

ANTWERPEN

Biografie van een stad

ANTW

**BIOGRAFIE
VAN EEN STAD**

ERPEN

MEULENHOF | MANTEAU

Inge Bertels
Bert De Munck
Herman Van Goethem (eds.)

EEN STAD IS HAAR GESCHIEDENIS

Inge Bertels, Bert De Munck en
Herman Van Goethem 7

I.

STADSLANDSCHAP

Ontwikkelingen en verwikkelingen
van een stedelijke ruimte
Inge Bertels, Tim Bisschops en
Bruno Blondé 11

II.

HET CALIMERO- COMPLEX VAN DE STAD

Een politieke cultuur
van klagen en vernieuwen
Marnix Beyen, Luc Duerloo, Herman
Van Goethem en Carolien Van Loon 67

III.

ZILT SUCCES

Functioneerschuivingen
van een stedelijke economie
Helma De Smedt, Peter
Stabel en Ilja Van Damme 109

IV.

ANDERS GAAN LEVEN?

Spanningen en conflicten
over stad en leefmilieu
Tim Soens, Peter Stabel en
Bart Tritsmans 145

V.

RUBENSMANIA

De complexe constructie
van cultuur in heden en verleden
Brecht Deseure, Henk De Smaele,
Guido Marnef en Bart Tritsmans 179

VI.

POORTEN EN PAPIEREN

Diversiteit en integratie
in historisch perspectief
Bert De Munck, Hilde Greefs
en Anne Winter 211

VII.

OVER DRINKEBROERS EN VECHTERSBAZEN

Sociale organisaties, arbeidsverhoudingen
en collectieve actie
Bert De Munck en
Maarten Van Ginderachter 245

VIII.

EEN PROBLEEMSTAD?

Spanningsvelden tussen burgerlijke
waarden en sociale realiteiten
Bruno Blondé, Maarten F. Van Dijck en
Antoon Vrints 277

IX.

STEDELIJKHEID ALS DUURZAAM PROJECT

Eric Corijn 309

X.

ANTWERPENAREN IN BEELD:

de kantelende negentiende eeuw
Herman Van Goethem 327

NOTEN

375

REGISTERS

381

EEN STAD IS HAAR GESCHIEDENIS

INGE BERTELS, BERT DE MUNCK EN HERMAN VAN GOETHEM

Steden komen zelden positief in het nieuws. De prangende maatschappelijke uitdagingen en problemen situeren zich vandaag immers vooral in een stedelijke context. Armoede, werkloosheid, onveiligheid, sociale ongelijkheid, integratieproblemen en milieuvervuiling komen stuk voor stuk het scherpst tot uiting in steden. En als er plannen worden gemaakt, dan blijken ze vaak moeilijk uitvoerbaar of ze stuiten op protest. Ondanks de goede wil en het voluntarisme op vele maatschappelijke fronten worden steden steeds vaker als 'onleefbaar' of 'onbestuurbaar' beschouwd.

Misschien kan het helpen om de problemen en de oplossingen die doorgaans worden aangereikt in een langetermijnperspectief te plaatsen. De historische invalshoek kan immers de analyse verdiepen en van daaruit bijdragen tot het doordenken van perspectieven, plannen en projecten. In dit boek reflecteren tweeëntwintig auteurs, vooral historici verbonden aan de Universiteit Antwerpen, vanuit een historisch perspectief over de Antwerpse stedelijke samenleving. De nadruk ligt op de rol van de actoren in de stad en de positie van de stad in de bredere samenleving. Vanuit haar specifieke geografische en strategische ligging is Antwerpen immers zowel motor van economie en drager van cultuur als thuishaven voor opeenvolgende generaties mensen en gezinnen. Een stad als Antwerpen vertelt de geschiedenis van heel diverse bewoners, bestuurders en gebruikers. Samen hebben ze de stad gemaakt tot wat ze vandaag is en op hun beurt zijn ze door de stad

geworden wat ze vandaag zijn. We zien de stad dus niet louter als een speelbal van externe factoren, noch als een toevallige bühne waarop zich bepaalde processen afspelen. In dit boek willen we ook de stad zelf een forum geven, door te tonen hoe ze samen met verschillende actoren en groepen bepaalde manieren van denken, doen en samenleven genereert. In dat opzicht gaat het ook om stedelijke identiteit. Vandaar ook de titel van dit boek: *Antwerpen. Biografie van een stad*.

Dit boek is geen strikt 'academische' publicatie, waarin we simpelweg de inzichten uit recent historisch onderzoek op een rijtje zetten of aan een breder publiek presenteren. Het doet ook niet mee met de nostalgische hang naar erfgoed die vandaag steeds weer een soort tegengewicht lijkt te moeten bieden voor de steeds snellere transformaties van onze samenleving. We trachten integendeel de hedendaagse stedelijke samenleving en de manier waarop ze wordt gepercipieerd en bejegend beter te begrijpen door de actuele probleem- en spanningsvelden als het ware genealogisch te reconstrueren. Bijgevolg is dit boek ook geen 'traditionele' stadsgeschiedenis, met een thematische aanpak waarin sociale, culturele, economische en politieke dimensies stap voor stap en chronologisch worden belicht. We hebben er immers expliciet voor gekozen te werken rond een aantal actuele thema's waarin telkens al deze dimensies sterk met elkaar verweven zijn. Het spreekt vanzelf dat deze aanpak ook zijn beperkingen heeft. Niet alle historische periodes kunnen even uitvoerig aan bod komen, terwijl naargelang van het thema het ene tijdvak soms meer aandacht krijgt dan het andere. De focus op één stad maakt het bovendien ook moeilijker om transformaties en structuren in beeld te brengen die deze stad overstijgen. We maken ons echter sterk dat we Antwerpen niet als een eiland hebben benaderd, maar wel als een entiteit waarvan de evolutie enkel kan worden begrepen in samenhang met bredere maatschappelijke transformaties.

Kortom, dit boek wil niet alleen aantonen hoe gelaagd en divers de geschiedenis van Antwerpen is, maar ook hoe 'historisch' de actuele problemen en debatten zijn. Met het oog daarop hebben het Centrum voor Stadsgeschiedenis en de Onderzoeksgroep Politieke Geschiedenis, beide verbonden aan het departement Geschiedenis van de Universiteit Antwerpen, de handen in elkaar geslagen. De intensieve samenwerking tussen beide groepen schraagt al enkele jaren de huidige opleiding Geschiedenis. Daarnaast leidde de samenwerking ook tot heel wat historische workshops, congressen en publicaties – onder meer in het tijdschrift *Stadsgeschiedenis*. En zo is er nu dus ook dit boek. Nagenoeg alle hoofdstukken werden

geschreven door drie of meer auteurs, bovendien meestal gespecialiseerd in verschillende tijdvakken en vanuit verschillende subdisciplines. Dat bleek moeilijk, maar vooral ook verhelderend en vruchtbaar. Als redactie willen we onze collega's van harte danken voor hun gedreven inzet en collegialiteit.

Hoewel we er bewust voor gekozen hebben het boek vanuit het Antwerpse departement Geschiedenis te schrijven, deden we toch een beroep op een aantal *special guests*. Zo versterkten Antoon Vrints (UGent) en Anne Winter (VUB) onze eigen expertise voor de thema's rond conflictregulering en migratie. Aan socioloog Eric Corijn (VUB) – directeur van COSMOPOLIS, een onderzoekscentrum gericht op de stedelijke samenleving – vroegen we een essay te schrijven over de omgang met de stad en stedelijkheid vandaag. Verder zorgde Lien Bielen voor de handige en zorgvuldig samengestelde index. Aan allen onze oprechte dank.

Antwerpen, 2010

I.

STADSLANDSCHAP

Ontwikkelingen en verwikkelingen
van een stedelijke ruimte

INGE BERTELS, TIM BISSCHOPS EN BRUNO BLONDÉ

‘Antwerpen werf van de eeuw’. In zijn nieuwsbrief van 2004 lanceerde het Antwerpse stadsbestuur deze slogan, gevolgd door de aankondiging van niet minder dan 175 projecten, gaande van de ontwikkeling van het Eilandje en de aanleg van het Park Spoor Noord, over de bouw van een stedelijk museum, een bibliotheek, scholen en sociale woningen tot en met – en in ‘overleg’ met de hoge overheden – de reorganisatie van het stedelijke publieke transport. Deze nieuwe plannen moesten niet alleen de stedelijke ambities voor de komende jaren waarmaken, via deze projecten trachtte (en tracht) de stad ook haar ideaal van progressieve, culturele en internationale stad te visualiseren. Stof, geluidshinder en verkeersoverlast zijn daarbij niet langer een noodzakelijk kwaad, maar reflecteren de ambitie van een dynamische stad in transformatie aan het begin van de eenentwintigste eeuw. Stilaan worden steeds meer bouwprojecten ook effectief gerealiseerd en verschijnen nieuwe slogans als ‘Vers van de werf: weer een stukje stad dat af is’ of ‘Kom af want het is af’ in het stadsbeeld.

Tegelijkertijd echter trekken buurtbewoners aan de alarmbel en gooien diverse actiegroepen zich in de strijd om projecten bij te sturen of plannen ongedaan te maken. Zo doen de discussies rond de Antwerpse Oosterweelverbinding, de ontwikkeling van het Kievitplein of de ‘renovatie’ van het Antwerpse Stadspark stof opwaaien en slaagt een kleine buurtbewonersgroep erin om de afbraak van het Antwerpse Zeemanshuis op de lange

baan te schuiven. Anderzijds vrezen stedenbouwkundigen dat binnen de context van de huidige economische crisis de aandacht voor de publieke ruimte wel eens sterk zou kunnen afnemen en dat men onvoldoende rekening houdt met de impact van kortetermijnbeslissingen op de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Polemiek rond en fluctuaties in de stedelijke transformatie is niet nieuw, maar een fenomeen dat sterk ingebakken is in de historische evolutie van de stad. Dit inleidende hoofdstuk wil een ruimtelijk en chronologisch referentiekader aanreiken waarbij de morfologie en morfogenese van de stad in haar materiële vorm centraal staan. De nadruk ligt op 'de geschiedenis van haar bewoners en hun politieke, bestuurlijke, economische en sociale activiteiten, voor zover die een duidelijk zicht hebben gegeven aan zowel de stedelijke plattegrond als het stadsbeeld'.¹

NAAR EEN MIDDELEEUWSE STAD OVER HEUVELS GEDRAPEERD

Van Gallo-Romeinse nederzetting naar keizerlijke grensburcht

Binnen het halvemaanvormige gebied dat vandaag door de negentiende-eeuwse Leien wordt omsloten, lagen ooit een aantal aaneengesloten droge stuifzandruggen die vijf tot tien meter boven het moerassige bekken van Schijn en Potvliet uitstaken. Deze heuvelruggen, waaraan toponiemen als Bloedberg, Koraalberg, Guldenberg en Kauwenberg nog herinneren, zijn bepalend geweest voor het ontstaan van Antwerpen langs de rechteroever van de Schelde en voor de morfologische ontwikkeling van de stad vanaf de Romeinse tijd tot diep in de zestiende eeuw (cfr. kaarten p. 56-58).

Een eerste keten van vier onregelmatig gevormde zandruggen strekte zich ruwweg uit tussen de huidige Franklin Rooseveltplaats in het oosten en het Steen in het westen. Een tweede aaneenschakeling van hoogten lag langs de Schelde en moet gesitueerd worden tussen de gedempte Zuiderdokken en opnieuw het Steen. Waar de rivier de stuifzandruggen raakte, slibden de ruggen aan en erodeerden de depressies ertussen. Een geaccidenteerde oever was het resultaat. Een vijftal landtongen, waarvan de latere Werf ten noorden van het Steen de grootste was, werden afgewisseld door inhammen waarin op een al dan niet natuurlijke wijze de latere Sint-Pietersvliet, Koolvliet, Burchtgracht, Suikerrui en Sint-Jansvliet ontstonden.

Het is denkbaar dat *Andouerpis*, zoals de nederzetting begin achtste eeuw genoemd wordt, aan de deels 'aangeworpen' landtongen of aan de natuurlijke aanlegplaatsen haar naam ontleent. In elk geval maakte de combinatie van natuurlijke aanlegplaatsen en droog terrein de heuvels bij de Schelde tot bijzonder aantrekkelijke bewoningssites.

Reeds in de steen- en bronstijd worden de Antwerpse stuifzandruggen bezocht. De oudste sporen van permanente bewoning gaan echter terug tot de Romeinse tijd. Archeologische vondsten, ook deze uit de opgravingscampagne 2008-2009 in het burchtgebied, wijzen op het bestaan van een aanzienlijke meerkernige Gallo-Romeinse nederzetting, die zich in de tweede en derde eeuw moet hebben uitgestrekt over de hoge zandruggen nabij de Schelde. Een langdurig gebruikt grafveld van de Gallo-Romeinse *vicus* werd in het najaar van 2009 aangetroffen binnen het burchtgebied, en een industrieel centrum van de nederzetting bevond zich waarschijnlijk op de hoogte tussen de burchtzone en de Suikerrui. De omgeving van de Suikerrui vormde vanaf de late negende eeuw ook het zwaartepunt van een Karolingische nederzetting. Bewoningssporen uit de tussenliggende Merovingische periode zijn vooralsnog niet gevonden, maar er zijn aanwijzingen dat een deel van de Romeinse nederzetting bleef voortbestaan op een zandrug langs de Schelde in de omgeving van de huidige Kloosterstraat. Waarschijnlijk stond daar ook de eerste Antwerpse kerk, gewijd aan de heiligen Petrus en Paulus, vermeld in 728, binnen of vlak bij een Merovingische versterking of *castrum*. De aanwezigheid van een door mensenhanden opgeworpen aarden versterking biedt overigens een andere etymologisch valabele oorsprongsverklaring voor de naam Antwerpen.

Het *castrum* en de Sint-Petrus-en-Pauluskerk verdwenen bij de woesting van de *civitas* Antwerpen door de Noormannen in 836. Een nieuwe nederzetting ontstond echter al heel kort na die inval. In tegenstelling tot de kerk situeerde deze zich niet op dezelfde plek, maar wel een kilometer noordelijker, in de omgeving van de Suikerrui. De vernielde Sint-Petrus-en-Pauluskerk werd pas rond 900 opgevolgd door een kerk gewijd aan de aartsengel Michaël. Een reorganisatie van het kapittel van deze kerk, in 1124, resulteerde in het ontstaan van de Sint-Michielsabdij en in de verheffing van de centraler gelegen Onze-Lieve-Vrouwekerk tot parochiaal centrum.

De abrupte topografische verschuiving van de nederzetting en haar snelle opbloei zijn te verklaren door de opname van Antwerpen in het door de Noormannen gecontroleerde handelsverkeer tussen Scandinavië en West-

Europa. De nieuwe locatie was voor het aanmeren en bergen van schepen veel beter geschikt. Bovendien kon de hoogte achter de Werf – de latere burchtzone – uitstekend dienen als versterking en wijkplaats. Zeker in het begin van de tiende eeuw was het gebied rond de Werf al versterkt met een aarden wal op een halfrond grondplan.

Vanaf de negende eeuw vormde de Schelde de nieuwe grens tussen het Franse en Duitse rijk, met Antwerpen aan de Duitse zijde van de stroom. Naast een natuurlijke barrière was de rivier nu ook een politieke grens. Keizer Otto II (967-983) richtte het handelsplaatsje langs de Schelde in als centrum van de mark Antwerpen, een militair grensdistrict dat samen met de marken Ename en Valenciennes het keizerrijk moest beschermen tegen het graafschap Vlaanderen en het Franse rijk. Het terrein rond de Werf bestemde Otto tot keizerlijke burcht, waarmee de reeds bestaande functie werd bestendigd. De Ottoonse burcht bestond uit een aarden en houten wal en een ringgracht – de Dulf of Burchtgracht –, die waarschijnlijk werd uitgegraven in een boogvormige depressie die ten noorden en zuiden van de Werf op de Schelde aansloot.

De natuurstenen burchtmuur waarvan we vandaag nog restanten aantreffen aan de buitenzijde van het Steen en in twee appartementencomplexen aan de Burchtgracht, wordt traditioneel gedateerd tussen 1200 en 1225. Uit opgravingen in 2008 en 2009 blijkt dat wellicht al in het eerste of tweede decennium van de elfde eeuw aan de Ottoonse verdedigingsstructuur een ringmuur was toegevoegd. Mogelijk liet keizer Hendrik II (1002-1024) met het oog op consolidatie en bescherming van het keizerrijk na de plotse dood van Otto III in 1002 de burchtmuur bouwen. De nieuwe datering kan mee verklaren waarom graaf Boudewijn V van Vlaanderen, de machtige bondgenoot van hertog Godfried II van Opper-Lotharingen, er in 1055 niet in slaagde de burcht in te nemen. Een verovering van Antwerpen zou de hertog van Opper-Lotharingen een groot strategisch voordeel hebben opgeleverd in zijn strijd tegen de Duitse keizer om Neder-Lotharingen, het noordelijke deel van het in 959 gesplitste koninkrijk Lotharingen.

Een stad op zoek naar uitvalswegen en omwallingen

Bij het beleg van 1055 verwoestten de Vlamingen wel de onbeschermd nederzetting buiten de versterking. Vermoedelijk als reactie daarop werd in de tweede helft van de elfde eeuw de kwetsbare prestedelijke nederzetting van een defensieve structuur voorzien, de zogenaamde 'ruiendriehoek'. De

inhammen van de Koolvliet ten noorden van de burcht en van de Boter- of Suikerrui ten zuiden van de versterking werden met elkaar verbonden door een eenvoudige waterlinie met ophaalbruggen, maar zonder poortgebouwen of wallen. Bij de aanleg van de watersingel koos men voor de weg van de minste weerstand en groef men de grachten rond de zandrug die zich vanaf de burcht zowat een halve kilometer landinwaarts uitstreckte. Wellicht maakte de combinatie van een brede natte gracht met een achterliggende hoogte verdere defensieve maatregelen zoals torens of poorten aanvankelijk overbodig. Het resultaat was een driehoekig woongebied rond de burcht, ongeveer negentien hectare groot en omgeven door een watersingel waarvan het tracé vandaag nog gemarkeerd wordt door de Suikerrui, de Kaasrui, de Jezuïetenrui, de Minderbroedersrui en de Koolkaai.

Niet alleen met de spade, ook met het zwaard werd op de aanhoudende Vlaamse dreiging gereageerd. Met het oog op de verdediging van de westelijke rijksgrens verleende keizer Hendrik V in 1106 de titel van hertog aan de militair capabele Godfried I van Leuven. Voor de graven van Leuven betekende het hertogelijke ambt een substantiële machtsuitbreiding die zal leiden tot het ontstaan van het hertogdom Brabant. Onder de nieuwe beschermende vleugels verminderde de betekenis van de Antwerpse burcht.

Tegelijk nam het belang van de *portus* Antwerpen in de regionale en interregionale handel sterk toe. Symptomatisch was de inrichting van twee marktpleinen binnen de ruiendriehoek: de Vismarkt bij de Burcht en het langgerekte driehoekige *forum* aan de zuidrand van de nederzetting, de latere (Grote) Markt. Wat langs het handvol straten binnen de watersingel nog aan ruimte overbleef, was in het eerste kwart van de twaalfde eeuw al bijna volgebouwd. Vervolgens dirigeerde de behoefte aan droog en betrouwbaar bouwterrein de fysieke groei van de nederzetting vooral in zuidelijke richting, naar de omgeving van de Hoogstraat en naar de Oude Koornmarkt, die de gekromde noordoostelijke flank van de zandrug van de Hoogstraat volgde. De Oude Koornmarkt met in haar verlengde de Kammenstraat en later ook het Vleminckveld voerde van de Markt naar Mechelen, Brussel, Lier en Leuven, en bleef eeuwenlang de belangrijkste Antwerpse uitvalsweg. Bovendien scheidde de Oude Koornmarkt de particuliere bebouwing bij de Hoogstraat van het immunitetsgebied van de Onze-Lieve-Vrouwekerk. De immuniteit van Onze-Lieve-Vrouw, waar enkel het kerkelijk recht gold, omvatte aanvankelijk alleen de Romaanse kerk en haar onmiddellijke omgeving, maar besloeg na hertogelijke schenkingen al gauw ruim zes hectare van de marginale laaggelegen gronden in de oksel van de twee

reeksen stuifzandruggen. In dat gebied kwam ook een 'godsakker', het Onze-Lieve-Vrouwekerkhof of Groenkerkhof, nu de Groenplaats. Die sacrale bestemming stond een profaan grondgebruik niet in de weg. Het Onze-Lieve-Vrouwekerkhof deed in de daaropvolgende eeuwen frequent dienst als marktplaats en bekostigde zo mee het beheer en de vergroting van de Onze-Lieve-Vrouwekerk.

De eerste 'stadsvergroting': de omwalling rond 1200

De twaalfde-eeuwse ontwikkeling buiten de ruiendriehoek maakte de nederzetting en dan vooral de immunitetsgronden met de parochiekerk bijzonder kwetsbaar. Toen na 1190 de politieke spanningen opliepen omdat de Duitse keizer de territoriale ambities van hertog Hendrik I van Brabant wilde beknotten, werd beslist om Antwerpen andermaal te versterken. Ook nu bepaalden vooral geologische krijtlijnen het traject van de nieuwe omwalling. Omstreeks 1200 werd vanaf de inham van de Sint-Jansvliet de depressie ten zuiden van de Hoogstraat doorgegraven tot voorbij de kerkelijke immunitetsgronden, waarna men afboog naar het noorden om via de westelijke oever van de laaggelegen 'Meere' of Meir en de oostflank van de hoogte bij de Korte Nieuwstraat aan te sluiten op de oostpunt van de ruiendriehoek. De Steenhouwersvest, Lombardenvest en Sint-Katelijnenvest werden daarmee een feit. Samen met de bestaande Minderbroedersruï en Koolvliet omsloten de nieuwe vesten een nu halvemaaanvormig gebied van bijna veertig hectare.

De nederzetting was ditmaal niet alleen beschermd door een natte gracht, maar ook door een aarden wal en door stenen poorten aan zes uitvalswegen. Een wal leek men niet te hebben voorzien op het reeds bestaande noordelijke deel van de singelgracht tussen de Schelde en de Koepoort. Op die plek boden de waterzieke veeweiden in een zuidelijke uitloper van de Schijnvallei blijkbaar afdoende bescherming. Algemeen wordt de verdubbeling van het Antwerpse grondgebied rond 1200 beschouwd als de eerste van vier middeleeuwse 'stadsvergrotingen'. Toch bezat de nederzetting op dat ogenblik nog geen stadsrechten. Fysiek had Antwerpen op dat ogenblik duidelijk stedelijke kenmerken, en bovendien opereerde sinds 1146 naast de keizerlijke beheerder van de nederzetting of *villicus* een verkozen schepengbank, die zeker in 1194 een eigen zegel hanteerde. Pas in 1221 erkende hertog Hendrik I van Brabant om militaire en financiële redenen schriftelijk in twee privileges een aantal vrijheden en rechten van de stad.

De tweede stadsvergroting, rond 1250

De lokale bodemgesteldheid mag de vergroting van 1200 dan wel sterk bepaald hebben, de uitbreiding was in de eerste plaats gericht op de incorporatie van de parochiekerk en de kerkelijke vrijheid. Omdat op de uitgestrekte immuniteitsgronden aanvankelijk een verbod op privébebouwing gold, konden nieuwe woningen binnen de wallen er – behalve door fragmentatie van de bestaande gebouwen en percelen – slechts komen door het overblijvende open terrein rond de Hoogstraat en op de hoogte van de Korte Nieuwstraat in te palmen. Door ruimtetekort intra muros ontwikkelden zich al kort na de eerste vergroting twee buitenwijken: het Kipdorp op de zandrug in het verlengde van de ruiendriehoek, en het Klapdorp op de gekromde noordelijke flank van diezelfde zandrug nabij de gemeenschappelijke weidegronden, de Dries. Waarschijnlijk waren deze hoger gelegen gehuchten, net als de woonkern rond de Hoogstraat, reeds in een embryonaal stadium buiten de oude ruiengordel aanwezig.

Niet alleen particulieren weken in de eerste helft van de dertiende eeuw uit naar de buitenwijken. Ook het Mariagasthuis, sinds 1204 aan de parochiekerk verbonden, kon in de jaren 1230 enkel uitbreiden buiten de omwalling. Uiteindelijk verhuisde het hospitium in 1238 naar het drassige Elzenveld langs de landweg naar Mechelen, waar het als Sint-Elisabethgasthuis blijft bestaan. De jonge maar invloedrijke dominicanen- of predikherenorde kreeg in 1240 nog wel een bouwterrein binnen de wallen, al was het slechts een stuk gedraineerde, laaggelegen grond nabij de nauwelijks versterkte noordelijke vest. In 1250 gaf hertog Hendrik III echter expansiemogelijkheden aan het predikherenklooster door het de Dries aan de overzijde van de vest te schenken. De stad kreeg meteen ook de toestemming om de veeweiden en het stukje van de Kraaiwijk tussen de Koolvliet en de Sint-Pietersvliet in te lijven, waarna de hinderlijke rui door het vergrote domein van de predikheren kon worden gedempt.

Aan deze tweede stadsuitbreiding, ongeveer zes hectare groot, verbond Hendrik III voorwaarden. Met het oog op nieuwe inkomsten voor de hertog moest het stadsbestuur onder meer de hertogelijke lakenhal op de Markt vergroten en een vleeshuis, een graanhal en een broodhal oprichten. De stad verbeterde de vroegdertiende-eeuwse lakenhal, maar bouwde uiteindelijk alleen een vleeshuis langs de Burchtgracht. Vlak bij deze eerste vleeshal werd door het ambacht der vleeshouwers in 1501 het huidige Vleeshuis opgetrokken. Ook de lakenhal werd later vervangen. In 1325

prijkte op de hoek van de Markt en de Maalderijstraat een nieuwe hal voor de opslag, keuring en verkoop van lakens.

De productie van hoogkwalitatieve lakenstoffen uit voornamelijk Engelse wol zorgde voor economische welstand in de dertiende-eeuwse Zuidelijke Nederlanden. Vlaamse lakens waren geliefd en vonden via Brugge afzet in heel Europa. Brabants laken deed het op de internationale markt vooral goed na 1270, wanneer concurrent Vlaanderen te sterk betrokken geraakte bij de politieke tegenstellingen tussen Engeland en Frankrijk. Antwerpen genoot evenwel niet rechtstreeks van de opbloeiende Brabantse lakennijverheid. Ondanks de lakenhal betekende de stad weinig op het gebied van lakenproductie en ook in de wolhandel was ze maar een kleine speler. Tot circa 1400 gedijde de Scheldestad vooral als schakel in de regionale en interregionale handel in rijen- en moezelwijn, granen, zeevis en zout. Tijdens de Frans-Engelse oorlog van 1294-1297 schaarde hertog Jan II van Brabant zich echter aan de zijde van zijn machtige schoonvader, koning Edward I van Engeland, waarop die de uitvoer van Engelse wol naar het vasteland ten nadele van het Hollandse Dordrecht kortstondig in Mechelen en later in Antwerpen concentreerde.

De tijdelijke vestiging in 1295-1298 van de officiële markt voor Engelse wol in Antwerpen, en opnieuw in 1315-1320 en 1338-1340, maakte van de havenstad een belangrijk knooppunt in het internationale handelsverkeer. Toch had de verplaatsing van de wolhandel niet alleen positieve gevolgen voor de stad. De gefrustreerde Floris V van Holland veranderde van kamp, zodat Brabant dreigde ingesloten te worden. Daarop sommeerde hertog Jan II de grensstad Antwerpen dringend werk te maken van de nieuwe versterkingswerken waartoe reeds door Jan I in 1290 besloten was. De zowat honderd jaar oude vesten waren op dat ogenblik verwaarloosd en buiten de grachten lagen na een eeuw van economische en demografische groei een aantal onbeschermd woonkernen en instellingen die eventuele belegeraars als kampement en uitvalsbasis konden gebruiken. Vanaf 1295 probeerde het stadsbestuur dan ook om de stadskern en de verspreide buitenplaatsen afdoende verdedigbaar te maken. Het werd een ambitieuze onderneming, die bij het overlijden van Jan II in 1312 nog steeds niet was afgerond, ondanks hertogelijke grondschenken en financiële gunsten zoals de institutie van een geprivilegieerde wekelijkse paardenmarkt in 1298.

De derde stadsvergroting, rond 1315

Tegen 1315 resulteerden twee decennia uitgraven en opbouwen in een gesloten, maar rommelige verdedigingsstructuur rond een globaal rechthoekig stadsgebied van liefst honderdvijfenvijftig hectare. Door de brede zandrug tussen de Kloosterstraat en de Kammenstraat was een nieuwe zuidelijke stadsvest gegraven. Deze brede gracht liep vanaf de Schelde langs de zuidkant van achtereenvolgens de Sint-Michielsabdij, de jonge Sint-Joriswijk, de schutterskapel van Sint-Joris, het Sint-Elisabethgasthuis en de gasthuisbeemden. Een traject dat de Lepelstraat, Sint-Rochusstraat, Bervoetsstraat, Sint-Jorisvest, Bourlastraat en het Blauwtorenplein vandaag nog aangeven.

De massieve Blauwe Toren beschermde het oostelijke uiteinde van de nieuwe vest. Hetzelfde deed in het westen de nog onafgewerkte 'Verloren Cost' of Kronenburgtoren langs de Schelde. Drie poorten vulden de torens aan: de IJzer- of Kronenburgpoort ten zuiden van de Sint-Michielsabdij, de Sint-Jorispoort op het einde van het Vleminckveld en tussen deze twee in het 'Begijnhol', een sluippoort naar het begijnhof op het Kiel. Even indrukwekkend was de Scheldemuur die de stad aan de rivierzijde beveiligde.

Veel minder imposant was daarentegen de versterking aan de oost- en noordzijde van de stad, waar het risico op vijandelijkheden kleiner was. Langs het Elzenveld, tussen de Blauwe Toren en de Meir was in de moeilijker toegankelijke laagte van het Potvlietbekken slechts een eenvoudige gracht gegraven. Deze gracht liet het stadsbestuur tegen het einde van de vijftiende eeuw verbreden tot de Wapper, een kanaal voor de aanvoer van zoet water vanuit de Herentalse Vaart. Ook tussen de Meir en de Paardenmarkt, die nog deel uitmaakte van het Klapdorp, bepaalde de terreingesteldheid het traject en het profiel van de nieuwe stadsvest. Hier werd een depressie ten oosten van het Kipdorp en de gemeenschapsgronden op de Koudenberg enigszins uitgediept en omgevormd tot verdedigingsgracht met wal. De ondiepe, gekartelde waterlinie tussen Meir en Paardenmarkt was weinig functioneel en kreeg al gauw de naam Paddengracht mee. Wellicht in het begin van de vijftiende eeuw liet het stadsbestuur de Paddengracht dempen voor de aanleg of verbreding van de Oudevest en Koudenberg; thans de Lange Klarenstraat, Sint-Jacobsstraat, Prinsesstraat en Grote en Kleine Kauwenberg. De enige weerbaarheid aan de oostelijke stadsrand werd verstrekt door de Rode Poort, een honderdtal meter buiten de Paarden-

markt op de landweg naar Breda, en door de twee Kipdorppoorten op de weg naar Turnhout. De Binnenste Kipdorppoort lag net buiten het Kipdorp aan de schamele nieuwe vestgracht. De tweede of Buitenste Kipdorppoort stond eenzaam bijna een halve kilometer meer naar het oosten, ongeveer op de plek waar vandaag de Kipdorpbrug en Kipdorpvest kruisen. In het noorden tot slot koos het stadsbestuur eveneens een voordelige oplossing. Achter de erven aan het Klapdorp en de Paardenmarkt had het in het drasland van de Schijnvallei de latere Stijfselrui en Falconrui laten graven en doen aansluiten op de oude rui rond de Dries. Die bestaande U-vormige rui rond de veeweiden bleef samen met de Sint-Pietersvliet eenvoudigweg als waterlinie behouden.

De lange weg naar de vierde stadsvergroting uit 1410

De reeds gerealiseerde massieve zuidelijke stadsmuur, de volledig excentrische inplanting van de Buitenste Kipdorppoort en de ietwat vooruitgeschoven positie van de Rode Poort verraadden de werkelijke plannen van de hertog en het stadsbestuur voor de verdediging van de stad: niet de samenstelling van het ratjetoe van torens, poorten en grachten dat vandaag als de derde stadsuitbreiding bekendstaat, wel de bouw van een formidabele halfcirkelvormige stenen omwalling met een fors rivierfront waarbinnen alle bestaande woonkernen én de strategisch belangrijke hoogte buiten het Kipdorp opgenomen zijn. Gebrekkige financieringsmethoden en een wisselvallig politiek klimaat bewogen de werkzaamheden echter vaker in gezapige draf dan in gestrekte galop en fnuikten een snelle realisatie van het project.

Onder Jan III (1312-1355) vorderden de fortificatiewerken. De omstandigheden waren er ook naar. De Brabantse steden deden het economisch goed, en als hertogelijke geldschietters in politiek onzekere tijden verkregen zij alsmaar meer bevoegdheden en vrijheden. De glans die Jan III opnieuw aan de Brabantse hertogentitel gaf, vervaagde na zijn dood echter snel. In 1357, na de Brabantse Successieoorlog om de opvolging van Jan III door zijn dochter Johanna, wist de Vlaamse graaf Lodewijk van Male als schoonzoon van de overleden hertog het gezag over de heerlijkheden Antwerpen en Mechelen te verwerven. Ook onder Vlaanderen gedijde de Antwerpse economie. De stad begon te floreren dankzij de internationale uitstraling van haar twee geprivilegieerde jaarmarkten, die complementair bleken met de permanente markt te Brugge, op dat ogenblik het belang-

rijkste internationale handelscentrum ten noorden van de Alpen. Deze ontwikkeling resulteerde in een toename van de Antwerpse bevolking van 10-12.000 zielen in 1358 naar ongeveer 18.000 tegen 1374 en naar bijna 20.000 inwoners rond 1400.

De groeiende stadsbevolking kon aan haar zielenheil werken in de nieuwe, gotische Onze-Lieve-Vrouwekerk, sinds 1352 in opbouw. In de stadsomwalling werd echter nauwelijks geïnvesteerd. Wel liet Lodewijk van Male het herstel van de burcht aanvangen om eventueel vanuit de oude versterking de stad te kunnen bedwingen. Zover kwam het echter niet. Lodewijk stierf in 1384 voordat de werken afgerond waren. Via zijn erfgename Margaretha van Male, gehuwd met Filips de Stoute, kwam het graafschap Vlaanderen en ook Antwerpen onder de feitelijke macht van de Bourgondische hertogen. Filips de Stoute voerde een voorzichtige binnenlandse politiek, gericht op orde en vrede, maar liet toch – tegen de zin van de Antwerpenaren – de burcht volledig in staat van militaire paraatheid brengen. Niet alleen de potentiële dwangburcht stemde tot ongenoegen, maar ook het feit dat de burchtrenovatie een vrij gebruik van belangrijke haveninrichtingen zoals de Werf, de kraan en de Burchtgracht belette. Echter niet voor lang. Anton, de tweede zoon van Filips de Stoute, kreeg na de dood van zijn moeder in 1405 het voogdijschap over Antwerpen en verwierf in 1406 de hertogentitel van Brabant. Hij voegde zijn voogdijgebied weer bij Brabant en herstelde Antwerpen als hoofd van het markgraafschap.

Anton van Bourgondië moest toestaan dat de Antwerpenaren hun burcht gedeeltelijk ontmantelden en twee burchtmeesters, later burgemeesters, aanstelden om toe te zien op de verdedigingswerken van de stad. Bij deze verdedigingswerken hoorde ook de grote omwalling die omstreeks 1410 eindelijk werd voltooid. Van het ruim honderd jaar eerder aangevatte bouwproject waren de Scheldemuur en de zuidelijke stadsmuur behouden maar extra versterkt. Aan de oostzijde was de stadsgrens wel verlegd. Een forse muur met torens verbond nu de Blauwe Toren met de Rode Poort via de ver vooruitgeschoven Buitenste Kipdorppoort. Als gevolg van de aanzienlijke uitbreiding naar het oosten werden de Sint-Jacobsmarkt in het verlengde van het Kipdorp, de Lange Nieuwstraat en de Meir bijna een halve kilometer langer. De drie straten liepen over en langs de stuifzandrug buiten het Kipdorp en convergeerden bij de Kipdorppoort. Ook in het noorden werd het stadsgebied vergroot. Een volwaardige muur en stadsvest tussen de Rode Poort en de Schelde verving de eenvoudige waterlinie

die werd gevormd door de Stijfselei, Falconlei, Ververslei en Sint-Pietersvliet. Deze noordelijke stadsmuur verdween in de zestiende eeuw voor de aanleg van de Nieuwstad, maar de vestgracht bleef als binnenhaven behouden. Relicten van deze binnenhaven zijn de Ankervelei, de Oude Leeuwenlei en de Brouwersvliet. Met de uitbreiding in de Schijnvallei werden de contouren van de noordelijke fortificaties niet alleen gelijkmatiger, ook het Falconbroek met het falcontinessenklooster, omstreeks 1346 gesticht door de hertogelijke muntmeester Falco de Lampagne, was binnen de wallen komen te liggen.

Begin vijftiende eeuw was het omwalde Antwerpen ruim tweehonderd hectare groot en telde het zowat 2800 woningen. Die woningen waren niet gelijkmatig over het grondgebied verspreid. Van oudsher werden de twee reeksen stuifzandruggen in het bekken van het Schijn en de Potvliet voor bewoning beter geschikt geacht dan de omliggende waterzieke gronden. Omdat tot in de veertiende eeuw geen enkele kunstmatige barrière de fysieke groei van de stad in een keurslijf dwong, klitte de bebouwing samen op de kammen en flanken van de oude heuvels. Bij aanvang van de vijftiende eeuw had de voorkeur voor droge bouwgrond geleid tot een straten - net dat vanuit het centrum over de aaneengeschakelde hoogten in oostelijke en zuidelijke richting uitwaaiende. Dicht bebouwd waren de driehoek en het gebied dat omstreeks 1200 bij de nederzetting werd getrokken. De bouwblokken en percelen waren er relatief klein en er was weinig open ruimte, op de langgerekte driehoekige Markt en het immunitetsgebied van de Onze-Lieve-Vrouwekerk na.

Buiten de vesten van de eerste stadsvergroting was het stadsbeeld landelijker. Hier clusterde de bebouwing langs de toegangswegen. De perceelstructuur was er minder verbrokkeld, het bodemgebruik meer gevarieerd. Woningen – hofsteden vaak – werden afgewisseld met onder meer tuinen, boomgaarden en raamhoven. Nagenoeg onbebouwd waren de Gasthuisbeemden en de nabijgelegen schuttershoven, het latere Sint-Andrieskwartier, de oude gemeenschapsgronden tussen Kipdorp en Klapdorp en de uitloper van de Schijnvallei in het noorden.

Antwerpen was als het ware gedrapeerd over de heuvels waaraan ze haar oorsprong dankte. Bovendien kende de middeleeuwse stad geen beperkingen inzake bouwhoogte, bouwstijl en bouwmaterialen. De grote verscheidenheid aan bouw- en stijlvormen zorgde samen met het organisch gegroeide stratennet voor een levendig en gevarieerd stads- en architectuurbeeld. De dure laatmiddeleeuwse stenen omwalling, een fraai stadscollier met negen-

tien water- en landpoorten en zowat vijftig torens, zal echter een strop blijken. Ze verhinderde vanaf de vijftiende eeuw de verdere ruimtelijke expansie van de stad en bleef dat, als grondvlak voor de Spaanse omwalling, tot in de negentiende eeuw doen. De gouden eeuw van Antwerpen en de aanloop daarnaartoe werd dan ook gekenmerkt door een grootschalige inbreiding van het stedelijke centrum. Grondspeculatie, en niet meer het bodemreliëf of de lokale waterhuishouding, was in dat proces de belangrijkste ordenende factor.

STEDENBOUW ALS KLATERGOUD IN DE GOUDEN EEUW

Ordeloze expansie

Het Antwerpse bevolkingsverloop in de vijftiende en zestiende eeuw weerspiegelt treffend de opkomst, het succes en de neergang van de Scheldestad. Op het einde van de veertiende eeuw telde Antwerpen ongeveer 20.000 inwoners. Een aantal dat in 1496 was opgelopen tot ruim 47.000. Nog krachtiger was de demografische groei die zich in de daaropvolgende zeventig jaar voltrok. Van ongeveer 47.000 zielen in 1496 nam de bevolking toe naar meer dan 100.000 in 1568. In die periode, in de gouden eeuw van Antwerpen, kende de stad een ongeziene economische *boom* als internationaal handelscentrum. Antwerpen behoorde op dat moment tot de grootste steden van de toenmalige christenheid.

De expansie van de Antwerpse economie vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw en de daaraan verbonden toestroom van goederen, geld en mensen stuwden de vraag naar woon- en werkruimte in de stad naar ongekende hoogten. Vastgoed was meer dan ooit voordien geschikt voor het fixeren van (handels)kapitaal en voor een snelle vermogensopbouw door actieve speculatie. Deze nieuwe marktsituatie leidde tot een ongekende stedenbouwkundige bedrijvigheid. De impact op het stedelijke ruimtegebruik was groot. Binnen de laatmiddeleeuwse omwalling steeg het aantal huizen van ongeveer 2800 eenheden omstreeks 1410 naar 6147 in 1496 en naar 11.865 in 1568. Van de 217 straten die in 1585 binnen de Antwerpse muren lagen, waren er 84 geopend in de jaren 1502-1583, goed voor bijna negen kilometer weggennet. In dezelfde tijdspanne ontstonden ook vier nieuwe marktplaatsen met een gezamenlijke oppervlakte van ruim tien-

duizend vierkante meter. Bovendien werd ten noorden van het stadscentrum de 'Nieuwstad' ontwikkeld. De conjuncturele gevoeligheid van de bouwsector impliceerde dat deze ontwikkeling geen rechtlijnig gegeven was. Het grootst was de stedenbouwkundige activiteit in 1540-1553 met de aanleg van 48 straten en drie markten, voornamelijk in het stadsgebied buiten de watersingel van de eerste stadsvergroting. In de dicht bebouwde stadskern waren de percelen immers relatief klein en was het onroerend goed versnipperd, zodat hier enkel nog door een verdere opdeling van het woningareaal op de woonbehoeften kon worden ingespeeld.

Net als in de vorige eeuwen leek een doordachte ordening van de stedelijke ruimte niet de zaak van het stadsbestuur. Echter, waar in Antwerpen aanvankelijk vooral de bodemgesteldheid de inplanting van gebouwen en wegen stuurde, bepaalde in de expanderende vijftiende- en zestiende-eeuwse stad vooral het winststreven van speculanten de stadsmorfologie. Daarbij lieten ook religieuze instellingen zich niet onbetuigd. Het kapittel van de Onze-Lieve-Vrouwekerk bebouwde vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw in een hoog tempo de uitgestrekte immunitetsgronden in het stadscentrum.

Het stramien van de tientallen kleine vastgoedontwikkelingen was doorgaans hetzelfde. Een lokale ondernemer, vaak een meester-timmerman of meester-metselaar, kocht een terrein, trok er indien mogelijk een straat door die hij aansloot op het bestaande wegennet, verkavelde de omliggende grond en bouwde huizen die hij vervolgens verkocht of verhuurde. Van centrale coördinatie was geen sprake. Evenmin werd er vanuit welomschreven stedenbouwkundige opvattingen gewerkt. Dat nagenoeg alle nieuwe straten in het vijftiende- en zestiende-eeuwse Antwerpen toch rechtlijnig waren, moeten we eerder toeschrijven aan winstmaximalisatie dan aan een of ander ideaal inzake stadsaanleg. Een rechte straat is het snelst uit te zetten en aan te leggen en laat tevens een maximale benutting van de ontsloten ruimte toe.

Ook wanneer bij uitzondering het initiatief tot opening van straten niet uitging van particulieren of instellingen maar van het stadsbestuur zelf, was er van planmatigheid geen sprake. Zo opende de stad in 1517-1520 op de oude gemeenschapsgronden tussen de Sint-Jacobsmarkt en de Paardenmarkt drie straten: de Lange Sint-Annastraat (1517), de Pieter van Hobokenstraat (1520) en de Rodestraat (1520). Pas in 1522 liet het stadsbestuur op de plek waar de drie straten convergeren de Ossenmarkt aanleggen als aanvulling op de bestaande veemarkt nabij het Vleeshuis. Het stadsbestuur

getroostte zich niet de moeite om de omgeving van het marktpllein als één ruimtelijke eenheid te interpreteren. Omdat eerst de straten en dan pas de markt werden aangelegd, kreeg het plein de onregelmatige vierhoekige vorm die het ook vandaag nog heeft. Door bovendien de bebouwing rond de Ossenmarkt, inclusief de materiaalkeuze, over te laten aan ondernemers en particulieren, werd het helemaal onmogelijk om de verschillende ruimtelijke bestanddelen architectonisch in elkaar te laten overlopen. Met de onsystematische aanleg van de Ossenmarkt was de stad overigens niet aan haar proefstuk toe. Twee decennia eerder had het stadsbestuur de inrichting van de nieuwe IJzerwaag in het Sint-Andrieskwartier, nabij de kopermagazijnen van het Zuid-Duitse handelshuis Fugger, even willekeurig laten verlopen.

Tegen 1540 had de veelheid van ongecoördineerde bouwkundige initiatieven geleid tot een allegaartje van nieuwe straten, stegen en pleinen die her en der aan het middeleeuwse stratennet zijn gehecht. Diep in zijn gouden eeuw was Antwerpen op het vlak van ruimtelijke ontwikkeling nog niet meer dan een slecht vergulde middeleeuwse stad. De kwaliteit van het verguldsel zal echter verbeteren. In 1531 bijvoorbeeld krijgen de meester-timmerlui Adriaan en Peter Spillemans van de stadsmagistraat de opdracht om tussen de Meir en de Lange Nieuwstraat een nieuw beursgebouw op te richten naar een ontwerp van bouwmeester Domien De Waghemakere. De Waghemakere had ook al ingestaan voor de aanpassing van de veel kleinere 'oude' handelsbeurs aan de Hofstraat. Het nieuwe beursgebouw bestond uit een open binnenplaats van ongeveer 50 bij 50 meter en rondom overdekte gaanderijen met op de bovenverdieping kantoorruimte. Elke zijde van het gebouw had een ingang waarop loodrecht een nieuwe straat aansloot, namelijk de Borzestraat, Twaalfmaandenstraat, Israëlietenstraat en Korte Klarenstraat. De huidige handelsbeurs in neogotische stijl dateert uit 1869-1872 en is opgetrokken in de geest van de oorspronkelijke beurs, die in 1858 door brand verwoest werd. De nieuwe zestiende-eeuwse beurs waar kooplieden, makelaars en verzekeraars elkaar tweemaal per dag voor handelsverrichtingen troffen, stond later zowel om haar architecturale vormgeving als om haar functie en exploitatiewijze model voor de Royal Exchange in Londen, de Koopmansbeurs van Amsterdam en de beurzen van Rotterdam en Rijsel.

Het Antwerpse beursconcept mag dan wel vernieuwend geweest zijn, het bouwproject zelf betekende geen stijlbreuk met de heersende bouwpraktijk. De verplaatsing van de beurs geschiedde eerder uit speculatieve

dan uit praktische overwegingen. Bovendien waren de nieuw ontworpen straten kort en smal, de vorm en stijl van de omliggende woningen divers en was ook het monumentale beursgebouw uitgevoerd in Brabantse laatgotische stijl, ofschoon op dat ogenblik de renaissancearchitectuur in Italië een hoogtepunt bereikte. De verticale beeldtaal van de gotiek was in Antwerpen diep geworteld. In 1541 nog plande Domien De Waghmakere voor de wereldstad een nieuw stadhuis in flamboyant gotische stijl. Het nieuwe stadhuis werd opgericht op de driehoekige Grote Markt; niet op de korte westzijde, waar het gebouw visueel het sterkst tot zijn recht zou komen, maar aan de Suikerrui naast het oude schepenhuis, op een terrein dat door brand was vrijgekomen. In 1542 werden de funderingswerken voor het gotische stadhuis evenwel stilgelegd ten bate van nieuwe fortificatiewerken. Pas in 1561 kon het stadsbestuur de bouw van het stadhuis opnieuw laten aanvatten. Ditmaal werd het stadhuis wel gesitueerd op de vanuit esthetisch oogpunt meer verantwoorde westkant van de Markt. Het gebouw zelf werd uitgevoerd in de bekende fraaie renaissancestijl. Na de voltooiing van het stadhuis in 1564 kon het reeds lang te klein geworden middeleeuwse schepenhuis worden gesloopt.

De vijfde stadsvergroting, een nieuwe stadsomwalling

Door het gebruik van buskruit voor oorlogswapens vanaf het tweede kwart van de veertiende eeuw was de laatmiddeleeuwse Antwerpse stadsmuur reeds voor zijn voltooiing omstreeks 1410 militair achterhaald. Al in 1356 bleek de eerste Scheldemuur geen verweer te zijn tegen een kleine, met vuurgeschut uitgeruste vloot van Lodewijk van Male. Toch startte de stad pas in 1542 met de aanleg van fortificaties die een belegering met bombarden zouden kunnen weerstaan. Verschillende plannen passeerden in de eerste decennia van de zestiende eeuw de revue, maar niet één werd uitgevoerd. In 1540 koos Karel V resoluut voor een volledig nieuwe gebastioneerde stadsomwalling naar een ontwerp van de Italiaanse krijgskundige Donato Boni di Pellizuoli. Het militaire totaalproject kende in Europa zijn gelijke niet, waardoor de praktische voorbereidingen lang aansleepen. Nadat de belegering door Maarten Van Rossum in 1542 de kwetsbaarheid van de rijke koopmansstad had aangetoond, raakte het project in een stroomversnelling. De bouw van de omwalling, bestaande uit acht fronten met negen bastions en vijf monumentale, teruggetrokken poorten, startte in 1543, maar duurde uiteindelijk toch meer dan twintig jaar.

Hoewel in de jaren 1540 de stad volop expandeerde en niets op toekomstig verval wees, liet Karel V binnen de geplande massieve versterking geen ruimte voor een logische stadsontwikkeling oostwaarts voorzien. Het tracé van de nieuwe omwalling verschilde nauwelijks van dat van de middeleeuwse stadsmuur. Meer nog, in de hypermoderne stadsversterking werden om praktische redenen forse componenten van de middeleeuwse ommuring ingekapseld. Daardoor bleven de Blauwe Toren, de Huidevetterstoren, de Rode Poort en aanzienlijke delen van de Sint-Jorispoort en de Buitenste Kipdorppoort als onderdeel van de 'Spaanse omwalling' tot in de negentiende eeuw bewaard. Net als bij de civiele inrichting van de stedelijke ruimte leek Antwerpen zich maar moeilijk te kunnen ontdoen van zijn middeleeuwse gedaante.

Een mogelijkheid tot uitbreiding van het woningareaal binnen de peperdure en weinig flexibele omwalling kwam er vreemd genoeg wel ten noorden van de middeleeuwse stad. Hier werd van de oude versterking enkel de vestgracht als nieuwe binnenhaven behouden. De nieuwe wallen plantte di Pellizuoli een halve kilometer dieper de moerassige Schijnvallei in. Daardoor kwam de noordelijke stadsgrens ter hoogte van de huidige Londenstraat te liggen en werden zowat 25 hectare waterzieke gronden aan het stadsgebied toegevoegd. In 1555 waren de werken en daarmee ook de vijfde stadsvergroting afgerond. De totale stadsoppervlakte bedroeg nu bijna 260 hectare.

Vóór de negentiende eeuw zou het stedelijke grondgebied intra muros nog slechts één keer worden vergroot. Toen in 1566 de Beeldenstorm woedde, besliste Filips II, zoon van Karel V en overtuigd katholiek, om Alvarez de Toledo naar de Nederlanden te sturen om het koninklijke gezag en de katholieke belangen te herstellen. Bij de harde repressiepolitiek van Alva hoorde ook de bouw van een citadel te Antwerpen. De Spaanse vesting moest de loyaliteit van de belangrijkste stad in de Nederlanden afdwingen. Tussen 1567 en 1572 werd de vijfhoekige dwangburcht opgetrokken op de zuidelijke uitloper van de zandrug van Sint-Andries, met als middelpunt ongeveer het huidige Museum voor Schone Kunsten en als voornaamste toegangsweg de Kloosterstraat. Op die locatie stak het fort boven het zuidelijke deel van de stad uit. Hoewel het een zelfstandig bolwerk was, werd de citadel om defensieve redenen ter hoogte van de Keizerspoort/Sint-Jorispoort verbonden met de gloednieuwe Spaanse omwalling. De nutteloze en hinderlijke fronten en bastions tussen de Keizerspoort en de Schelde verdwenen samen met de Kronenburgtoren, waardoor het

grondgebied van de stad met ongeveer 60 hectare groeide, de citadel niet inbegrepen. Veel expansiemogelijkheden leverde deze uitbreiding de stad niet op. Het grootste deel van het nieuwe omwalde gebied tussen stad en citadel – het zowat 50 hectare grote kasteelplein – moest als bufferzone bouwvrij blijven. Onder het calvinistische bewind van 1577 tot 1585 rees even het idee om de esplanade tussen de stad en de op dat ogenblik gedeeltelijk ontmantelde citadel te urbaniseren, maar verder dan plannen kwam het in deze jaren niet meer. Net als de gerenoveerde middeleeuwse burcht van Filips de Stoute was ook de citadel de Antwerpenaren een doorn in het oog.

Gilbert Van Schoonbeke, grondspeculant en urbanist

Door de ongecoördineerde bouwpraktijk in de decennia voor en na 1500 had het aanbod van woon- en werkruimte geen gelijke tred kunnen houden met de enorme vraag, waardoor omvangrijke stedenbouwkundige ondernemingen economisch rendabel werden. Grootschalige projectontwikkeling bleef echter het terrein van een handvol grondspeculanten-urbanisten. De belangrijkste was Gilbert Van Schoonbeke. Hij alleen was verantwoordelijk voor de realisatie van zowat een derde van alle nieuwe straten in de zestiende-eeuwse binnenstad. Relatief kleine maar lucratieve operaties, zoals de verkaveling van de gronden langs de Koningstraat en de Jodenstraat (1542 en 1543), de opdeling van een groot gebouwencomplex in de Borzestraat (1545) en de opening van de Lombaardstraat en Korte Klarenstraat (1546), leverden Van Schoonbeke de financiële draagkracht en de nodige contacten op voor grootscheepse verkavelingen en bouwprojecten.

Het eerste grote project van Van Schoonbeke, zelf waagmeester van de stad, was de bouw van een nieuwe stadswaag op het terrein van het voormalige stadsmagazijn den Houten Eeckhof bezuiden het Klapdorp. De morfologie van het in 1547-1548 gerealiseerde geheel was vergelijkbaar met die van de nieuwe beurs, maar anders dan bij de beurs waren de vier toegangswegen niet allemaal loodrecht op de nieuwe waag gepland. De huidige Raapstraat bijvoorbeeld kreeg een diagonale loop omdat Van Schoonbeke het stedelijke artilleriehuis moest ontzien. Bovendien leidden de straten niet tot aan het centrale gebouw, maar tot aan een rechthoekig plein van ongeveer 57 bij 40 meter. De waag zelf, een sober, traditioneel gebouw in bak- en kalkzandsteen, liet Van Schoonbeke ten behoeve van de verkeerscirculatie in het midden van dit plein oprichten. De stadswaag, waarvan het karakteristieke plein nog bestaat, was het eerste van een reeks

grote projecten waarin Van Schoonbekes krachtige zakeninstinct en technische inzicht in de praxis van de stadsontwikkeling tot uiting kwamen. Ook zijn andere grote ontwerpen werden opgebouwd rond een economische attractiepool die hij via nieuwe straten aan het bestaande wegennet hechte. De Vrijdagmarkt, door Van Schoonbeke aangelegd in 1549, werd bestemd voor de (openbare) verkoop van tweedehandskleding en dito meubilair. Een ander voorbeeld was de ontwikkeling van de schuttershoven achter het Sint-Elisabethgasthuis. Aan de noordzijde van de oefenterreinen van de gewapende gilden werd vanaf 1550 het Tapissierspand gebouwd, een verkoophal van maar liefst 80 bij 37 meter voor de belangrijke handel in wandtapijten. Voordien sleten de tapissiers hun luxewaren in een kleine verkoophal bij het predikherenklooster. Dit 'Predikherenspand' moest in 1549 wijken voor een nieuwe kloosterkerk, de Sint-Pauluskerk. Ten oosten van het Tapissierspand projecteerde Van Schoonbeke ook een tweede attractiepool, een grote open ruimte waar de stadsmagistraat in 1552 op voorspraak van de gewiekste bouwondernemer de markt voor Brabants graan onderbracht. Van Schoonbeke opende op de schuttershoven onder meer de Leopoldstraat als verbinding tussen de Sint-Jorispoort, het Tapissierspand en de nieuwe graanmarkt, de Kelderstraat, de Orgelstraat, de Sint-Maartenstraat en de Ketel- en Armediuivelstraat.

De naam Van Schoonbeke zal echter vooral verbonden blijven aan de ontwikkeling van de Nieuwstad, of althans aan zijn pogingen daartoe. Op een boogscheut van de nieuwe stadswaag binnen de noordelijke omwalling in aanbouw, lagen eind 1548 nog steeds 25 hectare moerasland braak. De kosten voor de fortificatiewerken liepen ondertussen hoog op, en als Van Schoonbeke voorstelt om in het nieuwe stadsdeel, als aanvulling op de bestaande ontoereikende haveninfrastructuur, een havenkwartier te creëren en de onbenutte stadsgronden te valoriseren, reageren de lokale en centrale overheid enthousiast. Begin 1549 keurde Karel V het plan goed. Van Schoonbeke organiseerde voor de stad het graven van drie brede vlieten en smallere verbindingskanalen, het draineren en bebouwbaar maken van de omliggende terreinen en het verkopen van de bouwgronden. Het werk aan de vlieten – de middelste van de drie binnenhavens was geschikt voor zeeschepen tot tweehonderd ton – vlotte snel, maar de hernieuwde oorlog van Karel V met Frankrijk in 1552-1559 deed het investeerdersvertrouwen geen goed. De gronden raakten nauwelijks verkocht, waarop Van Schoonbeke toestemming kreeg om aan de Nieuwstad een nieuwe economische attractiepool toe te voegen. Tussen de Brouwersvliet en de eerste vliet in de Nieuw-

stad verscheen daarom een modern brouwerijencomplex met onder andere zestien brouwerijen en een centraal waterhuis of 'Brouwershuis', dat op ingenieuze wijze vers water van buiten de omwalling over de brouwhuizen verdeelde.

Van Schoonbeke overleed in 1556. Noch het brouwerijencomplex, noch de infrastructuur van de Nieuwstad was op dat moment volledig afgevoerd. De stad nam daarom beide projecten in eigen handen, maar de interesse in de nieuwe wijk ver van het centrum bleef gering. Ook de door het stadsbestuur bewerkstelligde bouw van het Oosters Huis (1564-1568), een enorm handelsgebouw in laatrenaissancistische palazzostijl bestemd voor Duitse handelaars, kon het tij niet meer keren. Achtereenvolgens de Beeldenstorm van 1566, de militaire en fiscale repressie onder Alva vanaf 1567, de blokkering van de Schelde door de watergeuzen in 1572, de Spaanse furie in 1576 en vanaf 1579 de pogingen van Alexander Farnese om de opstandige Nederlanden te heroveren, ondergroeven de Antwerpse economie en daarmee ook de wil en de mogelijkheid om in het geplande havenkwartier te investeren. Na de val van Antwerpen verdween elke stimulans voor wonen en werken in de Nieuwstad. Het potentieel van het uitgestrekte stadsgebied zal ruim twee eeuwen onderbenut blijven. Dat gold ook voor het woningareaal in het oude stadscentrum. Daar stond door de drastische bevolkings-terugloop een aanzienlijk deel van de zowat 12.500 woningen leeg. Voor de overblijvers was er in het laatmiddeleeuwse stadsgebied, waar het politieke, culturele en sociaaleconomische leven zich zou blijven concentreren, opnieuw ruimte voor ontwikkeling.

EEN STILSTAANDE STAD ? (1585-1795)

'De stad is groot maar verlaten', noteerde een anoniem gebleven Engelsman in zijn reisdagboek over het Antwerpen van 1788. 'Het gras groeit letterlijk in de straten, die alleen voor godsdienstige gelegenheden vol volk lopen. Er zijn enkele prachtige gebouwen, maar behalve in één straat [vermoedelijk de Meir] schijnen ze alle vervallen te zijn.'² Het bijzonder sombere beeld dat hier van de stad geschetst wordt mag dan al overtrokken zijn, het is zeker waar dat het Antwerpen van de achttiende eeuw nog slechts een schaduw was van de commerciële metropool waar in de zestiende eeuw het hart van de wereldeconomie nog klopte. De stad leek toen in vele opzichten meer verleden dan toekomst te hebben, en de Antwer-

penaren zelf schreven dat in de eerste plaats toe aan de 'sluiting van de Schelde', die Antwerpen toch in een ondergeschikte positie dwong op het grote internationale handelstoneel.

Alleen al de evolutie van de bevolkingscijfers in de zeventiende en achttiende eeuw is sprekend. Woonden er rond het midden van de zestiende eeuw nog een slordige 100.000 inwoners in de stad, dan was dat aantal rond 1750 nagenoeg gehalveerd. Daarmee ging de stad lijnrecht tegen de Europese trends in, waar in dezelfde periode heuse grootsteden ontstonden. Een eerste klap incasseerde Antwerpen toen de stad in 1585 in handen kwam van Alexander Farnese. Duizenden inwoners verlieten toen de stad, om godsdienstige en economische redenen. In 1589 werden er nog nauwelijks 40.000 inwoners geteld. De 'sluiting van de Schelde', het bevolkingsverlies en het verlies aan commercieel perspectief beletten de stad niet nog decennia lang te genieten van een echte 'nazomer'. Die weerspiegelde zich opnieuw in het bevolkingspeil, dat aantrok tot ongeveer 54.000 inwoners in 1612 en 77.000 rond 1709. Een tweede demografische opdoffer incasseerde de stad in de vroege achttiende eeuw, toen ten gevolge van een zware industriële crisis het Antwerpse bevolkingspeil opnieuw wegsmolt tot een kleine 50.000 in 1755. De traditionele lezing van de Antwerpse geschiedenis wil dat het tij ergens rond 1748 gekeerd zou zijn. Na de Vrede van Aken voerden de Oostenrijkse bewindvoerders immers een voorzichtige maar efficiënte handelspolitiek die de lokale industrie ten goede kwam. Antwerpen stond op de eerste rij om van deze politiek de vruchten te plukken. Vooral de textielsector kreeg toen de wind in de zeilen. *Too little, too late* is – alles welbeschouwd – wat men van dit nieuwe elan kan zeggen. De bevolkingsgroei in de jaren na 1750 kwam dan ook laat op gang en bleef onder de dynamiek die elders in Brabant werd opgetekend. Aan het einde van de achttiende eeuw telde de Scheldestad nog steeds niet veel meer dan 55.000 inwoners, een cijfer waarmee het op dat ogenblik in de Europese stedenhiërarchie een doodgewone provinciale middenmoter was.

Op geen enkel ogenblik in de 'tussentijd' van 1585 tot 1796 kwam het Antwerpse inwonersaantal ook maar ergens in de buurt van het peil dat in het midden van de zestiende eeuw nog was gehaald. Het laat zich raden dat deze verschraving zich ook op ruimtelijk en architecturaal vlak zou voordoen. Aan stadsuitbreiding en extra verkavelingen bestond geen enkele behoefte. Nog meer dan in vroeger eeuwen het geval was, bleef de stedelijke overheid zelf ook afwezig als grote investeerder en stedenbouwer. Aan de Vlasmarkt werd in 1624 een monumentale poort opgetrokken, de

Regia Porta, en in de vroege achttiende eeuw kocht het stadsbestuur een bouwblok op dat vervolgens prompt gesloopt werd. Met de afbraak van 28 woningen verdween de Maanstraat uit het Antwerpse straatnamenregister en werd de Grote Markt in één klap een heel stuk groter. Maar dat zijn dan de spreekwoordelijke uitzonderingen die de regel moeten bevestigen. De erfenis van Antwerpens gouden eeuw was zelfs van aard om de overheid en particulieren aan te sporen de bestaande ruimte en architectuur, al dan niet met de nodige aanpassingen, een creatieve herinvulling te geven. Zo werden onder andere de Engelse pakhuizen in de Venusstraat door Wenceclas Cobergher herbestemd tot Berg van Barmhartigheid, een openbaar pandhuis.

Religieuze bouwprojecten

Hield de wereldlijke overheid zich grotendeels onbetuigd, dan kan hetzelfde duidelijk niet gezegd worden van de Kerk en de kloosterorden, die er een groot punt van maakten de geuzenstad na 1585 ook in architecturaal opzicht een triomferend katholiek gezicht te geven. Het aantal religieuze orden dat zich in de stad vestigde was om te beginnen indrukwekkend. En indrukwekkend is ook het woord dat het best past bij de imposante en soms zelfs triomfantelijke barokke architectuur die vaak gebruikt werd. Telde de Scheldestad vóór 1585 al een zestiental religieuze gemeenschappen, in 1678 waren dat er niet minder dan 33. Het aantal kloosterlingen nam toe van een slordige 600 in 1526 tot meer dan 1400 aan de vooravond van de achttiende eeuw. Oude kloosters herstelden zich, maar ook nieuwe orden werden tot de stad aangetrokken: jezuïeten, kapucijnen, annuntiaten, miniemen, ongeschoeide karmelieten en Spaanse theresianen. De gezamenlijke architectuurbehoefte van deze reguliere gemeenschappen was groot, en bovendien lieten ze zich soms ook in een onderling architecturaal opbod 'tot luister van God' meeslepen. De transformatie, materieel én symbolisch, die ze op het stedelijke landschap legden was enorm. Op de Antwerpse stadsk kaart van het einde van de zeventiende eeuw prijken niet minder dan tachtig religieuze en parareligieuze instellingen. Vaak ging het om grote bouwprojecten op grote percelen, waarbij een goed deel van de na 1585 'opengevallen' stedelijke ruimte religieus ingekleurd werd en waardoor de stedelijke identiteit een fundamentele facelift kreeg.

Het duurde even voor de barok in Antwerpen voet aan wal kreeg. Typerend in dat verband is dat zowel de Sint-Paulus- (1639) als de Sint-

Jacobskerk (1645) nog in gotische stijl werd afgewerkt. Een project dat de overgang van de lokale bouwstijl naar de moderne barok belichaamt, is zonder veel twijfel de door Wenceclas Cobergher ontworpen Sint-Augustinuskerk in de Kammenstraat, een plek die de voorbije jaren herbestemd werd tot muziekcentrum (Amuz). In 1605 keerde Cobergher na een langdurig verblijf in Napels en Rome, waar hij als schilder en architect gewerkt had, naar de Zuidelijke Nederlanden terug. Hij deed dat allicht op verzoek van de aartshertogen. De façade van zijn Augustinuskerk draagt echter nog een uitgesproken renaissancistische structuur en de afwisseling van speklagen in natuurzandsteen en bakstenen opvulling verraadt het doorwerken van de lokale bouwtradities. Met zijn grondplan, kerkmeubilair en prachtige altaarstukken van de hand van Antoon van Dijck, Jacob Jordaens en Pieter Paul Rubens, straalde het interieur van dit gebouw na enkele jaren wel een hypermoderne barokke sfeer uit. Maar hét schoolvoorbeeld van barokke kerkarchitectuur heeft de stad zonder enige twijfel te danken aan de Sociëteit van Jezus. Met de aanleg van een plein in het hart van de stad en de bouw van de Sint-Ignatiuskerk annex professenhuis leverden ze een prachtig staaltje van grootschalige barokke praalarchitectuur. De kerk werd gebouwd naar plannen van de jezuïeten Franciscus Aguilon en Pieter Huyssens, een project waarin de paters zich overigens hadden laten bijstaan door Pieter Paul Rubens. Die leverde onder andere ook de schilderijen voor het plafond van het gebouw. Naar Romeins voorbeeld werd het schip van wat later de Carolus Borromeuskerk zou gaan heten voorzien van een tongewelf. Maar innoverend was de kerk vooral door de overvloedige architecturale ornamentiek van façade en interieur. De ‘marmeren tempel’ was niet alleen een architecturaal bijzonder gedurfd project, hij was ook peperduur en werd desondanks snel afgewerkt. De fortuinen die nodig waren voor de bouw ervan mobiliseerden de paters – die hun hand met het project uiteindelijk financieel overspeelden – in belangrijke mate binnen hun sociale netwerken. Tal van rijke Antwerpse families moesten er diep voor in hun reserves tasten. Dát ze dat deden, zegt echter alles over de goodwill die op dat ogenblik bestond voor de katholieke reformatie en de toenmalige verwevenheid tussen kerkelijke en wereldlijke macht. Ook in andere religieuze projecten werd trouwens een beroep gedaan op particuliere sponsors. Bij de eerder genoemde bouw van de Sint-Augustinuskerk bijvoorbeeld speelde Hendrik Van der Goes, een kinderloze koopman en tevens lid van de stadsregering, een grote rol door zowel geld als knowhow in te brengen.

Tegenkrachten waren er ook, vooral dan van sommige ambachten die zich binnen de Brede Raad kantten tegen het inpalmen van de stedelijke ruimte en verzet aantekenden tegen de fiscale voordelen waarvan nogal wat kloosterorden genoten. Het is onder druk van die ambachten en de antiklerikale stemming die rond het midden van de eeuw in een moeilijker economisch klimaat steeds duidelijker werd dat de stad, die de kerkelijke bouwpolitiek bij het begin van de zeventiende eeuw nog serieus gesubsidieerd had, gaandeweg ging besparen op haar bouwtoelagen. Ze zag zich – opnieuw onder druk van de misnoegde ambachten – steeds vaker verplicht terug te komen op de belastingvoordelen die ze voordien gunde aan sommige kloosterorden. De vaak onzekere financiële randvoorwaarden waarbinnen kerken en kloosters hun projecten moesten realiseren, beletten echter niet dat de bouwprogramma's van letterlijk tientallen kloosters en kerken als evenzoveel landmarks het zeventiende- en achttiende-eeuwse stadslandschap symbolisch markeerden.

De religieuze inkleuring van de stad ging overigens nog veel verder dan de vermenigvuldiging van min of meer monumentale gebouwen. Al onmiddellijk na de reconciliatie van de stad lieten leden van de door de jezuïet Costerus geleide Mariasodaliteit in samenspraak met de magistraat het standbeeld van Brabo uit de voorgevel van het stadhuis verwijderen. Ze deden dat ten gunste van een beeltenis van Onze-Lieve-Vrouw. De beeldenwissel in het centrum van de wereldlijke macht symboliseerde de religieus-ideologische machtsverschuiving die plaatsgreep na jaren van calvinistisch bewind, en werd dan ook met de nodige luister gevierd. Het zou niet bij het stadhuis alleen blijven. Toen de protestantse Lady Calderwood in 1756 Antwerpen bezocht, was ze zeer onder de indruk van het aantal kloosters dat ze er aantrof, maar ook door de overvloed aan Mariabeelden die op verschillende opvallende plaatsen waren aangebracht en zonder veel overdrijven uitgegroeid waren tot een soort 'handelsmerk' van de stad. Ze zei daarover: 'Niemand kan me zeggen hoeveel kloosters er zijn, maar er zijn er twee of drie in elke straat. En wat de beelden der Maagd Maria betreft, ik geloof dat er zoveel zijn als er maagden van vlees en bloed in de stad lopen.'³ Inderdaad, wie toen door de straten van de stad liep, kon een Mariabeeld aantreffen op haast elke straathoek, boven winkeldeuren, in het midden van de marktplaatsen of aan bijna elke bron of waterpomp. De Mariabeelden werden vaak aangekocht door wijkcomités, die ook gezamenlijk voor het onderhoud en de aankleding ervan zorgden. Tijdens de Franse tijd werden ze weggehaald en vele zijn toen ook gesneuveld. Wat

sindsdien werd teruggeplaatst, volstaat echter om zich een beeld te vormen van de visuele impact die de 'patrones' van de stad, om even de woorden van een andere reiziger te citeren, gehad moet hebben op het stadsbeeld. Een voorsmaakje van wat de huidige 'herbestemmingsproblematiek' van kerkelijke ruimtes kan inhouden, kregen de Antwerpenaren overigens ook voor kerken en kloosters tijdens de late Oostenrijkse en Franse tijd. De kerk en het klooster van de annunciaten, die in de vroege zeventiende eeuw in het kader van de *invasion conventuelle* in Antwerpen waren neergestreken, kunnen hier volstaan als voorbeeld. Dit fraaie, in gotische vormtaal gegoten kerkgebouw werd in 1614 aan de Lange Winkelstraat gebouwd naar plannen van Wenceclas Cobergher. Toen Jozef II in 1783 een aantal 'nutteloze' kloosters afschafte, overkwam dat lot ook de annunciaten. Leegstand trof het gebouw. In de daaropvolgende jaren werd de kloosterkerk enkel nog als paardenstal gebruikt. Na een mislukte poging het gebouw openbaar te verkopen, richtten de Fransen er een militaire bakkerij in. Klooster en kerktoren sneuvelden kort daarop, in een brand van 1800. In 1821, ten slotte, werd het kerkgebouw overgedragen aan de protestantse gemeenschap.

Nogal wat kloosters en kerken hadden zich in de zeventiende eeuw buiten de oude stadskern gevestigd en het is ook in deze richting dat het sociale zwaartepunt van de stad na 1585 zou blijven verschuiven. Eigenlijk waren de eerste aanzetten daartoe al in de zestiende eeuw gegeven. Met zijn burcht, stadhuis, vleeshuis, Grote Markt en kathedraal vormde het hart van de stad gedurende de gehele zestiende eeuw immers nog steeds de belangrijkste symbolische kern van de stedelijke samenleving. Immobiliënrijzen en ruimtegebrek duwden na 1530 grootschalige nieuwbouwprojecten zoals de nieuwe beurs, het Tapissierspand en het Hessenhuis echter uit dat oude stadshart weg. Met dit soort gebouwen werd gaandeweg ook het zwaartepunt op de sociale kaart van de stad verplaatst. Het is geen toeval dat de eerste koffiehuisen die rond 1700 de deuren openden en mikten op een elitaire clientèle, dat vooral deden in de straten in de omgeving van het beursgebouw.

Particuliere woningmarkt

Ook op de particuliere woningmarkt verschoof het maatschappelijke zwaartepunt. Had de bevolkingsdruk in de zestiende eeuw binnen het keurslijf van de omwalling nog geleid tot een buitensporige stijging van de

huurprijzen, na 1585 werd wonen in Antwerpen opnieuw relatief goedkoop. Nogal wat rijkere families profiteerden daarvan om langs de grotere uitvalswegen aanpalende panden en percelen op te kopen, samen te voegen en te ver(nieuw)bouwen tot grotere stadswoningen. Dat deed bijvoorbeeld Nicolaas Rockox toen hij in 1603 buitenburgemeester van Antwerpen werd. Hij kocht een oude woning met binnenhof in de Keizerstraat en voegde het samen met het aanpalende pand. Beide woningen werden ook vergroot. Het achterhuis ging onder de sloophamer om plaats te maken voor een 'Groot Salet', een grootse pronkkamer waarin de burgemeester zijn imposante schilderijencollectie tentoonstelde. Typerend voor nogal wat van deze grote *huyzingen* is verder de van een Toscaanse zuilengalerij voorziene binnentuin of koer tussen de verschillende vleugels. Rockox was niet alleen. Hij kan hier als voorbeeld gelden voor nogal wat topfamilies die de prestigieuze uitvalswegen zoals de Keizerstraat, Lange Gasthuisstraat, Meir en Lange Nieuwstraat opwaardeerden met renovatieprojecten. Ook Pieter Paul Rubens nestelde zich niet in het stadscentrum. Gewapend met zijn kennis over en ervaring met Italiaanse stadspaleizen vestigde Rubens zich op de Wapper, waar hij een imposant stadspaleis met portiek bewoonde waarvan vooral de levendigheid van de sculpturale ornamentiek in het oog springt.

De centrifugale tendens werd nog versterkt naarmate in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw de gewoonte – de Antwerpenaren zelf noemden het een 'mode' – toenam om zich per karos of sjees door de straten te laten rijden. Toen de Italiaan Gioseppo Castelli de stad in 1661 bezocht, uitte hij al zijn verwondering over het grote aantal koetsen die elk uur van de dag de straten vulden.⁴ De smalle straten en de perceelstructuur van de oude binnenstad leenden zich amper tot het manoeuvreren met paard en koets. De bredere uitvalswegen boden daartoe veel meer mogelijkheden en de woningen aldaar werden met koetshuizen en inrijpoorten aan het nieuwe gebruik aangepast. Dat de Antwerpse aalmoezeniers bij het begin van de achttiende eeuw aan het oude Tapissierspand de voorkeur gaven boven de lokalen van de Oude Handboog op de Grote Markt, moet ook in dat verband gezien worden. Een onmiskenbare troef van het gebouw was immers dat het goed bereikbaar was voor voertuigen. Zoals dat ook in Brussel en elders het geval was, ging theater-, opera- of balbezoek stevast gepaard met een protserige koetsenparade, waarmee de elites zich de publieke ruimte toe-eigenden en waardoor zich rond het theater zelfs een heuse verkeerscongestie kon voordoen.

Weken de rijkste Antwerpse huishoudens uit naar de grote assen, van een echte *gentrification* – een proces waarbij de komst van rijkere bevolkingsgroepen de minder vermogenden wegsaneert – was zeker nog geen sprake. Daarvoor bleef de sociale samenstelling van de bevolking langs deze uitvalswegen te divers. Neem nu het voorbeeld van de Keizerstraat in 1755. In dat jaar woonden daar een tiental renteniersgezinnen die er, ten teken van welstand en huiselijk comfort, gemiddeld genomen ook drie meiden en/of knechten op na hielden. Ook de schout van Antwerpen huisde er en hij deed dat in goed gezelschap van verschillende andere hooggeplaatste ambtenaren en enkele rijkere kooplieden. Maar de straat bood ook onderdak aan kantwerksters, metselaarsknechten, loonarbeiders, garentwijnders en andere bescheiden lui. Bovendien sloten op zulke prestigieuze assen in de onmiddellijke omgeving heel vaak ook uitgesproken armenbuurten aan. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Kauwenberg, een ‘probleembuurt’ op een zucht van de Venusstraat en Prinsstraat, waar de rijkdom te hoop liep.

Het zwaartepunt van de elitaire verhuis- en verbouwbeweging lag ongetwijfeld in de zeventiende eeuw. In de achttiende eeuw is Jan-Pieter Van Bourscheit de jongere eigenlijk de enige architect die het vermelden waard is. Dat zegt voldoende over de bloedarmoede waarmee de Antwerpse stedenbouw in de verlichtingseeuw kampte. Als architect van het hotel Van Susteren (het voormalige Koninklijk Paleis) en het Osterriethuis op de Meir en van twee riant woonhuizen in de Lange Nieuwstraat introduceerde hij een eigen rococostijl in het achttiende-eeuwse Antwerpen. Nieuw was dat smaakadviseurs als een Van Bourscheit niet alleen de gevel voor dit soort gebouwen ontwierpen, maar ook de plannen maakten voor interieur en binnenhuisdecoratie. Wie bijvoorbeeld aan de door hem verbouwde Den Grooten Robijn in de Lange Nieuwstraat een bezoek bracht, kon niet anders dan zeer onder de indruk komen van het rijke, maar vooral ook smaakvol en homogeen ingerichte interieur van het riante pand. Waren een aantal ruimtes duidelijk als publieke ontvangstzaal ingericht, dan zorgden de intiemere kabinetten omgekeerd voor een private sfeer. Van Bourscheits opdrachtgever was dan ook niet de eerste de beste inwoner. Bouwheer jonker Jan Antoni Dubois behoorde immers tot de absolute top van de samenleving. Die sociale status stalde hij ook breed uit, zoals onder meer mag blijken uit het uitgebreide wagenpark van zeven koetsen en twee sneeuwsleden waaruit de edelman en zijn familie konden kiezen om zich in de publieke ruimte te begeven. De ontvangtruimtes op de beneden-

verdieping waren duidelijk ingericht met het oog op de ontvangst van vele gasten uit de high society. In de kamer achter de trapzaal bijvoorbeeld bevonden zich niet minder dan tien speeltafels, die samen met de smaakvolle garnering van rood damasten of gebloemd trijpen venstergordijnen, *écrans*, fauteuils en zetels een smaakvolle eenheid vormden.

In al zijn 'onrepresentatieve' luxe verraadt ook dit bouwproject belangrijke kenmerken van de Antwerpse woningmarkt na 1585. De belangrijkste projecten waren immers 'verbouwingen' en bij de renovaties werd altijd ook uitgegaan van de mogelijkheden en beperkingen van het aanwezige patrimonium. Wie minder ruim bij kas zat dan het handvol zeer gefortuneerde families, van wie de imposante stadspaleizen nog steeds het landschap tekenen, hield het ook bescheidener. Tientallen Antwerpenaren versteenden, in lijn met een tendens die in de zestiende eeuw al was ingezet, hun gevels of verfraaiden ze *'tot cieraet van de stad'*, zoals het dan in de bronnen omschreven werd. Vaak ook werden bestaande woningen in de zeventiende eeuw voorzien van monumentale poortomlijstingen. Maar voor velen was ook dat soort 'bescheiden' ingrepen geen optie wegens geldgebrek. De riant architectuurprojecten die de tand des tijds doorstaan hebben en als het ware alle aandacht naar zich toe zuigen, onttrekken in één beweging de duizenden veel bescheidenere woningen aan het oog. Nogal wat mensen moesten het doen met zeer kleine en minder goed onderhouden huizen, en vaak deelden ze die met verschillende gezinnen. Duizenden moesten zich zelfs zien te redden op één enkele kamer. Het huizenbestand dat in de vijftiende en zestiende eeuw tot stand kwam, de houten woningen inclusief, zou dan ook nog tot diep in de negentiende eeuw grote delen van de stad blijven typeren. De stad waarover de buitenlandse reizigers aan het einde van de achttiende eeuw, tenminste in architecturaal opzicht, zich dikwijls laatdunkend uitlieten, droeg in vele opzichten nog een middeleeuwse signatuur met een zestiende-eeuwse toets.

NEGENTIENDE-EEUWSE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Het eeuwenoude Antwerpse stedelijke silhouet, waarbij de zestiende-eeuwse stadsmuren en -poorten het landschap domineerden, zou in de loop van de negentiende eeuw grondig wijzigen. De heropening van de Schelde en de komst van Napoleon brachten heel wat investeringen met zich mee

voor stedenbouwkundige infrastructuurprojecten, vooral gericht op de economische heropleving van de haven. Tegelijk groeide het bewoners-aantal en drong de nood aan een nieuwe stadsuitbreiding zich op. De zestiende-eeuwse stadsomwalling, sinds de Fransen eigendom van de centrale overheid, bleef echter nog decennia lang als een strak korset om de stad gekneld.

De verfransing van de stad

Toen Napoleon Antwerpen voor de eerste maal bezocht, verzuchtte hij dat Antwerpen geen metropool meer was, maar een verwaarloosde plek met niets dan ruïne en verval. Zij geleet volgens hem nauwelijks op een Europese stad, hij waande zich, zo zei hij, in een Afrikaanse stad. Kort na zijn bezoek zette hij heel wat geld in om de haven weer rendabel te maken. Het resulteerde in een indrukwekkende reeks maritieme werken, waaronder de bouw van een arsenaal en scheepswerf ten zuiden van de zestiende-eeuwse citadel, de constructie van een dok en de aanleg van 1500 meter Scheldekaaien. Later kwamen daar ten noorden van de stad – in de zogenaamde zestiende-eeuwse Nieuwstad – nog dokken bij: het Grote en Kleine Dok, nu bekend als Willem- en Bonapartedok. De overheidsingenieurs verantwoordelijk voor de rechtekking van de Schelde lieten ook honderden woningen van de middeleeuwse stad afbreken om zo de kaaien te kunnen verbreden.

Stilletjesaan slaagde de stad er ook in voordeel te halen uit de heropening van de Schelde in 1795. Rond 1800 was Antwerpen als havenstad – na de afsluiting van alle internationale maritieme transport in de voorbije twee eeuwen – immers virtueel nog onbestaand, maar omstreeks 1840 evolueerde ze van een middelgroot regionaal textielcentrum naar een havenstad met een plaatsje in de top twintig van internationale havensteden. In 1875 was ze zelfs uitgegroeid tot de op drie na grootste haven van de wereld, na Londen, New York en Liverpool. Op demografisch gebied ging dit gepaard met een groei van 50.973 inwoners in 1784, over 88.487 in 1846, tot 302.058 inwoners in 1900 (inclusief stadsvergroting).

Deze groei had zo zijn gevolgen voor de beschikbare ruimte in de stad. Wanneer er in de eerste decennia van de negentiende eeuw intra muros nog enigszins voldoende leefruimte was, dan kwam deze na 1840 sterk onder druk te staan. Een eerste 'traditionele' oplossing bestond uit het onderverdelen van bestaande woningen in meerdere wooneenheden. Heel

wat van deze getransformeerde complexen bevonden zich in de 'armere', zuidelijk gelegen vierde wijk. Daarnaast brak men meer en meer bestaande panden af om ze te vervangen door ruimere stadswoningen. Uitzonderlijk genoeg ontstond er ook een volledig nieuwe woonwijk. Zo creëerde men omstreeks 1850 de nog deels bewaarde, homogene bebouwing van de huidige Terninck- en Schermersstraat, Begijnenvest en Kasteelpleinstraat op de gronden van het voormalige Geuzenkerkhof en kapucinessenklooster. Kort daarna werd in deze wijk ook de nieuwe gevangenis gebouwd (1854-1859), die in de volksmond als 'de Begijnenstraat' bekendstaat.

De inventieve ingrepen intra muros volstonden echter niet en meer en meer verschenen er woningen binnen de militaire verdedigingslijn extra muros. In 1854 woonden niet minder dan 15.800 personen buiten de stadsmuren, meer bepaald in het buitenstedelijke gebied dat later als de vijfde wijk werd aangeduid. Meestal ging het om de laagste sociale bevolkingsgroepen, die er in houten barakken huisden, zonder enige sanitaire voorzieningen. Ze werden er gedoogd, maar van de ontwikkeling van stedelijke infrastructuur in de buitenwijk was er op dat moment nog geen sprake.

De Fransen stimuleerden immers niet alleen de haveninfrastructuur, ze streefden ook naar een verfraaiing of misschien beter 'verfransing' van de stedelijke publieke ruimte. François Verly, als *architecte de la ville* aangesteld door de Franse centrale overheid, was hierbij een belangrijke figuur. Verly werkte maar liefst drie verfraaiingsplannen uit (1801, 1802 en 1803). Het derde en definitieve plan bevatte een waaier van publieke infrastructuur, inclusief de aanleg van straten en pleinen, kaaien, dokken en markten, monumenten en fonteinen, tot en met onderwijsgebouwen, een slachthuis en de botanische tuin. Hoewel door het gedwongen Franse vertrek slechts een deel van de ambitieuze plannen kon worden gerealiseerd, verloor de stad tijdens de Franse periode veel van haar middeleeuwse aanzicht. Ook privé-eigenaars ontsnapten niet aan de verfransing: huisnummers werden voor het eerst aangebracht, bestaande gevels meer en meer in 'Franse stijl' verbouwd (en massaal gewit) en ook binnenskamers raakte het neoclassicisme in de mode. De Franse overheid had daarnaast ook het idee om de linkeroever te ontwikkelen en droomde van een indrukwekkend *hôtel* en bijbehorende stedelijke ontwikkeling, de zogenaamde *Ville Marie-Louise*. Het project werd nooit gerealiseerd, maar het idee om de waardevolle bouwgrond op de westoever van de Schelde te ontwikkelen zou in de komende decennia nog vaak terugkeren.

Heel wat Franse concepten en plannen, die wegens de oorlog en financiële situatie onuitgevoerd bleven, werden in de Hollandse periode – al dan niet in een aangepaste vorm – opnieuw opgepikt en uitgevoerd. In de eerste naoorlogse jaren was dit echter nog minimaal vanwege de voorgaande militaire uitgaven. In 1816 nam de afbetaling van de militaire uitgaven niet minder dan een vierde van de totale stadsbegroting in beslag. Geleidelijk aan verbeterde de situatie echter, wat zich ook weerspiegelde in het toenemende aandeel van openbare werken in de totale begroting: van 12,95 procent in 1817 en 20,46 procent in 1819 naar 26,38 procent in 1829. Stads-historici als Frans Hendrik Mertens, Karel Lodewijk Torfs, Floris Prims of Lode de Barsée wezen daarbij op de sterke invloed van burgemeester Florent Van Ertborn en de in 1819 aangestelde stadsarchitect Pierre Bruno Bourla. Recente onderzoekers nuanceren echter deze eerder heroïsche toeschrijvingen en benadrukken eerder de sterke continuïteit in het Antwerpse stedelijke bouwbeleid tijdens de Franse en Nederlandse periode. Bourla en zijn medewerkers namen onder meer belangrijke elementen van het concept van Verly's *plan d'embellissement* over en werkten het verder uit. Bourla zorgde bovendien voor de verdere afwerking van de bestaande kaaien en dokken, de constructie van twee droogdokken en het Entrepôt Royal, de aanleg van het Burchtplein, de overwelfing van stadsruien, als ook de verfraaiing van de stad met monumentale projecten zoals de bouw van de Sint-Laurentiuskerk en kerkhof (1824-1825, afgebroken), de botanische tuin en oranjerie (1826, de oranjerie is verdwenen), het Théâtre Royal (1827-1834, de huidige Bourlaschouwburg) en schoolgebouwen. Zodoende erfde de negentiende eeuw als het ware niet alleen een Franse wetgeving en administratieve structuren, maar net zo goed de Franse projecten voor infrastructuur en omvangrijke publieke bouwprojecten.

Intussen slibde de binnenstad meer en meer dicht. De behoefte aan vierkante meters woon- en werkoppervlakte werd door de zich wijzigende demografische en economische stedelijke context steeds nijpender. In de gemeenteraad van 29 januari 1847 besprak men het probleem van de stadsvergroting voor het eerst, om in de volgende decennia niet meer van de agenda te verdwijnen. De stadsvergroting bezorgde niet alleen politici slapeloze nachten, ook diverse stedelijke belangengroepen mengden zich actief in het debat. In de jaren na 1847 formuleerden ze diverse opties. Een eerste concept voorzag de verdere ontwikkeling van de stad in de vijfde wijk, aan de oostzijde van de stad. Hiermee werd geanticipeerd op het intrekken van het verbod op het bouwen in de militaire zone extra muros. Vooral

commerciële belangengroepen waren dit concept zeer genegen, en vanuit dit perspectief stelden onder anderen de ondernemende broers Hertogs een plan voor (1848) waarbij de Stuivenbergwijk verder zou kunnen uitgroeien. In hun plan zou deze wijk zich verder ontwikkelen als een handels-district, met extra dokken, opslagruimtes en een commercieel goederenstation. Cruciale aandachtspunten vormden de externe communicatie en de link met de haven.

De bewoners van de vijfde wijk onderschreven dit plan niet; ze vreesden immers de onteigening van hun eigendommen op grond van de handelsbelangen. In een tegenvoorstel braken ze de zestiende-eeuwse stadsomwalling af en ontwierpen een nieuw en ruimer defensiesysteem. Een derde concept – het zogenaamde plan-Keller (1860) – volgde de bewonersvisie grotendeels, maar behield de zestiende-eeuwse stadsmuren. Een vierde en laatste concept daarentegen stelde de (economische) ontwikkeling van de linkeroever opnieuw voorop (onder meer project-Tarte, 1851). Het grootste struikelblok hierbij bleef echter de overbrugging van de Schelde.

Verdedigingsmechanisme of stedelijk korset?

Het nijpende tekort aan vierkante meters werd uiteindelijk opgelost door de bouw van een nieuwe, grotere stadsomwalling: de Brialmontfortengordel, die er nochtans eerder uit militaire overwegingen kwam. In het midden van de negentiende eeuw namen de politieke spanningen in Europa opnieuw toe. Meer en meer bedreigden de Franse annexatieplannen de sinds 1830 opgelegde Belgische neutraliteit en verstoorden ze het optimisme van weleer, zodat de nationale defensie opnieuw een prioriteit werd. De Belgische militaire leiding formuleerde meerdere nationale verdedigingsprojecten, die meestal uitgingen van het principe van een *réduit national* (concentrationisme). Volgens dit principe werd de nationale defensie geconcentreerd in een of meerdere grote versterkte posities die in oorlogstijd bevoorraad konden worden. In de debatten lag zowel Brussel (als bestuurlijke hoofdplaats) als Antwerpen (als haven) in de weegschaal. De aanwezigheid van de Schelde als garantie voor bevoorradingsmogelijkheden over zee én de bereikbaarheid vanuit Engeland in tijden van Franse oorlogsdreiging deden de balans uitslaan naar Antwerpen. Deze beslissing ging echter volledig in tegen het stadsbestuur en de plaatselijke publieke opinie; het impliceerde immers dat de defensie van het land volledig door Antwerpen zou worden opgevangen. Bovendien zou Antwer-

pen zo opgescheept blijven met een verstikkende fortengordel, waardoor de stad zich niet zo dynamisch kon ontwikkelen als andere Belgische en Europese steden.

In de praktijk leidde het plan ook tot de afbraak van heel wat woningen in de vijfde wijk extra muros om het militaire terrein te vrijwaren. Hierop brak in Antwerpen een storm van protest uit, niet alleen van bewoners en eigenaars, maar ook van ondernemers en werkgevers, die bovendien sterk vertegenwoordigd waren in het Antwerpse stadsbestuur. Het protest leidde niet alleen tot de totstandkoming van speciale stedelijke actiegroepen, commissies en tegenvoorstellen, maar voedde ook de Antwerpse antimilitaristische houding binnen het nationale politieke debat. Uiteindelijk zou de stad echter het onderspit delven en dreef de nationale overheid haar plannen door om van Antwerpen een nationale verschansing te maken.

In de praktijk bleek de zestiende-eeuwse omwalling echter niet te voldoen aan de nieuwe militaire noden. Studies toonden ook aan dat een efficiënte verdediging op basis van de bestaande fortificaties van de stad niet mogelijk was wegens de nabije ligging van de zich verstedelijkende randgemeenten Berchem en Borgerhout. Er moest een nieuwe en grotere versterking komen. Ze kwam tot stand tussen 1859 en 1864. Deze nieuwe versterking is bekend als de zogenaamde Brialmontversterking, genoemd naar de kapitein van het Belgische leger Henri Alexis Brialmont, verantwoordelijk voor de vesting Antwerpen. Met de Brialmontversterking vanaf 1859 kreeg de stad een nieuw, ruimer korset aangepast. De bouw van deze nieuwe stadsomwalling verzevenvoudigde in één klap het bestaande stedelijke territorium van 242 naar 1650 hectare, terwijl de zestiende-eeuwse omwalling meteen haar militaire functie verloor. De militaire overheid droeg haar in 1859 dan ook over aan de stad Antwerpen. Over de toekomst van de stadsmuren groeide er bij zowel het Antwerpse stadsbestuur als heel wat inwoners steeds meer eensgezindheid: afbreken was de boodschap. Al het in- en uitgaande stedelijke transport verliep immers langs de zes toegangspoorten met hun beperkte capaciteit. Ook vonden bouwlustige ondernemers dat de stadsmuren te veel kostbare bouwgronden in beslag namen.

De afbraak lokte niettemin ook felle protesten uit van kunstenaars en Antwerpse historici, en vervolgens ook van de Koninklijke Commissie voor Monumenten, de in 1835 opgerichte nationale adviescommissie voor monumentenzorg. Hun acties waren evenwel nooit gericht op het geheel van de stadsomwallingen (muren, poorten en citadel), maar werden enkel

toegespitst op de monumentale poorten. In 1865 haalde stadsarchivaris Pieter Génard de geschiedenis van de poorten van onder het stof. Génards argumentatie voor het behoud van beide poorten was opgebouwd rond hun artistieke kwaliteiten en historische belang: *'la première [Keizerspoort of Berchemse Poort; red.] est, pour ainsi dire, la preuve matérielle des grands privilèges dont jouissaient nos ancêtres; la seconde [porte de Kipdorp ou de Borgerhout] constate que les Anversois savaient défendre leurs droits contre des attaques perfides; l'une et l'autre sont des monuments de la liberté communale'*.⁵ Aanhangers van de afbraak haalden eveneens hun argumentatie uit de geschiedenis, maar stelden daarentegen dat de Keizerspoort herinnerde aan een periode van onderdrukking. De stadsomwalling en poorten, als geheel, werden immers gezien als een 'Spaanse omwalling', hoewel dat in feite enkel voor de citadel geldt. De symbolische veralgemening werd echter als belangrijk argument gebruikt bij de voorstanders van de afbraak.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en haar provinciale comité organiseerden op hun beurt een missie die de monumenten iconografisch documenteerde – onder andere met een fotoreportage door Edmond Fierlants – en lanceerde meerdere stedenbouwkundige tegenvoorstellen voor de afbraakplannen. De stad toonde zich niet gevoelig voor deze voorstellen. In zijn bijeenkomst van 3 juni 1865 besliste het stadsbestuur definitief tot de afbraak. De Koninklijke Commissie kon niet anders dan haar protestacties staken, omdat de poorten volledig met de grond gelijkgemaakt werden. Ondanks het ongeduld van het stadsbestuur en een groot deel van de bevolking zou de concrete afbraak echter een proces van lange adem worden met uitvoerige discussies en conflicten (1859-1881). Zo verwierf de stad in 1859 enkel het eigendomsrecht van de stadsomwalling en de poorten en niet dat van de citadel. Pas tien jaar later was de staat bereid om dit 'vervloekte kasteel' af te staan. De afbraakwerken zouden duren tot 1881, waardoor ook de zuidelijke stadsuitbreiding mogelijk werd.

Toen puntje bij paaltje kwam, zou de nieuwe 'grote omwalling' nauwelijks van enig nut blijken. Al in het begin van de jaren 1870 (de Frans-Pruisische oorlog) bleek het immense bouwwerk niet bestand tegen de nieuwste militaire technieken. De militaire overheid besliste al snel om de fortlinie rond Antwerpen opnieuw te vergroten en vanaf 1906 – slechts vijftig jaar na de eerste steenlegging – verloor de Brialmontomwalling volledig haar nut. Naar analogie met de afbraak van de Spaanse omwalling werden eerst bressen naast de stadspoorten geslagen om zo de circulatie met het achterland te bevorderen. Tijdens het interbellum verdwenen de

grootste delen en in de jaren 1960 gingen alle restanten tegen de grond – met uitzondering van enkele forten – om plaats te maken voor de Antwerpse Ring.

Invulling van de nieuwe stedelijke ruimte

De concrete invulling van de nieuwe stedelijke ruimte werd uitgetekend door stadsingenieur Théodore Van Bever (zie kaart p. 63). Van Bever opteerde voor een dichtgegroeide stadsstructuur binnen de nieuwe omwalling. Zijn stedenbouwkundige plan voorzag in de aanleg van een stedelijke ruimte, omringd door de Brialmontfortengordel, waarbij hij de bestaande infrastructuur en het grondplan van de vijfde wijk respecteerde. Centraal in het plan stond de aanleg van een ringboulevard, de huidige leien, op het tracé van de voormalige stadsomwalling. Langs deze boulevard werd een raster van bouwblokken voorzien. Hierbij werden omvangrijke bouwpercelen gereserveerd voor de stad en de hogere overheden, waarop vervolgens de Vlaamse schouwburg (1869-1874) – gesloopt in 1960, thans de verkommerende Theaterbuilding, tegenover de Vlaamse Opera –, het Justitiepaleis (1877), de kerk van het Onze-Lieve-Vrouwecollege (1877-1881), de Nationale Bank (1879), het Koninklijk Atheneum (1884) en de Vlaamse Opera (1904) werden gebouwd. Er kwamen ook nieuwe verbindingswegen, waarlangs nieuwe stadswijken zich konden ontwikkelen, *‘à être habités par des familles riches, recherchant le luxe à l’extérieur autant qu’à l’intérieur’*. Door middel van projectontwikkeling door bouw- en financieringsmaatschappijen werden deze nieuwe stadswijken, zoals het Zuid en Zurenborg, verder ontwikkeld.

De bestaande bebouwing in de vijfde wijk daarentegen werd gedoogd en de armere en industriële buurten zoals de Seefhoek ontwikkelden zich zonder vooropgezet plan verder op het chaotische ritme van de kleine investeerder. In deze periode zagen op initiatief van de stedelijke overheid ook de eerste sociale woonprojecten het licht – zoals de arbeiderswoningen in de Boeksteeg in de armere Sint-Andrieswijk of in de Stuivenbergwijk –, al bleven ze in schaal en omvang nog redelijk beperkt. Het plan-Van Bever voorzag naast de wandelpromenades op de leien ook in de groene ruimte met aanleg van een stadspark op het voormalige terrein van de Lunette d’Herentals. Voor het eigenlijke ontwerp werd een internationale wedstrijd uitgeschreven, gewonnen door de Duitse landschapsarchitect Edouard Keilig (1827-1895).

In het ontwerp van de nieuwe stadsontwikkeling ging ook heel wat aandacht uit naar de verdere ontwikkeling van de haveninfrastructuur. Zo werd er een connectie gepland tussen het Bonaparte- en het Willemdok en werden het Kattendijkdok (1863), het Houtdok (1864), het Verbindingsdok (1869) en het Kempisch dok (1873) aangelegd. Ook de verdere recht-trekking van de kaaïen (over een lengte van 3,5 kilometer) werd opgenomen in het masterplan en uitgevoerd in de periode 1877-1884, waarbij de oudste historische kern van Antwerpen – de Werf en het Burchtplein – afgebroken werd, inclusief meer dan 600 woningen, waaronder nog een aantal middel-eeuwse houten huizen. Het Steen overleefde als een van de weinige gebouwen de tabula rasa. Het kwam wel volledig geïsoleerd te staan, tussen de promenade en hangars op de heraangelegde kaaïen. Deze werken resulteerden in een nieuwe Antwerpse skyline, die ook vandaag nog het stadsbeeld bepaalt.

Dit alles was slechts mogelijk door een vernieuwde juridische visie op onteigening, met de onteigening per zone (wet van 1 juli 1858). Hierbij werd onteigening van privé-eigendommen mogelijk om ongezonde wijken te saneren, straten opnieuw aan te leggen (en vaak ook te verbreden) en grote infrastructuurprojecten te realiseren. Later werden niet alleen sanerings- en infrastructuurwerken, maar ook ‘verfraaiings- en verbeteringswerken’ als juridisch motief aanvaard voor de realisatie van grote stadsvernieuwingsprojecten en bijbehorende onteigeningen (wet van 15 november 1867).

De komst van de spoorwegen en de inplanting van het spoorwegstation oefenden eveneens een grote invloed uit op de Antwerpse stedelijke ruimte. De afscheuring van Nederland in 1830 bracht de voor de jonge Belgische natie vitale doorvoerhandel van de Antwerpse haven naar het Rijnland in het gedrang. Een deel van deze handels- en transportroute verliep immers via Nederlandse binnenwateren. Wegens het te grote risico van een economische boycot dat daar het gevolg van was, zag de overheid zich verplicht een manier te zoeken om zich los te maken van Nederland. Naast de afwerking van het onder de Fransen gestarte maar onvoltooide kanaal Antwerpen-Herentals-Weert-Venlo-Neuss aan de Rijn, werd uiteindelijk gekozen voor de bouw van een spoorweg, de ‘IJzeren Rijn’. Er kwam een tracé van 248 kilometer, van Antwerpen over Mechelen, Leuven, Tienen, Luik, Verviers en Keulen tot aan de Rijn. Via Mechelen kreeg Antwerpen bovendien een hoofdstedelijke verbinding met Brussel. De eerste spoorwegwerken in België startten in mei 1834 en twee jaar later al werd de spoorlijn Antwerpen-Mechelen in gebruik genomen. De spoorweg speelde

een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Antwerpse haven, maar werd ook een belangrijk (eind)station voor heel wat reizigerstransport. In de tweede helft van de negentiende eeuw maakten steeds meer migranten immers de oversteek naar de Verenigde Staten of Canada. Heel wat gelukzoekers arriveerden per trein in Antwerpen om vervolgens hun reis per schip verder te zetten.

In 1836 werd het Antwerpse eindstation, in de buurt van het huidige Centraal Station, opgericht. Dat was toen net buiten de stadsmuren, langs de weg naar Turnhout (de huidige Carnotstraat) ter hoogte van de Borgerhoutse of Kipdorppoort. Het gebouw waar de vier treinsporen samenkamen, was niet meer dan een verzameling schamele barakken, die bij militaire operaties in een mum van tijd konden worden afgebroken of platgebrand. In 1854 werd het oude gebouw afgebroken en vervangen door een nieuw, eveneens snel te deconstrueren stationsgebouw van hout en ijzer. Het kreeg de naam Ooststatie en had zeven sporen. In 1866 kwam het station binnen de negentiende-eeuwse stadsuitbreiding te liggen, waarna de ringspoorweg (1871) rond Antwerpen werd aangelegd en de toegangswegen tot het station werden verbreed. De De Keyserlei, die haar naam kreeg in 1870, raakte als uitgaansbuurt met haar talrijke cafés, restaurants, hotels en dansgelegenheden tot ver buiten de landsgrenzen bekend.

Zodra de stadsuitbreidingsplannen werden goedgekeurd, ontstonden ook de eerste plannen voor een 'echt stenen station', 'een station in overeenstemming met de Antwerpse artistieke faam'. Decennialang debatteerden voor- en tegenstanders over de uiteenlopende projectvoorstellen. Het grootste struikelblok was de hoogte van de spoorbedding, evenals de stedenbouwkundige inplanting van het station, dat Middenstatie of 'Anvers Centrale' zou worden genoemd. In de eerste ontwerpen – gemaakt in opdracht van het ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegraafdiensten – werden het station op een plateau en de sporen op een berm van vier tot zes meter boven het bestaande maaiveld geplaatst. Het stadsbestuur steigerde. Na een jarenlange campagne voor de afbraak van de oude stadsomwalling die de stad van haar buitenwijken scheidde, zagen ze in deze plannen opnieuw de stad in tweeën gesplitst worden. Het belette echter niet dat de staat de verhoging van de spoorbedding goedkeurde. Minister Jules Vandenpeereboom beloofde dat het station dat het oude zou vervangen het mooiste van het hele land zou worden. De ontwerpopdracht werd toegekend aan de Antwerpse architect Ernest Dieltiens, maar van de uitvoering van zijn plannen kwam niet veel terecht.

In 1894 kreeg de Brugse stadsarchitect Louis Dela Censerie de opdracht. Hij ontwierp een gebouw dat hij zelf stilistisch omschreef als 'barok-middeleeuws eclecticisme' en dat overladen werd met stedelijke en nationale symbolen, zoals het Antwerpse wapenschild, de Belgische leeuw en de initialen van Leopold II. De koning, zelf liefhebber van het nieuwe transportmiddel, had aangedrongen op een monumentaal bouwwerk. Het werd dan ook niet minder dan '*une belle pièce de pâtisserie*'. Een tweede deel vormde de indrukwekkende spoorhal, ontworpen door spoorwegingenieur Clement Van Bogaert. Hij leverde met zijn spoorweginfrastructuur en 180 meter lange en meer dan 40 meter hoge overkapping in glas en staal een sterk staaltje van de technische kennis die de negentiende-eeuwse ingenieurs hadden ontwikkeld. In samenwerking met de Antwerpenaar Jan Van Asperen ontwierp Van Bogaert eveneens de spoorwegberm tussen Antwerpen-Centraal en het station van Berchem. Het Antwerpse Centraal Station werd daarmee een van de meest geroemde negentiende-eeuwse spoorwegkathedralen. Hoewel de eerste steen gelegd werd in 1895, duurde het meer dan tien jaar vooraleer het gebouw kon worden opgeleverd. De Antwerpenaren spraken dan ook van 'een station in stillekesaanstijl'.

DE STAD NAAR DE RAND EN OMGEKEERD ?

Twintigste-eeuwse Antwerpse stadsuitbreidingen

Tot aan de Eerste Wereldoorlog is de evolutie van het Antwerpse stedelijke landschap duidelijk geografisch te schetsen, vanaf het interbellum wordt dat heel wat complexer. Toch kende de stad ook in de loop van de twintigste eeuw een aantal duidelijk te identificeren gebiedsuitbreidingen. Een groot deel daarvan stond in het teken van de havenontwikkeling. Om die te realiseren werden in 1914 delen van het grondgebied van de gemeenten Ekeren en Oosterweel (in totaal 1205 hectare) aan de stad gehecht. Wat later, in 1927, kwam er een territoriale expansie (3555 hectare) naar het noorden, waarbij de staat grote stukken land afstond gelegen tussen de Schelde en de spoorweg naar Nederland, en delen van onder meer het voormalige Noordkasteel en van de inmiddels ontmantelde Brialmontfortengordel. Vervolgens werden in 1929 delen van de gemeenten Ekeren, Merksem, Hoevenen en Lillo en de polderdorpen Oosterweel, Oorderen en Wilmarsdonk volledig onteigend en opgeofferd aan de haven. Als gevolg daar-

van werd het religieuze erfgoed nu eens afgebroken, dan weer ontmanteld – delen van de kerkinterieurs staan vandaag nog stof te vergaren in stedelijke depots – en werden honderden woningen afgebroken en moesten vele bewoners tegen wil en dank verhuizen.

De havenexpansie ging ook gepaard met een heel actieve en gecentraliseerde politiek van openbare werken, waarvoor in 1929 een speciale Nationale Commissie voor Grote Openbare Werken werd opgericht, die de communicatie met het Europese achterland moest verbeteren. De commissie stond onder andere in voor de realisatie van het Albertkanaal (1934/1935) en de verbetering van het (spoor)wegennet van en naar de haven. Daarnaast was de Intercommunale Maatschappij van de Linker Scheldeoever (IMALSO, 1929) in 1931 gestart met het graven van een voetgangers- en voertuigentunnel onder de Schelde. Op die manier kwam voor het eerst in de Antwerpse geschiedenis een permanente verbinding tot stand met de Linkeroever, waardoor ook ruimte werd geschapen voor arbeiderswoningen, dokken en industrie.

Ook na de Tweede Wereldoorlog bleef de havenuitbreiding bovenaan op de agenda van het stedelijke en nationale beleid staan. In de periode 1955-1956 sloot de overheid diverse akkoorden (algemeen bekend als het Tienjarenplan voor de haven, 1957-1966) met het oog op een verdere havenexpansie in noordelijke richting (circa 5291 hectare). Opnieuw verdwenen polderdorpen om plaats te maken voor haven- en industriezones: 'de kaailengte verdubbelde (van 45 tot 91 km), de wateroppervlakte verdrievoudigde (van 462 tot 1264 km), de ruimte aan industrieterreinen verachtvoudigde (van 300 tot 2500 ha)'.⁶

Daarnaast ging in de jaren 1960 – als gevolg van het toenemende internationale verkeer – steeds meer aandacht uit naar het groeiende Antwerpse mobiliteitsprobleem, waarbij het idee om een ringweg te ontwikkelen ook effectief vorm kreeg. Het ringconcept kwam al in beeld tijdens het interbellum. Mobiliteit werd sindsdien immers 'een volwaardige functie naast wonen, werken en ontspanning'. Ook de Duitse bezetter had tijdens de Tweede Wereldoorlog aandacht voor de ontwikkeling van een nieuwe ringweg – omgeven door hoogbouw en groen – die kon aansluiten op het *Reichsbahnennetz*. Dit Duitse plan voor *Gross Antwerpen* kende 'dezelfde principiële worsteling als [eerdere stadsuitbreidingsprojecten]: moet Antwerpen kiezen voor een concentrische uitbreiding oostwaarts, waarbij de stad zich steeds verder van de rivier afkeert? Of moet Antwerpen lineair langs de Schelde groeien, parallel met de haven?'⁷ Het is een ruimtelijk kluwen dat ook vandaag nog brandend actueel is.

Hoewel de meeste (internationale) concepten tot in de jaren 1950 aan de lineaire optie de voorkeur gaven, besliste men in Antwerpen uiteindelijk voor een concentrische oplossing, die werd ontwikkeld door het Amerikaanse onderzoeksbureau Fredric R. Harris. Het plan omvatte naast een 'Grote Ring' ook een 'Kleine Ring', een 'Binnenboulevard', een 'ringspoor' en een 'langsriool'. De Grote Ring, bedoeld voor de internationale verkeersstromen, werd gesitueerd ter hoogte van de huidige Krijgsbaan. Deze werd echter, mede door het immense protest van boze landbouwers en Wase burgemeesters, nooit gerealiseerd. De Kleine Ring, de huidige Ring, werd samen met de in 1969 in gebruik genomen Kennedytunnel (690 m) onder de Schelde gerealiseerd op het deels ontmantelde tracé van de Brialmontfortengordel. Deze Kleine Ring zou zo een belangrijke schakel worden als onderdeel van de toen als E3 aangeduide Europese autoweg van Stockholm tot Lissabon en de E10 van Amsterdam tot Parijs. De parallelle Binnenboulevard, de huidige Singel, werd daarentegen beschouwd als een concrete oplossing voor de lokale verkeersproblematiek.

Heel wat Antwerpse bewoners, zoals auteur en theatermaker Tom Naegels, beschouwen het hele infrastructuurproject inmiddels ook als een nieuwe stedelijke omwalling: 'Ik zou nooit zo ver gaan om de stad Antwerpen te verenigen met haar toeristische centrum [...] mijn mentale stadsgrens [loopt] niet over de Leien – wie dat volhoudt, klampt zich wel heel ver vast in het verleden... – maar [ze valt samen] met de meest zichtbare afbakening: de dubbele halve cirkel van Singel en Ring, die als een betonnen slotgracht de stad scheidt van de rand.'⁸ De groene ruimte tussen beide infrastructuurprojecten bleef tot vandaag onaangeroerd en is verworden tot een troosteloze stedelijke niet-plaats.

In 1982 kreeg het Antwerpse ten slotte ook te maken met een stedelijke gebiedsuitbreiding van een heel andere soort, die vooral door bestuurlijke motieven werd ingegeven. De Belgische fusiewet van 1975 bepaalde dat het aantal gemeenten herleid moest worden van 2359 tot 589. Hoewel Antwerpen zes jaar uitstel kreeg, werd de fusie in 1982 een feit. Ekeren, Merksem, Deurne, Borgerhout, Berchem, Wilrijk en Hoboken zijn daardoor niet langer zelfstandige gemeenten, maar stedelijke districten. Deze fusie deed het Antwerpse grondgebied uitgroeien tot 20.541,5 hectare en maakte van Antwerpen de 'grootste stad van 't land'. Heel wat ruimtelijke planners maar ook burgers en politici zagen deze politieke fusie met lede ogen aan. Antwerpen werd hierdoor misschien wel bestuurlijk een, maar op sociaal, cultureel en ruimtelijk vlak was nog een lange weg af te leggen.