

Monuments and Mental Maps

Narrating the City and Its Periphery

In 1960 Kevin Lynch analysed the ‘city-image’ in *The Image of the City*; seven years later American artist Robert Smithson surveyed the suburb of Passaic in ‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’. Both approaches use narrativity as an instrument to connect urban space with the lived experience of its users. Where Kevin Lynch analyzes the visual perception and mental representation (‘imageability’) of the postwar American metropolis, Robert Smithson explores the temporality of its peripheral *terrain vague*. Where Kevin Lynch frames his inquiry within then-current conventions of perception and cognition, Robert Smithson rejects these conventions precisely because they do no justice to his experience of the suburb and offer him no method to analyze or describe it. In his analysis, there is no coherent map of the territory, no mental representation to consult. How does Smithson’s practice relate to the paradigm of ‘imageability’? What is being narrated, and how does narrativity operate? By juxtaposing the two approaches this text reflects on some ideas and issues that surround a narrative analysis of urban landscape.

Imageability

The changing landscape of post-war America caused many of its residents to feel estranged from their daily environment. Not only because the suburban areas were lacking in site-specificity but also because, as Venturi and Scott Brown put it, the emerging highway culture led to fragmentation of the urban landscape and to a new visual order of seemingly random symbolic forms.¹ According to Jane Jacobs, the lack of visual reinforcements and unnecessary visual contradictions caused many people to experience the changing landscape as incoherent and hard to conceive.² Visibility and legibility became the primary criteria to rethink the landscape, for if the urban environment was not readable, its inhabitants would be lost.^{3, 4}

To evaluate the visual qualities of the American metropolis, a group of planners at MIT started an inquiry into the perceptual form of the city in 1954.⁵ The group, led by Kevin Lynch, was specifically interested in the visual perception of form and its relation to navigation, wayfinding and, by extension, people’s emotional connection with the city. They defined the visual quality of the urban environment as a function of its ‘imageability’, a term invented by Lynch to describe the degree to which the urban environment allows itself to be perceived and represented as a clear and coherent image in the mind of the perceiver. Every city dweller holds a mental image of the city in which he or she lives, Lynch argued.⁶ This mental image is the strategic link between the city and people’s ability to navigate it, functionally and emotionally – since knowing where you are affects the way you feel.⁷

Until then, studies of perception had taken place, by and large, inside the psychological laboratory, outside the natural habitat of the city dweller, and were mostly oriented toward the technical aspects of vision.⁸ Lynch, in contrast, felt more drawn to the reports and stories of anthropologists and to their methods of research in the field. He decided to organise field studies in the cities of Boston, Jersey and Los Angeles, interviewing long-term residents and asking them about their daily experience of navigating the city. He asked them to perform imaginary

1. Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form* (Cambridge, MA: MIT Press, 1977).
2. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning* (New York: Random House, 1961).
3. Kevin Lynch, *The Image of the City* (Cambridge, MA: MIT Press, 1960).
4. Ann Reynolds, *Robert Smithson: Learning from New Jersey and Elsewhere* (Cambridge, MA: MIT Press, 2003).
5. Trindib Banerjee and Michael Southworth (ed.), *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch* (Cambridge, MA: MIT Press, 1995).
6. This idea was based on the concept of the cognitive map – an internal, mental representation of survey knowledge about the environment. The concept of cognitive map was first introduced in Edward Tolman, ‘Cognitive Maps in Rats and Men’, *Psychological Review* 55, 1948, 189–208.
7. In *The Image of the City* Lynch argues that navigation and emotional wellbeing are closely connected, op. cit. (note 3).
8. James Gibson, *The Ecological Approach to Visual Perception* (Boston: Houghton Mifflin, 1979).

Mentale kaart en monument

Stedelijke ruimte als doorleefde ervaring

In 1960 analyseerde Kevin Lynch het ‘stads-beeld’ in zijn *The Image of the City*; zeven jaar later verkende kunstenaar Robert Smithson de suburb Passaic in ‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’ (1967). In beide benaderingen gaat het om een narratieve analyse van het stedelijk landschap, als instrument om ruimten in de stad te verbinden met de ervaring van de gebruiker. Waar Kevin Lynch zich richtte op de analyse van visuele waarneming en mentale representatie (*imageability*) van de naoorlogse Amerikaanse metropool, richtte Robert Smithson zich op de ervaring van tijd in het perifere *terrain vague*. Terwijl Kevin Lynch zijn onderzoek positioneerde binnen de dan geldende conventies van de psychologie, verwierp Robert Smithson deze conventies, omdat ze geen recht deden aan zijn ervaring van de suburb en hem geen handvat boden om deze ervaring te analyseren of te beschrijven. In zijn analyse is er geen coherente kaart van het terrein, geen mentale representatie om te raadplegen. Hoe verhoudt Smithson’s praktijk zich tot het paradigma van *imageability*? Wat wordt er verteld over het ervaren van stedelijke ruimte, en hoe werkt narrativiteit daarbij? Door de twee invalshoeken naast elkaar te zetten, reflecteert dit artikel op een aantal ideeën en kwesties rond de narratieve analyse van stedelijk landschap.

Imageability

Door de veranderingen in het stedelijk landschap van het naoorlogse Amerika voelden veel inwoners zich vervreemd van hun dagelijkse omgeving. Niet alleen omdat het de suburbane gebieden ontbrak aan *site-specificity*, maar ook omdat (zoals Venturi en Scott Brown stelden) de *highway culture* had geleid tot een nieuwe visuele orde van ogenschijnlijk lukraak geplaatste, symbolische vormen.¹ Volgens Jane Jacobs zorgden het gebrek aan ondersteunende *landmarks* en allerlei visuele tegenstrijdigheden ervoor, dat veel mensen het landschap ervoeren als incoherent en lastig te bevatten.² Zichtbaarheid en leesbaarheid werden de belangrijkste criteria om dit landschap te heroverwegen, want als de inwoners hun omgeving niet langer zouden kunnen lezen, dan zouden ze verloren zijn.^{3,4}

Om de visuele kwaliteiten van de Amerikaanse metropool te evalueren, startte een groep onderzoekers aan het MIT in 1954 een onderzoek naar de perceptuele vorm van de stad.⁵ De groep rond stadsplanner Kevin Lynch richtte zich voornamelijk op het waarnemen van vorm in relatie tot navigatie, *way-finding*, en in het verlengde daarvan, de emotionele binding met de stad. De visuele kwaliteit van de stedelijke omgeving werd gedefinieerd als een functie van haar *imageability* – een term die beschrijft in hoeverre de omgeving zich laat waarnemen en weergeven als een helder mentaal beeld in het hoofd van inwoners. Elke stadsbewoner heeft een mentaal beeld van de stad waarin hij leeft, zo was het idee.⁶ Dit beeld is de strategische link tussen de stad en het vermogen van mensen om in de stad te kunnen navigeren, functioneel en emotioneel – want weten waar je bent, beïnvloedt hoe je je voelt.⁷

Tot dan toe had het onderzoek naar visuele waarneming zich grotendeels afgespeeld in het psychologisch laboratorium, buiten de ‘natuurlijke habitat’ van de stadsbewoner, en was vooral gericht op de technische aspecten van het zien.⁸ Lynch, daarentegen, had meer affiniteit met de verhalen en beschrijvingen van antropologen en met hun methoden voor veldonderzoek. Hij organiseerde veldstudies in de steden Boston, Jersey en Los Angeles om daar bewoners te interviewen en ze te vragen naar hun

The photographs are reproduced from an archive of the Boston phase of Lynch’s study *The Perceptual Form of the City* (1954–1959), held by MIT Libraries. The archive includes photographs, field notes, interview transcripts and hand-drawn maps. The photographs were used in planning and preparation of the study, and also to validate the narratives of the residents against the actual situation./

De foto’s en kaart zijn afkomstig uit het archief met de Boston-fase van Lynch’s studie *De perceptuele vorm van de stad* (1954–1959), ondergebracht bij MIT Libraries. Dit archief bevat foto’s, aantekeningen, interview transcripts en handgetekende kaarten. De foto’s werden gebruikt bij de voorbereiding van het onderzoek, en ook om de verhalen van bewoners te valideren tegen de feitelijke situatie.

1. Robert Venturi, Denise Scott Brown en Steven Izenour, *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form* (Cambridge, MA: MIT Press, 1977).
2. Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Town Planning* (New York: Random House, 1961).
3. Kevin Lynch, *The Image of the City* (Cambridge, MA: MIT Press, 1960).
4. Ann Reynolds, *Robert Smithson: Learning from New Jersey and Elsewhere* (Cambridge, MA: MIT Press, 2003).
5. Trindib Banerjee en Michael Southworth (red.), *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch* (Cambridge, MA: MIT Press, 1995).
6. Dit idee is gebaseerd op de *cognitive map*, een mentale representatie van survey-kennis van de omgeving. De *cognitive map* werd geïntroduceerd in: Edward Tolman, ‘Cognitive maps in rats and men’, *Psychological Review*, nr. 55 (1948), 189–208.
7. In *The Image of the City* beargumenteert Lynch dat navigatie en emotioneel welzijn nauw zijn verbonden, op. cit. (noot 3).
8. James Gibson, *The Ecological Approach to Visual Perception* (Boston: Houghton Mifflin, 1979).



Fig. 1: Boston, Corner of Huntington Avenue and Exeter Street (1954–1959). Photograph used in preparation of Lynch's study *The Perceptual Form of the City*. / Boston, Hoek Huntington Avenue en Exeter Street (1954–1959). Foto gebruikt ter voorbereiding van Lynch's studie *De perceptuele vorm van de stad*.

trips, to describe certain areas from memory and to sketch out maps and itineraries ('as if you were making a rapid description to a stranger, covering just the main features').⁹

The method generated a wealth of data, in both verbal and graphic form. Stories, really, narrating everyday encounters and habitual routes, such as commutes from home to work, mentioning street signs and store fronts, slopes, turns and vegetation. Not only did these narratives convey abstract survey knowledge about the environment, they also articulated navigation of the city as a lived experience. In Los Angeles, for example, residents characterised their city as being 'without centers' or as an 'endless spread'. One of them said about driving: 'It's as if you were going somewhere for a long time, and when you got there you discovered there was nothing there, after all.'¹⁰ In Boston, in another example, few residents had an accurate sense of where distant landmarks were exactly located, or how to make one's way to their base: 'Most of Boston's distant landmarks, in fact, were "bottomless",' said the report; 'they had a peculiar floating quality.'¹¹ In general, what stood out was that residents often had problems representing their city as a coherent whole. In Los Angeles many of them had difficulties in making a connection between the highway and the rest of the city. 'They would, in imagination, even walk across the Hollywood Freeway as if it did not exist,' Lynch wrote; 'a high-speed artery may not necessarily be the best way of visually delimiting a central district.'¹² In Boston, by contrast, the Charles River with its bridges turned out to be a strong 'imageable' edge that contributed to a coherent mental image of the city.

Lynch identified the most prominent visual elements from the narratives, focusing on physical perceptible form, and assembled them in a graphical representation. 'There seems to be a common image of any given city,' he argued, 'or perhaps a series of common images, each held

9. Lynch, *The Image of the City*, op. cit. (note 3).

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*



Fig. 2: Boston, Mystic Valley Parkway (1954–1959). Photograph used in preparation of Lynch's study *The Perceptual Form of the City*./ Boston, Mystic Valley Parkway (1954–1959). Foto gebruikt ter voorbereiding van Lynch's studie *De perceptuele vorm van de stad*.

dagelijkse ervaringen met het navigeren in de stad. Hij vroeg ze om denkbeeldige wandelingen te maken, om bepaalde gebieden vanuit het geheugen te beschrijven, en om kaarten en routes te schetsen ('alsof je een snelle beschrijving geeft aan een vreemde, met alleen de belangrijkste kenmerken').⁹

De methode leverde een schat aan gegevens op, verbaal en in de vorm van tekeningen. Verhalen in feite, van gebruikelijke routes en ontmoetingen met de stad, zoals de reis van huis naar werk, langs verkeersborden en winkelpuizen, hellingen, bochten en vegetatie. Verhalen die niet alleen abstracte kennis van de omgeving bevatten, maar ook vertellen hoe de stad door de inwoners wordt beleefd. Zoals in Los Angeles, waar inwoners de stad karakteriseerden als 'zonder centra' en als 'eindeloos uitgespreid'. Over autorijden zei een inwoner: 'Het is alsof je een lange tijd onderweg bent ergens naartoe, en als je uiteindelijk arriveert kom je erachter dat daar niets is.'¹⁰ In Boston, een ander voorbeeld, hadden maar weinig inwoners een accuraat gevoel waar ver weggelegen herkenningspunten zich precies bevonden, of hoe je je naar de voet van zo'n punt zou moeten begeven: 'De meeste verafgelegen herkenningspunten in Boston waren in feite "voetloos";' zei het rapport, 'ze hadden een merkwaardige zwevende kwaliteit.'¹¹ In het algemeen viel op dat inwoners het lastig vonden de stad als een samenhangend geheel weer te geven. In Los Angeles hadden velen moeite om de verbinding te maken tussen de snelweg en de rest van de stad. In hun beschrijving liepen ze over de Hollywood Freeway 'alsof die niet bestond'. 'Een hogesnelheidsader is niet noodzakelijkerwijs de beste manier om een stadsdeel visueel te omlijnen,' concludeerde Lynch.¹² In Boston, daarentegen, bleek de Charles River met haar bruggen een begrenzing die bijdroeg aan een coherent mentaal beeld van de stad.

Lynch pikte de meest prominente visuele elementen uit de verhalen eruit, met de nadruk op fysiek waarneembare vorm, en combineerde ze

9. Lynch, *The Image of the City*, op. cit. (noot 3).

10. Ibid.

11. Ibid.

12. Ibid.



Fig. 3: Boston, Central Artery (1956). Photograph used in preparation of Lynch's study *The Perceptual Form of the City*. / Boston, Central Artery (1956). Foto gebruikt ter voorbereiding van Lynch's studie *De perceptuele vorm van de stad*.

by a significant number of inhabitants.¹³ This city-image appeared to be the result of a two-way process between the residents and the city: the residents actively search for coherence and selectively bring certain visual elements to the fore.¹⁴ These elements – grouped as paths, edges, districts, nodes and landmarks – support legibility like a visual grammar. The imageable city, Lynch argued, is like text on a page, a coherent whole of recognisable symbols; what is Fig. and what is ground is clear at all times.

A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey

Whereas Kevin Lynch framed his inquiry within the conventions of psychology, American artist Robert Smithson took a more critical position. Smithson rejected conventional ideas about perception and cognition precisely because they did no justice to his experience and offered him no method to analyze or describe it. Like many of the conceptual artists of the late 1960s, Robert Smithson had a preoccupation with space and the changing relations of place, location and map.¹⁵ And like many of his contemporaries he dedicated himself to exploring the new spatial and temporal experiences that came with that. Some of these explorations were situated in the metropolis and its periphery: airports, highways, industrial areas and the suburbs. He presented the results as works in gallery shows and as essays in magazines, often linking back to the field with geological samples, photographic impressions and cartographic descriptions, and sometimes using narrativity as an instrument to convey the phenomenal character of the experience.

Smithson is particularly fascinated by the estranging temporal effect of travel to the suburbs. 'A departure from urban to suburban consciousness changes one's [temporal sense]', he writes. 'Travel from urban to urban area keeps one at the center of temporal order, but travel from

13. Ibid.

14. This rationale echoes that of Gestalt psychology: perception of coherent form as an active process that follows specific laws. For a brief discussion of Gestalt, see James Gibson, *The Perception of the Visual World* (Boston: Houghton Mifflin, 1950).

15. Simon Dell, 'The Dialectic of Place: The Non-Site and the Limits of Modernism', in: Simon Dell (ed.), *On Location: Siting Robert Smithson and His Contemporaries* (London: Black Dog Publishing, 2008), 12-69.

in een grafische weergave. ‘Van elke stad lijkt een gemeenschappelijk beeld te bestaan,’ redeneerde hij, ‘of misschien een reeks van gemeenschappelijke beelden, elk gedeeld door een significante groep inwoners.’¹³ Dit ‘stads-beeld’ bleek het resultaat van een interactief proces tussen de stad en haar inwoners: bewoners zoeken actief naar samenhang en brengen daarbij selectief bepaalde elementen naar voren.¹⁴ Deze elementen – gegroepeerd als paden, begrenzingen, districten, knooppunten en herkenningspunten – ondersteunen de leesbaarheid als een visuele grammatika. De *imageable* stad is als tekst op een bladzijde, aldus Lynch, een samenhangend geheel van herkenbare symbolen waarbij ten alle tijden duidelijk is wat Fig. is en wat achtergrond.

A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey

Waar Kevin Lynch zich baseerde op de conventies van de psychologie nam de Amerikaanse kunstenaar Robert Smithson een meer kritische positie in. Smithson verwierp waarneming en cognitie juist, omdat ze geen recht deden aan zijn ervaring van de stedelijke omgeving. Bovendien boden ze hem geen methode om deze ervaring te analyseren of te beschrijven. Zoals veel conceptuele kunstenaars in de late jaren 1960 was Robert Smithson geïnteresseerd in ruimte en de veranderende relaties van plaats, locatie en kaart. En zoals veel van zijn tijdgenoten legde hij zich toe op het verkennen van nieuwe ruimtelijke en temporele ervaringen, die zich hierbij voordeden.¹⁵ Sommige van deze verkenningen speelden zich af in de metropool en haar periferie: vliegvelden, snelwegen, industriegebieden en buitenwijken. De resultaten werden gepresenteerd in tentoonstellingen en als essays in tijdschriften, vaak verbonden met het veld door geologische proefmonsters, fotografische impressies en cartografische constructies, en soms gebruikmakend van narrativiteit om het fenomenale karakter van de ervaring te vatten.

Smithson is in het bijzonder gefascineerd door het vervreemdende effect van het reizen naar de suburb. ‘De verplaatsing van stad naar suburb verandert je gevoel voor tijd,’ zo schrijft hij. ‘Met het reizen van stedelijk gebied naar stedelijk gebied blijf je in het *centrum* van de temporele orde, maar het reizen van stedelijk naar substedelijk gebied brengt je naar de grenzen van de tijd. De tegenstelling tussen stad en suburb is zo sterk dat je bewustzijn van tijd tweevoudig wordt.’¹⁶ Om greep te krijgen op dit temporele effect besluit hij, zoals Ann Reynolds stelt, de fysieke en conceptuele ruimte van de suburb opnieuw te doordenken.¹⁷ Onze waarneming van de suburb is het gevolg van aangeleerde visuele conventies, zoals het lineair perspectief, die zich voordoen als ‘natuurlijke’ condities van onze waarneming, maar dit in feite niet zijn (een opvatting die hij deelt met prominente waarnemingspsychologen als James Gibson).¹⁸ Evenmin is hij geïnteresseerd in de samenhang en eenheid van vorm van de Gestaltpsychologen, zoals Kevin Lynch – of überhaupt in vorm. Zijn doel is juist om wat hij ziet als de ‘illusie’ van eenheid te doorbreken.

Vanaf het midden van de jaren 1960 onderneemt Smithson verschillende *fieldtrips* vanuit New York City naar Passaic, New Jersey, de plek waar hij zijn jeugd doorbracht. Tijdens deze excursies gaat hij op zoek naar plekken waar de dominante visuele orde wordt doorbroken. Te voet gaan, zoals Reynolds aangeeft, speelt hierbij een belangrijke rol.¹⁹ Wanneer men door een omgeving loopt die is ingericht op auto’s, vallen er gaten in het ritme van bewegwijzering, bosschages en zorgvuldig geplande *vista*’s, ontworpen om met een bepaalde snelheid te worden waargenomen. Deze gaten vormen zijn ingang tot het landschap. Als Smithson het landschap betreedt, maakt hij *field-notes* en foto’s met zijn camera. Hij registreert (onder andere) verkeersborden, een zwakke stem uit een P.A.-systeem ver weg, de etalage van de lokale autohandelaar, bouwplaatsen, en de instructies op het karton van zijn Kodak Verichrome film. Bovenal registreert hij

13. Ibid.

14. Hierin weerklinkt de rationale van de Gestaltpsychologie: waarneming van vorm als een actief proces dat specifieke wetten volgt. Voor een discussie over Gestalt zie: James Gibson, *The Perception of the Visual World* (Boston: Houghton Mifflin, 1950).

15. Simon Dell, ‘The Dialectic of Place: The Non-Site and the Limits of Modernism’, in: Simon Dell (red.), *On Location: Siting Robert Smithson and his Contemporaries* (Londen: Black Dog Publishing, 2008) 12–69.

16. Smithson geciteerd uit zijn persoonlijke aantekeningen in: Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (noot 4).

17. Ibid.

18. James Gibson e.a. beargumen-teren dat het lineair perspectief een symbolische vorm is. Het is een product van een cultuur, net als het waarnemen ervan. Gibson, *The Ecological Approach to Visual Perception*, op. cit. (noot 8).

19. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (noot 4).

urban to suburban takes one to the *edge* of the temporal. The duality between urban and suburban seems especially acute in New York City, so much so that one's consciousness of time becomes *dual*.¹⁶ In order to get a grip on this temporal effect, as Ann Reynolds points out, Smithson commits himself to rethinking the physical and conceptual space of the suburb.¹⁷ Our perception of it, he argues, is the result of learned conventions, such as linear perspective, that present themselves as 'natural' conditions but are in fact not (a position he shares with some of the most prominent theorists in perceptual psychology).¹⁸ Neither is he interested in the coherence and unity of form propounded by the Gestalt psychologists, such as Kevin Lynch – or in form at all, for that matter. His aim is precisely to disrupt what he sees as the 'illusion' of unity in his experience of the suburb.

In the mid-1960s Smithson sets out for a series of fieldtrips from New York City to Passaic, New Jersey, the place where he spent his childhood. During these excursions he searches for disruptions of the dominant visual order and, as Ann Reynolds points out, walking is an important part in this.¹⁹ When one walks in an environment designed for cars, gaps will appear in the diction of signage, *boissage* and carefully planned vistas, intended to be perceived at a certain speed. These gaps provide his point of entry. Smithson enters the landscape while taking field notes and camera snapshots. He registers – among other things – traffic signs, suburban housing, a faint voice from a faraway PA system, the windows of the local car dealership, ongoing construction work and the instructions on the box of his Kodak Verichrome film. Most of all he registers the manifestation of time. At home, he uses this data in an attempt to construct a narrative that captures the experiential qualities of his fieldtrips in all their visual, auditory and temporal density.

'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', the essay in which this narrative ultimately takes shape, reads like a travel log. 'The bus passed over the first monument. I pulled the buzzer-cord and got off at the corner of Union Avenue and River Drive. The monument was a bridge over the Passaic River that connected Bergen County with Passaic County. Noon-day sunshine cinema-ised the site, turning the bridge and the river into an over-exposed *picture*.'²⁰ Here Smithson introduces the main conceptual category of his analysis: the monument, a term deliberately in line with the genre of the travel narrative.²¹ Monuments, generally speaking, are physical reference points for events in the historical and cultural past. In Smithson's analysis, they mark locales of temporal ambiguity and create a sensibility beyond the visual 'front' of billboards, standardised homes and drive-ins. Walking onto the Bridge Monument, Smithson uses his camera to direct his gaze: 'The sun became a monstrous light-bulb that projected a detached series of "stills" through my Instamatic into my eye.' It was like walking 'on an enormous photograph that was made of wood and steel'; underneath, the river 'existed as an enormous movie film that showed nothing but a continuous blank'.²² In the narrative the camera becomes a metaphor, evoking a fragmented landscape with representational gaps. Perception, in this metaphor, becomes time-based and consists of discrete units: an over-exposed picture made of wood and steel – a still image; the sun as a light-bulb that projects stills – a chain of images disjointed by the closing and opening of the diaphragm; a movie film of the river – a sequence of 25 images per second that appears as a continuous whole. *Appears*, since this continuity is merely a mental construct.

Besides the Bridge Monument, Smithson identifies the Sand-Box Monument (also called The Desert), the Great Pipe Monument, and a monumental parking lot. On an earlier occasion he defined a typology of architectures with monumental qualities, including what he called 'dead

16. Smithson quoted from his personal notebook, as discussed in: Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (note 4).

17. *Ibid.*

18. James Gibson and others have argued that perspective is a symbolic form, not a natural given. It is a product of culture, like the perception of it, an artefact derived from other artefacts. Gibson, *The Ecological Approach to Visual Perception*, op. cit. (note 8).

19. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (note 4).

20. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', *Artforum* (December 1967), 52–57.

21. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (note 4).

22. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (note 20).

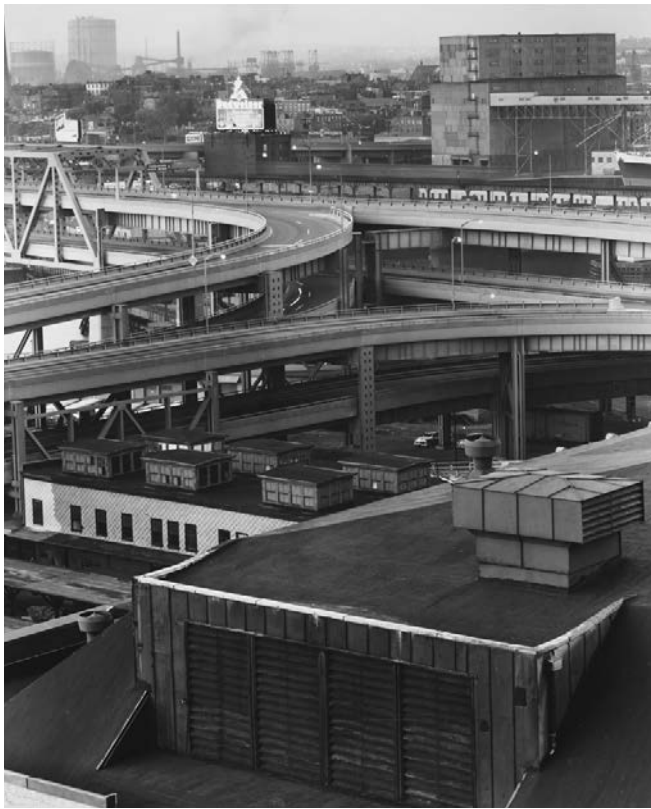


Fig. 4: Some Major Problems of the Boston Image (1954–1959). Hand-drawn map of Boston indicating problems with the common city image: weak boundaries, bottomless towers, direction ambiguity and lack of relation. / Enkele Grote Problemen met het Beeld van Boston (1954–1959). Handgetekende kaart van Boston met de problemen in het algemene stadsbeeld: zwakke begrenzingsen, bodemloze torens, richtingsambiguïteit en gebrek aan relatie.

de manifestatie van tijd. Thuis gebruikt hij deze data om een verhaal te construeren waarin hij zijn excursie in al haar visuele, auditieve en temporele intensiteit probeert te vatten.

‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’, het essay waarin dit verhaal uiteindelijk vorm krijgt, leest als een reisverslag. ‘De bus reed over het eerste monument. Ik liet de bus stoppen en stapte uit op de hoek van Union Avenue en River Drive. Het monument was een brug over de Passaic River die Bergen County verbond met Passaic County. Door de middagzon veranderden brug en rivier in een overbelichte film.’²⁰ Smithson introduceert hier de belangrijkste conceptuele categorie in zijn analyse: het monument, een term doelbewust in lijn met het genre van het reisverslag.²¹ Normaal zijn monumenten fysieke referentiepunten voor gebeurtenissen in het historische en culturele verleden. In de analyse van Smithson markeren ze momenten van temporele ambiguïteit en dragen ze bij aan een gevoeligheid voorbij het visuele front van reclameborden, doorsnee huizen en *drive-in*’s. Terwijl Smithson het Brug Monument nadert, gebruikt hij de camera om zijn blik te richten: ‘De zon werd een enorme gloeilamp die via mijn Instamatic een serie stills in mijn oog projecteerde.’ Het was ‘alsof ik in een enorme foto liep, gemaakt van hout en staal’ met daaronder ‘een film van de rivier die niets liet zien dan leemte’.²² In het verhaal wordt de camera een metafoor waarmee Smithson een gefragmenteerd landschap oproept, een visuele wereld van discrete eenheden en leemten. Een overbelichte foto uit hout en staal: een *still image* ontgaan van tijd; de zon als een gloeilamp die stills projecteert: een reeks beelden ontkoppeld door het sluiten en openen van het diafragma; een film van de rivier: een sequentie van 25 beelden per seconde die samen een vloeiend geheel lijken te vormen. *Lijken* te vormen, want dit geheel is slechts een mentale constructie.

Naast het Brug Monument identificeert Smithson het Zandbak Monument (ook wel De Woestijn), het Grote Buizenmonument, en een monumentaal

20. Robert Smithson, ‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’, *Artforum* (december 1967), 52–57.

21. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (noot 4).

22. Smithson, ‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’, op. cit. (noot 20).

spots' – empty sites such as drained swimming pools, parking lots and degraded landmasses that 'seem to exist for a limited duration of time'.²³ Or the 'ruin in reverse' – any new construction that will eventually be completed, like the hotel that is still partly under construction while another part has already begun to fall apart.

Terrain Vague

The urban space evoked in 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey' is of an entirely different kind than the one narrated in *The Image of the City*. Smithson's narrative evokes the peripheral *terrain vague*, those abandoned areas in the contemporary metropolis, obsolete and unproductive spaces and buildings, often without clear status or programme.²⁴ This unproductive and unclear terrain contrasts sharply with the functional spaces proposed in *The Image of the City*, where residents navigate their way from home to work calling on more or less insightful 'mental maps'. The effect of the Charles River and its bridges in Boston differs from the effect of the bridge over the Passaic. The Charles River and its bridges define a strong and 'imageable' pattern. They provide certainty and assurance. The bridge over the Passaic River, in contrast, is a shaky proposition with a destabilising effect ('The steel road that passed over the water was in part an open grating flanked by wooden sidewalks, held up by a heavy set of beams, while above, a ramshackle network hung in the air').²⁵ The urban space in *The Image of the City* is a rational space of street numbers, road signs and metro maps. To become completely lost in this space is perhaps a rare experience, Kevin Lynch wrote, but once disorientation occurs 'the sense of anxiety and even terror that accompanies it reveals to us how closely it [orientation] is linked to our sense of balance and well-being'²⁶. A strong mental image, however, will allow one to navigate this space with confidence. The urban space of Passaic, in contrast, 'disappears as one passes over it'.²⁷ In Passaic, there is no map in the memory, no coherent mental representation of survey knowledge to relate to.

In both approaches narrativity serves to connect urban space to the lived experience of its users.²⁸ The narration of city-image in *The Image of the City* is a discursive construction rather than a representation of a mental image.²⁹ It is the product of a discourse in which narrativity operates to (re)construct and communicate knowledge and experience from memory within the frame of the interview – prompted by questions and mediated by drawings that both enable and constrain it. Starting from the movement from A to B – walking from Massachusetts General Hospital to South Station or driving along the Hollywood Freeway, the narratives of the residents combine sequences from episodic memory with generalised, abstract knowledge of the environment (becoming more abstract or personal depending on the type of environment, Lynch noted). The narratives contain deviations from the route, flaws, gaps, variations in tempo and shifts in focus; they contain ambiguities and idiosyncrasies.³⁰ In the city-image, the graphical residue of the individual narratives, these ambiguities and personal idiosyncrasies do not show. They are passed over in favor of generalisation and the focus on physical, perceptible form – ultimately with the aim to develop generic principles for design.

In Robert Smithson's narrative, ambiguity and idiosyncrasy are at the very centre. His report of the trip to Passaic reads like a *thick description*,³¹ a densely textured ethnographic account of the phenomenon and its context based on research in the field. Like the city-image, this narrative is a reconstruction – a montage, really – blending descriptions with observations and reflections, using stylistic devices such as analogy, metaphor and irony, much like a literary narrative. Starting from the

23. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (note 4).

24. Ignasi de Sola-Morales Rubió, 'Terrain Vague', in: Cynthia C. Davidson (ed.), *Anyplace* (Cambridge, MA: MIT Press, 1995), 118–123.

25. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (note 20).

26. Lynch, *The Image of the City*, op. cit. (note 3).

27. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (note 20).

28. Klaske Havik, *Urban Literacy: Reading and Writing Architecture* (Rotterdam: nai010 publishers, 2014).

29. Jerome Bruner, 'The Narrative Construction of Reality', *Critical Inquiry* 18 (Autumn 1991), 1–21.

30. People differ in their visual and spatial representation abilities. See, for example: Mary Hegarty and David A. Waller, 'Individual Differences in Spatial Abilities', in: Priti Shah and Akira Miyake (ed.), *The Cambridge Handbook of Visuospatial Thinking* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005) 121–168.

31. Clifford Geertz, *The Interpretation of Cultures: Selected Essays* (New York: Basic Books, 1973).

parkeerterrein. In een eerdere aantekening definieerde hij een typologie van monumenten, waaronder de zogenaamde *dead spots*, ongebruikte sites zoals lege zwembaden, verlaten parkeerterreinen en veronachtzaamde landmassa's die volgens hem 'slechts voor een beperkte tijdsduur lijken te bestaan'.²³ Of de 'omgekeerde ruïne' – 'elke nieuwe constructie die uiteindelijk zal worden afgemaakt', zoals het hotel waarvan een deel nog in aanbouw is, terwijl een ander deel al uit elkaar begint te vallen.

Terrain Vague

De stedelijke ruimte in 'A tour of the Monuments of Passaic, New Jersey' is een compleet andere dan die in *The Image of the City*. Smithson's narratief toont het perifere *terrain vague*, de in onbruik geraakte gebieden in de hedendaagse stad, verlaten en onproductieve ruimten en gebouwen, vaak zonder duidelijke status of programma.²⁴ Dit onproductieve en onduidelijke terrein staat in scherp contrast met de functionele ruimte in *The Image of the City*, waar inwoners zich een weg vinden met behulp van een min of meer inzichtelijk mentaal beeld van de stad. De brug over de Charles River in Boston heeft een compleet andere uitwerking dan de brug over de Passaic. De Charles River en haar bruggen definiëren een sterk en *imageable* patroon; ze geven zekerheid en vertrouwen. De brug over de Passaic River, daarentegen, is een wankel geheel met een destabiliserend effect ('De weg over het water bestond uit een open staalconstructie met een houten wandelpad ernaast, omhooggehouden door zware balken. Een wankel geheel hangend in de lucht').²⁵ De stedelijke ruimte in *The Image of the City* is een rationele ruimte van straatnamen, verkeersborden en metrokaarten. Hier compleet verdwalen is wellicht zeldzaam, schreef Lynch, 'maar wanneer desoriëntatie eenmaal optreedt, dan blijkt uit het bijbehorende gevoel van angst en zelfs paniek hoezeer die [*de oriëntatie*] samenhangt met ons gevoel voor balans en welzijn'.²⁶ Een sterk mentaal beeld maakt het mogelijk om deze rationele ruimte met zekerheid te navigeren. De stedelijke ruimte van Passaic, daarentegen, 'verdwijnt als je je er doorheen beweegt'.²⁷ In Passaic is er geen systematische geheugenkaart, geen coherente mentale weergave of *survey knowledge* om aan te spreken.

In beide benaderingen is narrativiteit een instrument om de stedelijke ruimte en de doorleefde ervaring van de gebruiker met elkaar te verbinden.²⁸ Het verhaal van het 'stads-beeld' in *The Image of the City* is eerder een discursieve constructie dan een weergave van een mentaal beeld.²⁹ Het is het product van een discours waarin narrativiteit functioneert in het (re) construeren en delen van kennis en ervaring vanuit het geheugen, binnen het raamwerk van het interview – geïnitieerd door vragen en bemiddeld door tekeningen, die het verhaal mede vormgeven. Met de beweging van A naar B als startpunt, het lopen van Massachusetts General Hospital naar South Station, het rijden over de Hollywood Freeway, combineren de verhalen van de bewoners sequenties uit het episodisch geheugen met veralgemeniseerde, abstracte kennis van de omgeving (het verhaal wordt abstracter of persoonlijker afhankelijk van het type omgeving, noteerde Lynch). De verhalen bevatten afwijkingen van de route, fouten, gaten, variaties in tempo en veranderingen in focus; ze zijn dubbelzinnig en idiosyncratisch.³⁰ In het 'stads-beeld' van Lynch, het residu van de individuele verhalen in grafische vorm, zijn deze dubbelzinnigheid en idiosyncrasie niet zichtbaar. Er wordt aan voorbijgegaan ten gunste van generalisatie en de nadruk op fysieke, waarneembare vorm – met als uiteindelijk doel de ontwikkeling van generieke ontwerpprincipes.

In het verhaal van Robert Smithson staan dubbelzinnigheid en idiosyncrasie juist centraal. Het verslag van de excursie naar Passaic leest als een *thick description*.³¹ Een dicht geweven etnografische beschrijving van een fenomeen in context, op basis van veldonderzoek. Net als het

23. Reynolds, *Robert Smithson*, op. cit. (noot 4).

24. Ignasi de Sola-Morales Rubió, 'Terrain Vague', in: Cynthia C. Davidson (red.), *Anyplace* (Cambridge, MA: MIT Press, 1995), 118-123.

25. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (noot 20).

26. Lynch, *The Image of the City*, op. cit. (noot 3).

27. Smithson, 'A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (noot 20).

28. Klaske Havik, *Urban Literacy. Reading and Writing Architecture* (Rotterdam: nai010 publishers, 2014).

29. Jerome Bruner, 'The Narrative Construction of Reality', *Critical Inquiry*, nr. 18 (herfst 1991), 1-21.

30. Mensen verschillen in hun visuele en ruimtelijke vermogens. Zie bijv.: Mary Hegarty en David A. Waller, 'Individual Differences in Spatial Abilities', in: Priti Shah en Akira Miyake (red.), *The Cambridge Handbook of Visuospatial Thinking* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005) 121-168.

31. Clifford Geertz, *The Interpretation of Cultures: Selected Essays* (New York: Basic Books, 1973).

Port Authority bus terminal, Smithson narrates the transition from the known (New York City) to the exotic (Passaic Center), bringing the reader along on the excursion. This literary take allows him to be highly receptive of the experiential conditions he encounters along the way. 'Passaic seems full of "holes",' he writes, 'compared to New York City, which seems tightly packed and solid.'³²

Smithson's account is ambiguous, but therein lies also its strength.³³ Optically, Passaic is portrayed as an unstable cardboard construction with an almost fleeting presence and a specific weight close to zero. Temporally, Passaic becomes complex and stratified. Smithson's narrative continuously shifts between different layers of time: the psychological time of the individual, the social time of culture and its symbols, and the time of geological change.³⁴ In his 'Tour of the Monuments', Smithson guides the reader through the alienating experience on the way from New York to Passaic (the dual consciousness of time), along the finite nature of the suburb as a functional system (the image of dead spots and ruins), to Passaic as a place where geological processes take over the human order (the image of the desert). Narrativity, here, is used to evoke these various strata and to convey them conjointly.

32. Smithson, 'A Tour of Monuments of Passaic, New Jersey', op. cit. (note 20).

33. Havik, *Urban Literacy*, op. cit. (note 28).

34. James Lingwood, 'The Weight of Time', in: James Lingwood (ed.), *Bernd and Hilla Becher, Robert Smithson: Field Trips* (Porto: Museu Serralves, 2002), 70-79.

‘stads-beeld’ is dit verhaal een reconstructie, een montage in feite, waarin beschrijvingen worden vermengd met observaties en reflecties, met gebruik van stijlFig.n als analogie, metafoor en ironie, net als in een literair verhaal. Met de Port Authority busterminal als startpunt neemt Smithson de lezer mee in de overgang van het bekende (New York City) naar het exotische (Passaic Center). De literaire benadering stelt hem in staat om uiterst ontvankelijk te zijn voor de ervaringscondities onderweg. ‘Het lijkt alsof Passaic vol zit met “gaten”,’ zo schrijft hij, ‘vergeleken met New York City, waar alles dicht opeengepakt lijkt en solide.’³²

Smithson’s verslag is ambigu, maar daarin ligt ook de kracht.³³ Optisch wordt Passaic afgeschilderd als een kartonnen constructie met een vluchtige aanwezigheid en een soortelijk gewicht dichtbij nul. Temporeel wordt Passaic complex en gelaagd. Smithson schakelt voortdurend tussen verschillende tijdslagen: de psychologische tijd van het individu, de sociale tijd van culturen en symbolen, en de tijd van geologische veranderingen.³⁴ In zijn ‘Tour of the Monuments’ gidst hij de lezer door de vervreemdende ervaring onderweg van New York City naar Passaic (het duale bewustzijn van tijd), langs de eindigheid van de suburb als functioneel systeem (het beeld van *dead spots* en ruïnes), naar Passaic als een plek waar de menselijke orde wordt overgenomen door geologische processen (het beeld van de woestijn). Narrativiteit, hier, wordt gebruikt om deze verschillende lagen op te roepen en ervaarbaar te maken.

32. Smithson, ‘A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey’, op. cit. (noot 20).

33. Havik, *Urban Literacy*, op. cit. (noot 28).

34. James Lingwood, ‘The Weight of Time’, in: James Lingwood (red.), *Bernd and Hilla Becher, Robert Smithson: Field Trips* (Porto: Museu Serralves, 2002), 70–79.