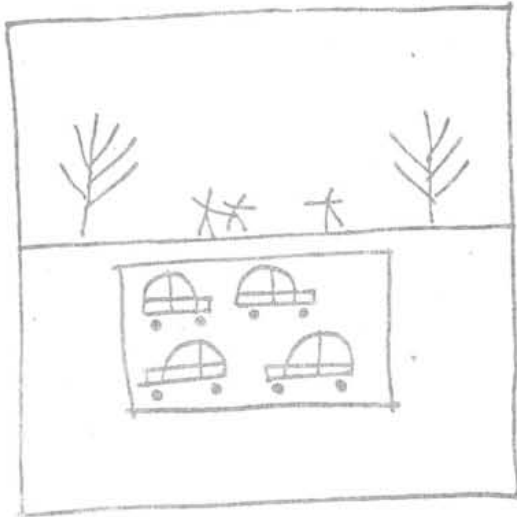
en de herstellingen
hinderen het verkeer.

de straat leeft niet meer



zij is nu het terrein
dat voorbehouden wordt aan de technische diensten

we kunnen natuurlijk

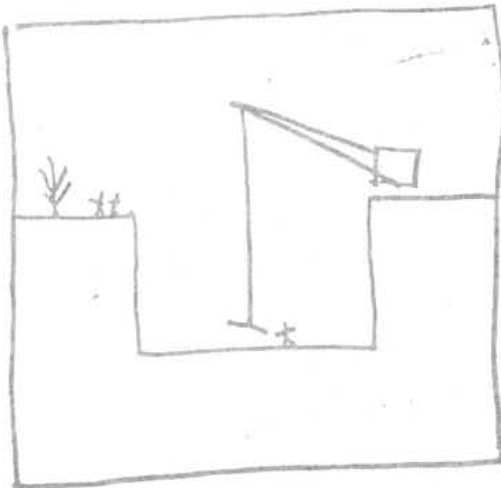


het verkeer ondergronds maken,



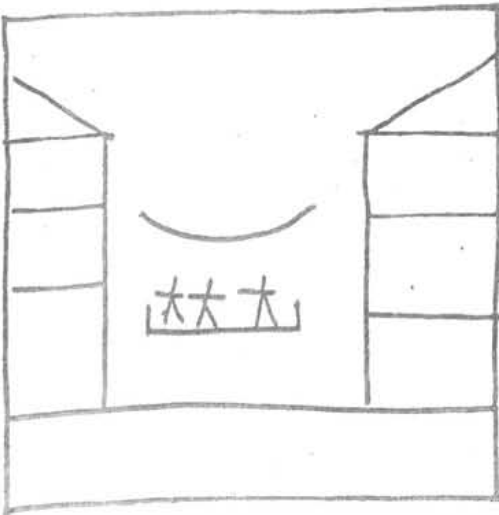
maar wie zich ondergronds verplaatst
is uit het stadsleven gesloten:
hij leeft in tunnels.

bovendien,
is gaten maken en dichtgooien

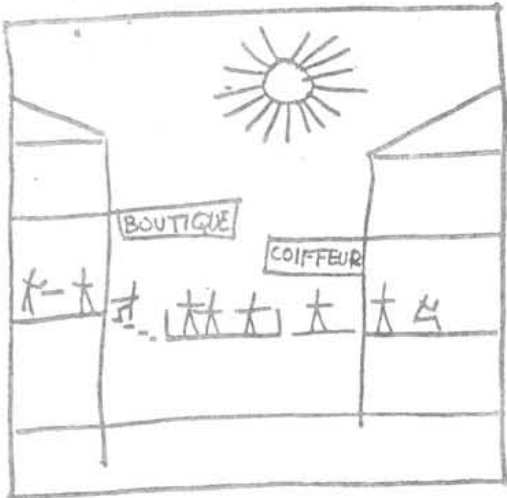


duur
en tijdrovend
en niet altijd esthetisch.

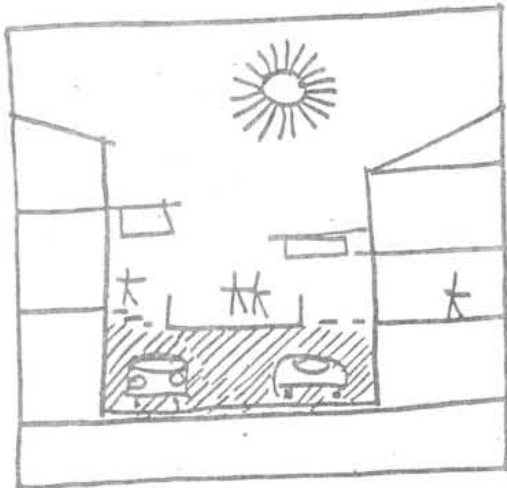
we zouden net zo goed
de voetgangers op een hoger niveau kunnen brengen,



ze beschermen tegen slecht weer,

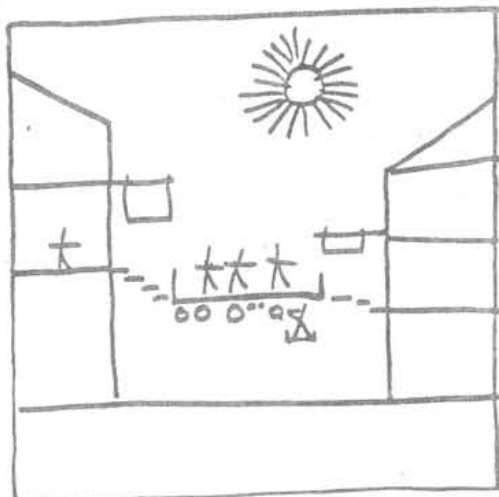


het sociaal gebeuren organiseren op de 1ste verdieping,

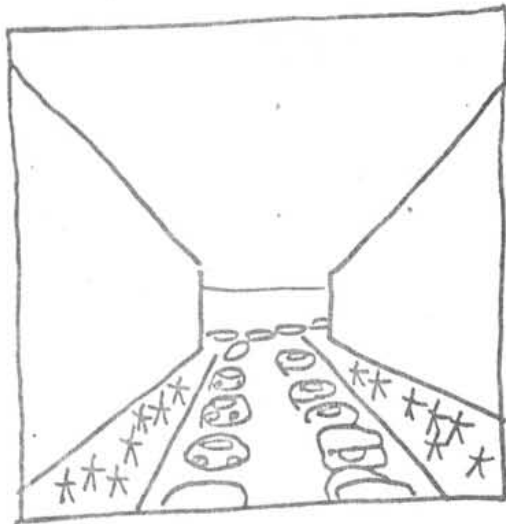


de auto's gelijkvloers laten rijden

en de ruimte onder de bruggen
vrijlaten voor de herstelling van leidingen.

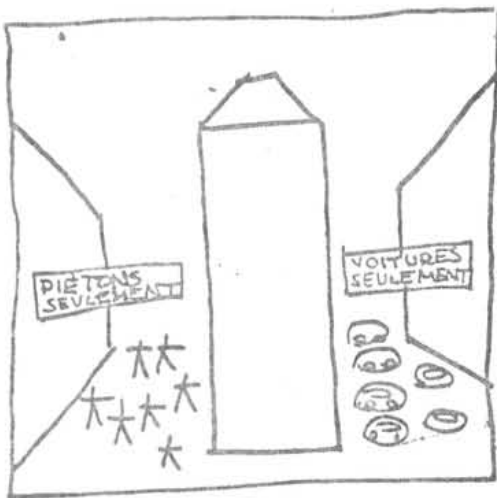


dat is allemaal minder duur
dan een straat verbreden
of leidingen ontgraven en opnieuw begraven.

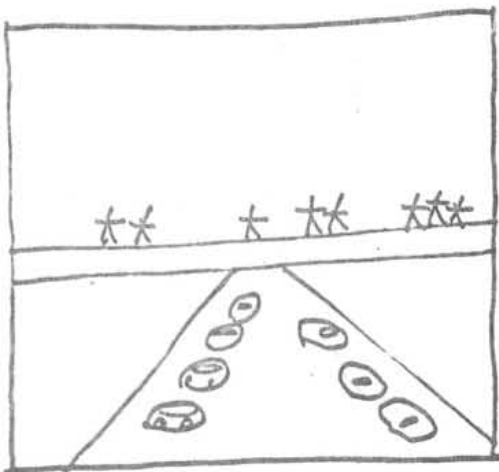


de verschillende mogelijke technieken voor het verkeer zijn dus:

de klassieke straat: voertuigen + voetgangers

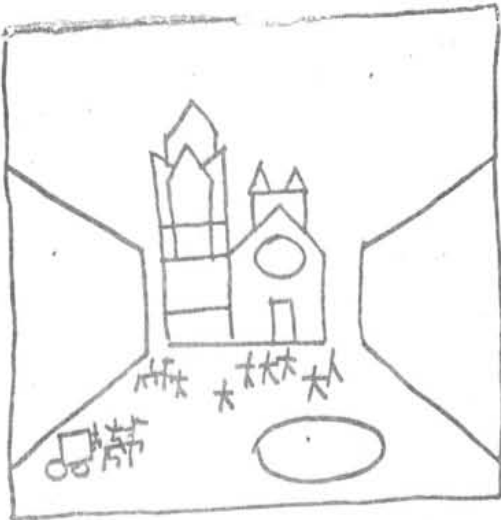


ofwel gelijklopende van elkaar gescheiden straten, de ene voor voertuigen de andere voor voetgangers.



ofwel vertikaal van elkaar gescheiden straten, de ene voor voertuigen, de andere voor voetgangers.

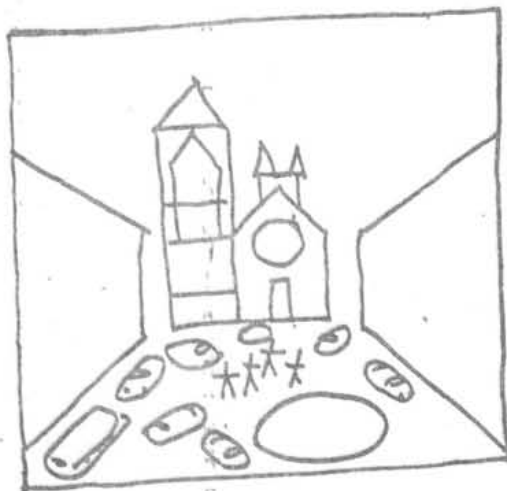
het behoud van het cultuurpatrimonium



implicieert
het behoud van het eerste, vroegere gebruik.



het dagelijks gebruik vereist verkeersmogelijkheden
maar verkeer
maakt dit vroegere gebruik onmogelijk.



↑
als we de straten verkeersvrij maken,
begunsten we een gedeelte van het gebruik
maar verhinderen een ander aspekt.

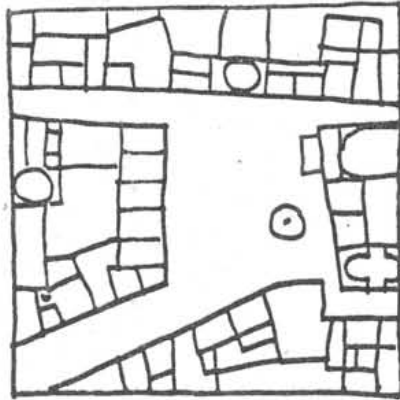


het behoud zonder verkeer

verandert de stad in een "museumstad"
achter glas.
wie wil er leven in een "museumstad"?

4

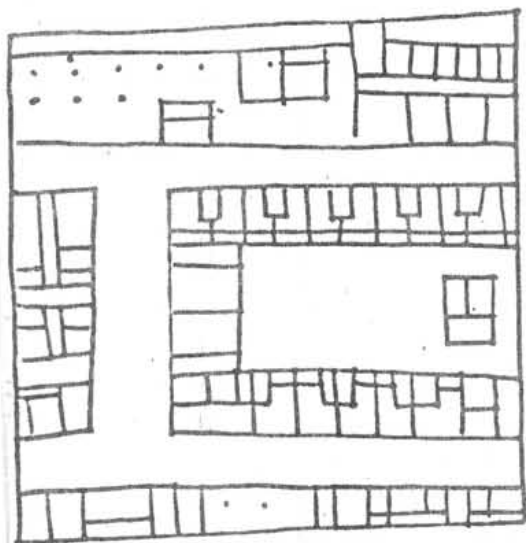
de stad vernieuwen





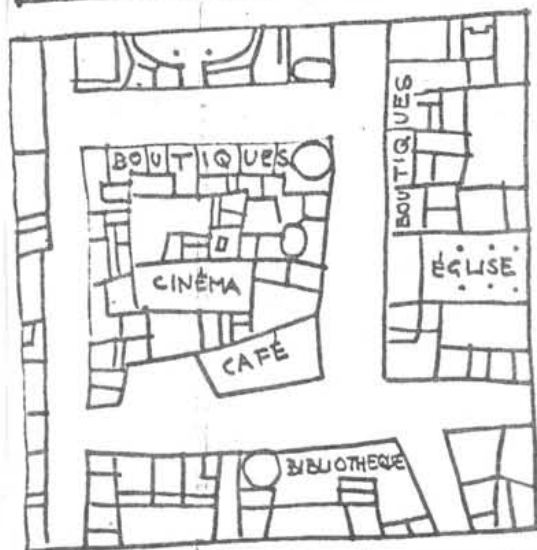
dit is het plan van een wijk
in machineburg.

dit plan toont de gelijkvloerse verdieping van de stad.
zij beslaat een aantal besloten ruimten
van "kleine afmeting" (vertrekken, winkels, enz.)
en van "grote afmeting" (zalen, pleinen, straten, enz.)



dit is een andere wijk.

zij bestaat uit een aantal identiek dezelfde
besloten ruimten als de vorige
maar dan anders gespreid.



we kunnen niet het gebruik van deze besloten ruimten
leren kennen aan de hand van deze plans alléén.

ze kunnen op deze manier worden gebruikt

of op deze



hetzelfde plan betekent iets anders
wanneer de besloten ruimten
anders worden geëtiketteerd.



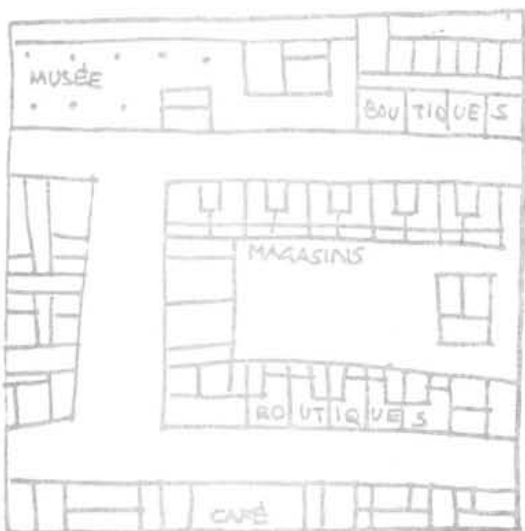
een verzameling desloten ruimten, stelt de infrastructuur van een stad voor.



de gebruikmaking van deze infrastructuur kan gereorganiseerd worden



hetzij door het verwijderen van bepaalde toegangen

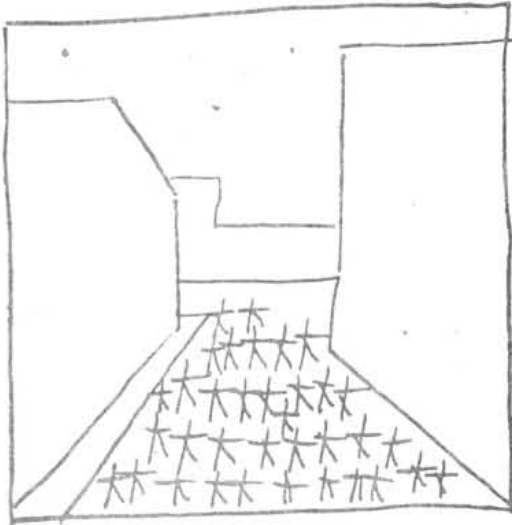


of door een verandering van etiketten.



de reorganisatie
van de bebouwing van de infrastructuur

brengt een ommekeer teweeg

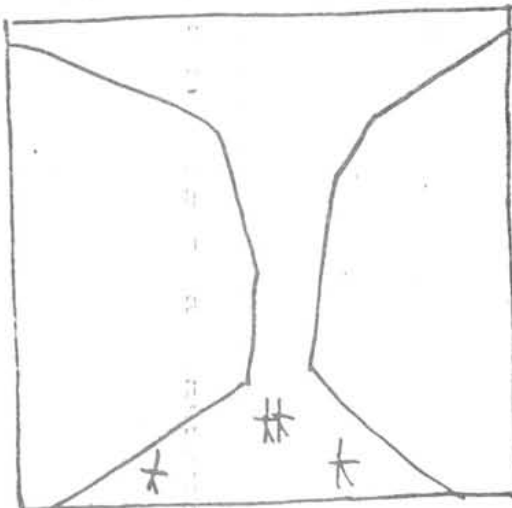


in het mechanisme van de stad.

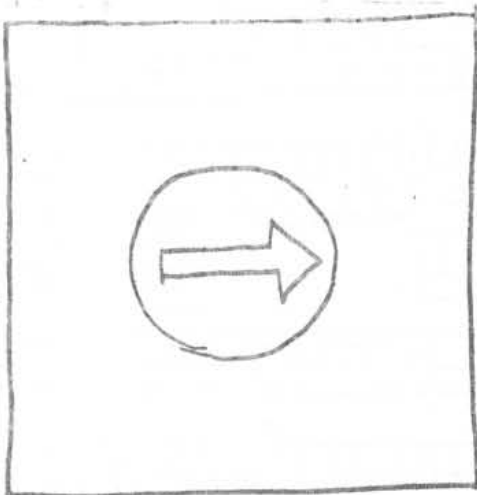
een stad "bewonen"



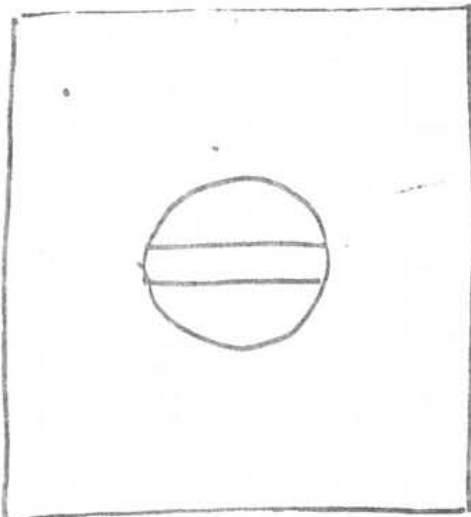
kan betekenen:
haar infrastructuur bewaren



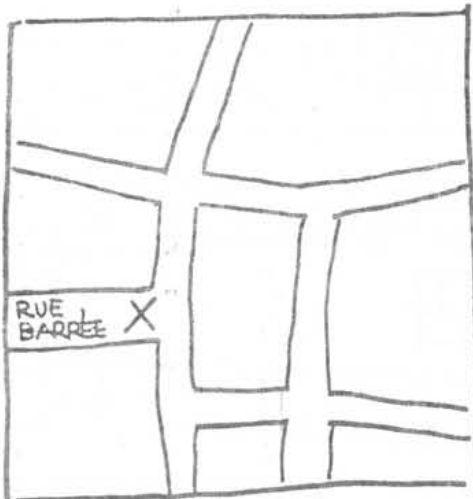
of
haar mechanisme in zijn oude staat behouden.



het openen



of sluiten van toegangen



betekent tevens

een verandering in het straten- en wegennet.

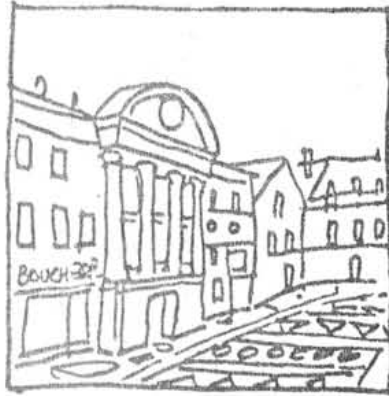


de kwalitatieve verandering van etiketten

betekent tevens een verandering van de aantrekkingspolen in een stadsgedeelte, wat dan weer het gedrag van de inwoners bepaalt.

5

de huid van de stad



wat we over het algemeen
als belangrijk beschouwen in een stad

is haar "huid".

de "huid" van een stad
is wat van buiten zichtbaar is:

de gevels.



de huid van een stad
is wat gezien wordt
door iemand die dit stadsdeel niet gebruikt,
d.w.z. door de "toerist".



de stad kan veranderen
en intussen toch haar "huid" ongeschonden bewaren
voor de "toerist",

(d.w.z. voor een persoon die geen inwoner is
van de stad of woont in een ander stadsdeel).



de "huid" ongeschonden bewaren
lukt zelden,

want de "huid" is niets
zonder de medewerking van de inwoners
(bv.: een markt zonder menigte
lijkt "vals").



het volstaat niet
een stuk "huid" te bewaren,

bv. een gevel



want het asfalt voor de gevel,
de uithangborden,
de voertuigen,
de kleren van de voorbijgangers
en de affiches

wijzigen het stadsbeeld.



het is het vluchtige
dat het stadsbeeld bepaalt.

het is niet de architect,
maar de bakker, de slager en de kleermaker

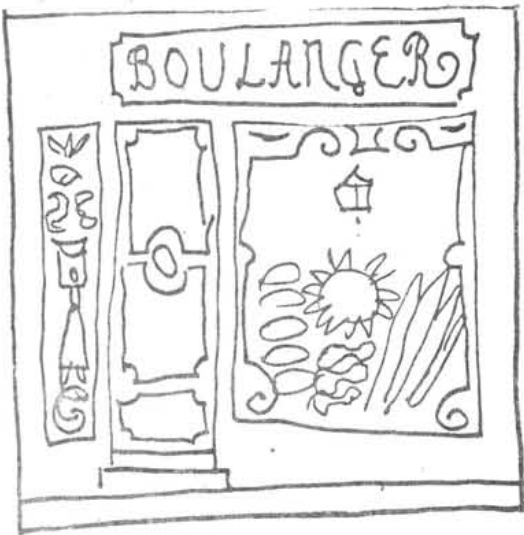
die de "huid" van deze straat hebben gemaakt.

als het grootwarenhuis
zich onder deze "huid" "vermomt"



doorziet men de trucage.

laat ons dus
dit "vluchtige" wat nader bekijken.



het uitstalraam van de bakker

of van het grootwarenhuis
(dat heel leuk kan zijn, bv. met kerstmis)



is wat we noemen het vluchtig decor.

het vluchtig, voorbijgaand decor
maakt de huid van de stad.

maar in de steden van vandaag
missen we deze tijdelijke versiering meer en meer.



dus moeten we deze versiering

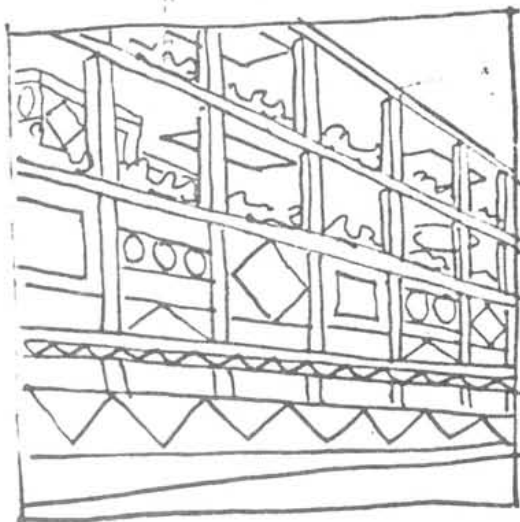
opnieuw uitvinden



we bedekken bv.
de straten en trottoirs

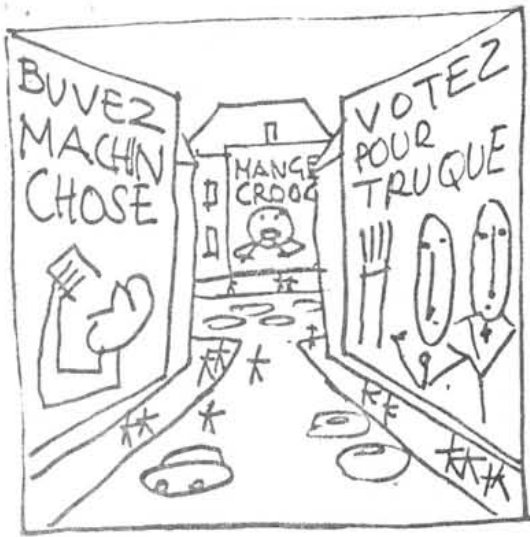
met "stadstapijten"

(dit "stadstapijt"
werd op enkele uren tijd geschilderd
met verf die slechts enkele weken houdt)



en we decoreren de muren

met "vluchtige fresco's".



we mogen het stadsdekor

niet overlaten aan de reklame!



wat we zelf kunnen maken

is mooier
en belangrijker.

6

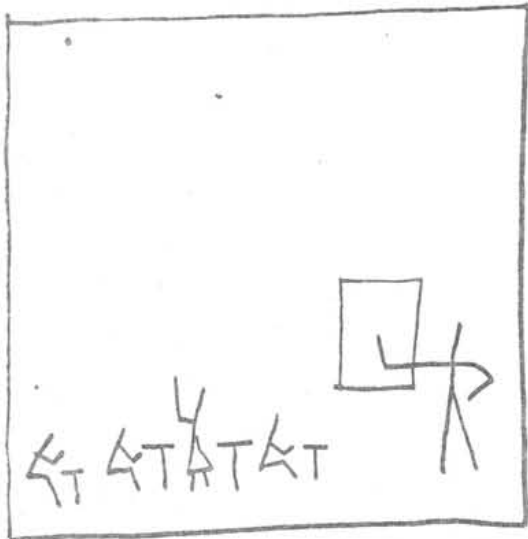
hoe breng je in de stad
een aangename sfeer?



wat is dat: de sieer van een stad?

wat is dat: de stad?

de stad is niet het platteland.



dat beweren de kinderen.

de stad is de plaats
waar men elkaar ontmoet.



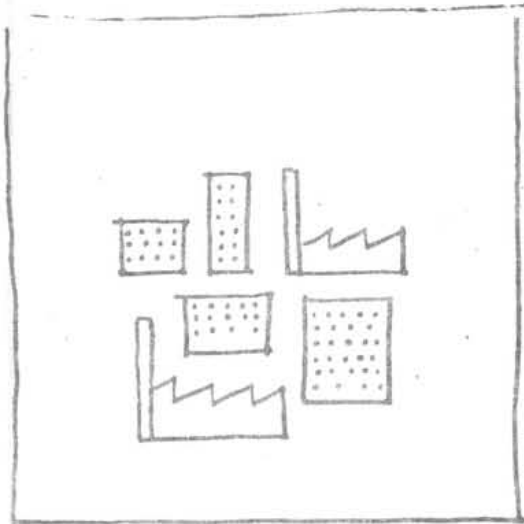
dat zeggen de volwassenen.

de stad is het centrum
van het kultuurleven.



dat zeggen de "intellektuelen".

maar is dat allemaal wel waar?



wij kennen enkel
de industriële stad:

hotels,
kantoren,
fabrieken,
natuur in kooitjes

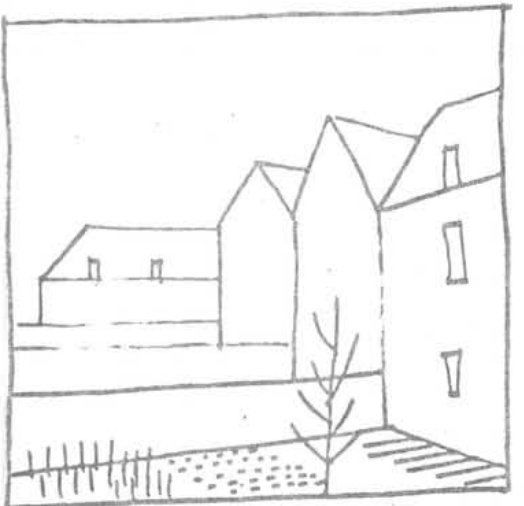
zeggen de kinderen.

de stad is niet het platteland.



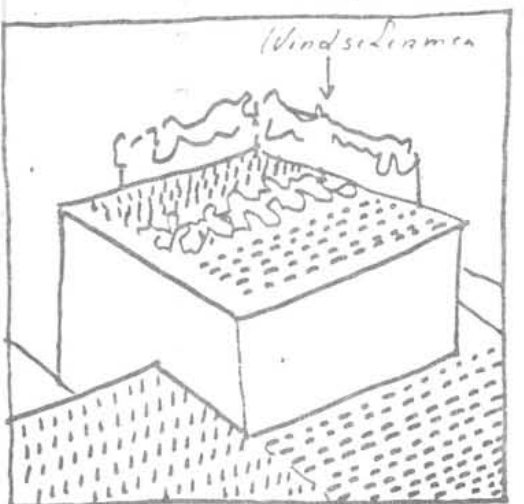
en toch had je vroeger ook in de stad
ambachtslui en boeren:

er waren grote en kleine velden en weiden
binnen de wallen
om de stad te voeden
in geval van belegering.



onze wereld gaat opnieuw gelijken
op een permanente staat van beleg.
het voedsel zou wel eens kunnen ontbreken in de stad.

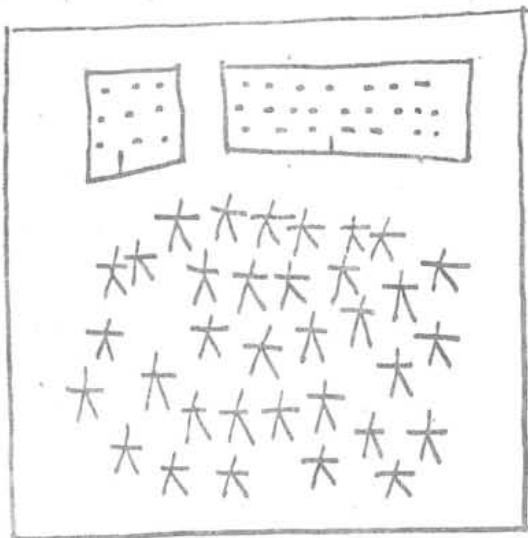
daarom wint de stedelijke landbouw
steeds meer aan aktualiteit.



de moestuinen zouden heel nuttig kunnen zijn
voor de steden

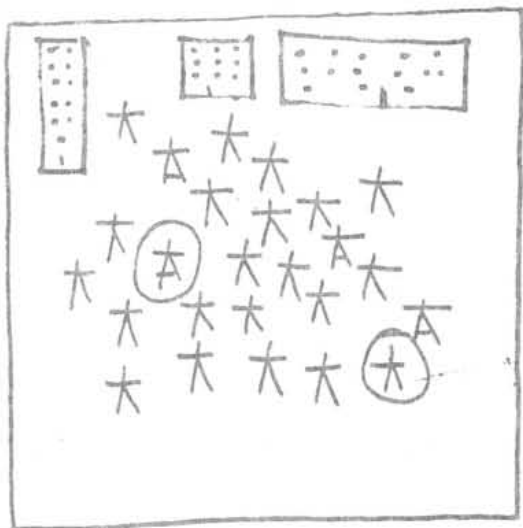
||
zowel op de begane grond
als op het dak
kunnen weiden en velden worden aangelegd.

stad en platteland liggen toch niet zo ver uit elkaar.



volwassenen zullen zeggen:
 maar dat heeft toch allemaal niets te maken
 met de sfeer van een stad;
 de sfeer van een stad
 wordt geschapen door de ontmoetingen.

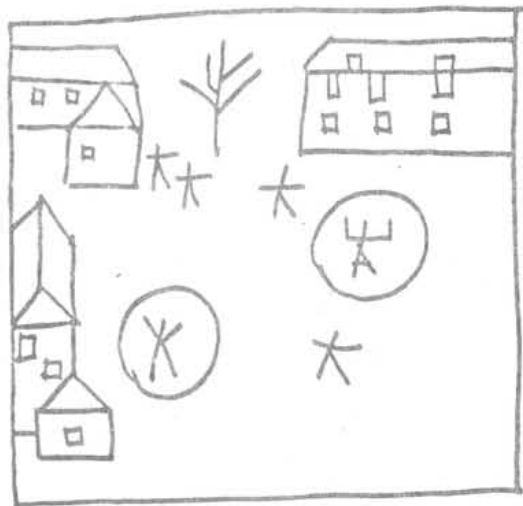
laat ons dus die ontmoetingsmogelijkheden bestuderen.



mijnheer peeters is vrijgezel
 en zoekt een vriendin.

juffrouw janssen is ongehuwd
 en zoekt een vriend.
 ze zou de ideale vriendin zijn voor mijnheer peeters
 en hij een ideale vriend voor haar.
 mijnheer peeters en juffrouw janssen
 leven in een zeer grote stad.

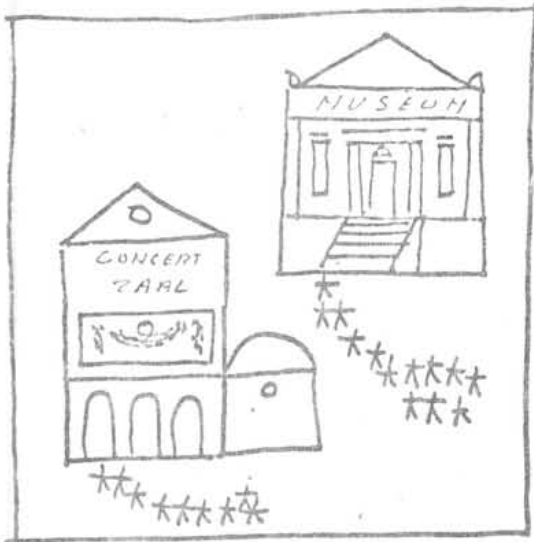
ze zullen elkaar nochtans nooit ontmoeten.



maar in een dorp of kleine stad
 zouden ze mekaar kunnen vinden.

men kan zich in een grote stad
 erg eenzaam voelen.

dus niet de ontmoetingen bepalen
 de sfeer van een stad.



tenslotte het kulturele leven.

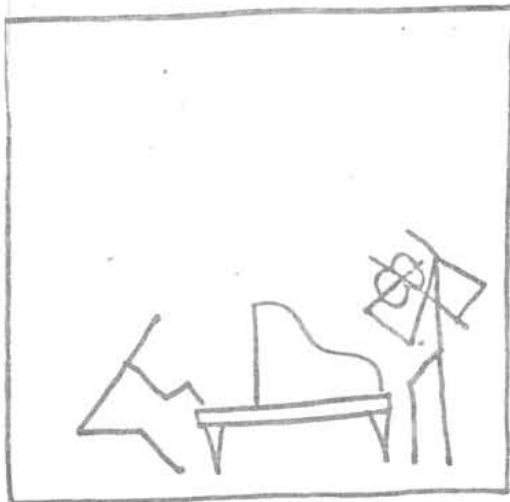
bepaalde kulturele manifestaties
trekken een menigte mensen aan.



andere hebben geen sukses.

er zijn te veel kulturele manifestaties.

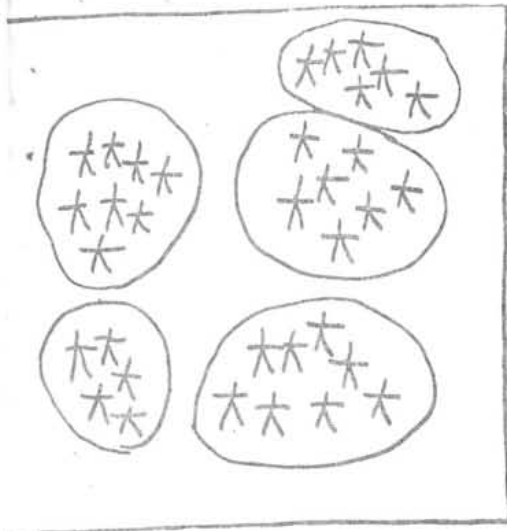
in de kleine stad



organiseren de inwoners zelf
hun eigen bescheiden avondjes.

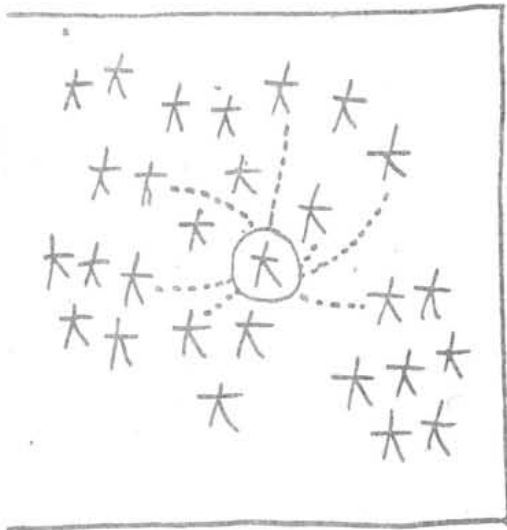
het publiek in de grote steden
is passief, wordt verlamd
door te ruime keuzemogelijkheden.

dát van de kleine steden is actief
uit noodzaak, om zich niet te vervelen.

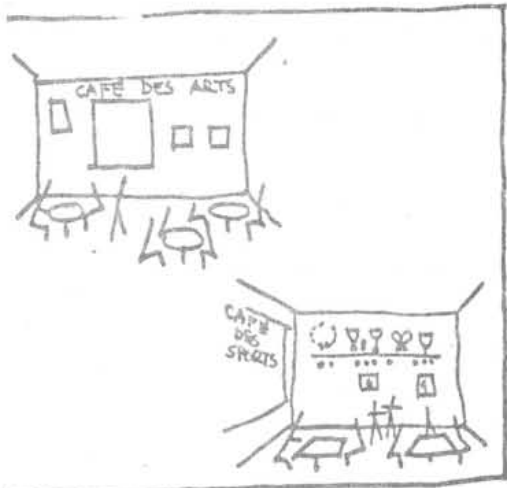


wat is dan eigenlijk
de sfeer van de stad?

in werkelijkheid leeft iedereen in de grootstad
in zijn eigen dorp.



ieder van ons ontmoet in de grootstad
slechts hetzelfde aantal mensen
als een dorp groot is:
de anderen blijven vreemden.



de kulturele manifestaties in de grootsteden
worden door een groep mensen op de voet gevolgd
die kleiner is dan het aantal inwoners van een dorp.
(bv. de kroegen van artiesten, schrijvers, sportliefhebbers).



de sfeer van de stad
is misschien het naast elkaar bestaan
van de verschillende levensvormen in deze stedelijke dorpen

en ieder stedelijk dorp
zal "zijn eigen stad"
weten te bewaren.