

EDIFICI PER ABITAZIONI NELL'AREA PORTUALE DI AMSTERDAM

RESIDENTIAL BUILDINGS IN THE AMSTERDAM'S PORT AREA

testo di Salvatore Polito

Nel 1965 Bakema e Van den Broek proposero come alternativa allo sviluppo di Amsterdam un insediamento lineare su isole artificiali per 350.000 abitanti sull'Ij, il grande mare interno, oltre il vecchio porto. Organizzate su un grande asse che dal centro della città portava ai terreni bonificati ad oriente, 35 unità d'abitazione (10.000 abitanti, case medie basse, percorsi differenziati a tre livelli) riproposero ancora una volta lo stereotipo urbano del funzionalismo. Ma ripensato oggi, quel progetto forniva forse una soluzione al problema della forma *moderna* di una città sull'acqua? Proprio il problema che ritroviamo adesso, adesso che a quella generosa proposta si è sostituito il pragmatismo delle nuove amministrazioni che hanno affrontato il problema dell'espansione più realisticamente, recuperando all'uso urbano quelle isole artificiali che l'allontanamento delle tradizionali attività portuali ha reso libere proprio nello stesso specchio d'acqua. Quale architettura allora per queste zattere ancorate di fronte alla città?

Il primo programma di sviluppo per l'area portuale è del 1985. La progressione dei lavori sul braccio orientale della lunghissima piattaforma a un tiro dal centro cittadino e dalla stazione, l'isola della KNSM, prima ancora della conclusione, ha conosciuto gli onori delle cronache per l'ormai popolare isolato di Hans Kollhoff.

Dell'altro braccio della piattaforma, l'isola di Java, è pronto e approvato il progetto, altri 1.400 appartamenti che si aggiungeranno ai 1.100 del primo. Molto noto è il piano della prima isola, redatto da Jo Coenen, sul quale è inte-

ressante tornare per il confronto col piano dell'altra, redatto da Sjoerd Soeters, un architetto di Amsterdam che interpreta, in maniera un po' irriverente, la lezione di Aldo van Eyck.

La piattaforma è dunque divisa in due bracci, leggermente ruotati all'innesto del ponte di collegamento con la terraferma. Mentre il braccio occidentale è parallelo ai docks lungo l'Ij, l'altro ruota in direzione del centro cittadino: in questo modo, all'arrivo del ponte e in direzione della visuale aperta in senso opposto verso la stazione, è dato lo snodo esatto tra le due piattaforme, con la possibilità, subito sfruttata dalla lungimirante amministrazione, di separare i piani e consentire un'ampia sperimentazione progettuale. E i due progetti sono diversi, antitetici quanto basta per suscitare interesse e polemiche, e alla fine il successo dell'iniziativa urbanistica. Coenen aveva scelto (il suo è un progetto del 1988/89) di strutturare l'area con grandi blocchi chiusi. L'insieme, anche per l'alta densità, certo sovrasta le singolari caratteristiche del luogo: quella grande scala edilizia è contenuta a stento nei bordi, la lunga zattera appare sovraccaricata, anche se il contrasto è sicuramente utile a respingere l'accerchiamento del mare. Soeters punta sugli stessi obiettivi ma con mezzi diversi. Pure lui vuole opporsi all'ampia distesa d'acqua compattando l'unità urbana ma - monotonia contro varietà - senza rinunciare alla differenziazione della scala edilizia. La trovata consiste nel suddividere la piattaforma in cinque isole ("rooms") separate da quattro canali collegati da ponti a sella e fiancheggiati da piccole case alte e strette,

progetti
**Bruno Albert, Jo Coenen,
Hans Kollhoff**

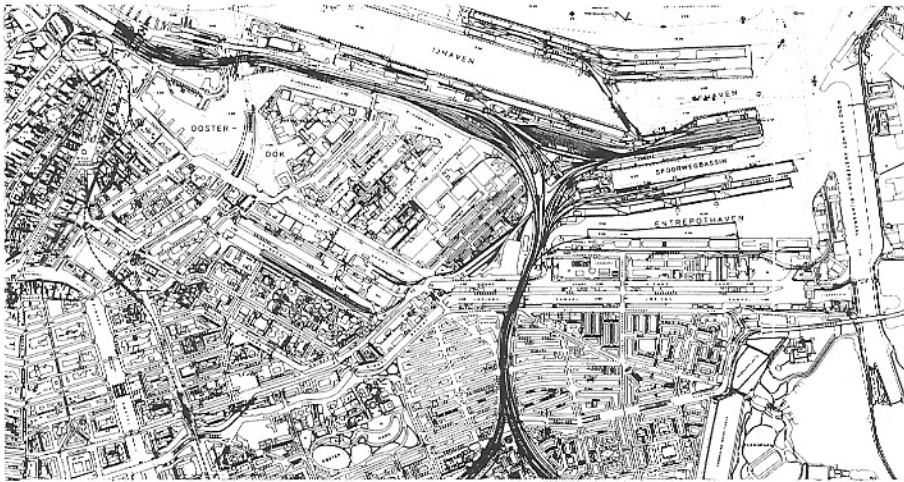
FOTO DI S. POLITO

esattamente lo stereotipo cittadino, a intersezioni dei nastri a grandi blocchi previsti sui bordi (indifferenti all'esposizione e ai venti, ma differenziati dal disegno di Rudy Uytenhaak e dello stesso Soeters, tra gli altri). L'espediente ludico di Soeters non meraviglia chi lo conosce, in questo caso suscita complicità in chi ha meno simpatia per l'impegno troppo serio investito da Coenen dall'altra parte, ma le due opposte interpretazioni celano forse lo stesso problema: colgono l'occasione per costruire il frammento di un modello urbano ma trascurano la particolarità del contesto. Infatti il grande mare è separato dalla città, che ha una sua organizzazione tutta interna, separazione resa definitiva dall'argine ferroviario e ribadita dalla posizione e dal ruolo dell'edificio della Stazione.

Omologare le nostre piattaforme a compartimenti urbani significa ignorare quel confine - che era il vero spunto del progetto -, confine e differenza che le "macchine per abitare" degli architetti funzionalisti anche inconsapevolmente esaltavano, ma che nel nostro caso potevano essere una buona ragione per autolimitarsi a un intervento realisticamente moderno (per esempio come quello dei due Wintermans, cfr. *L'Industria delle Costruzioni* n. 282/1995).

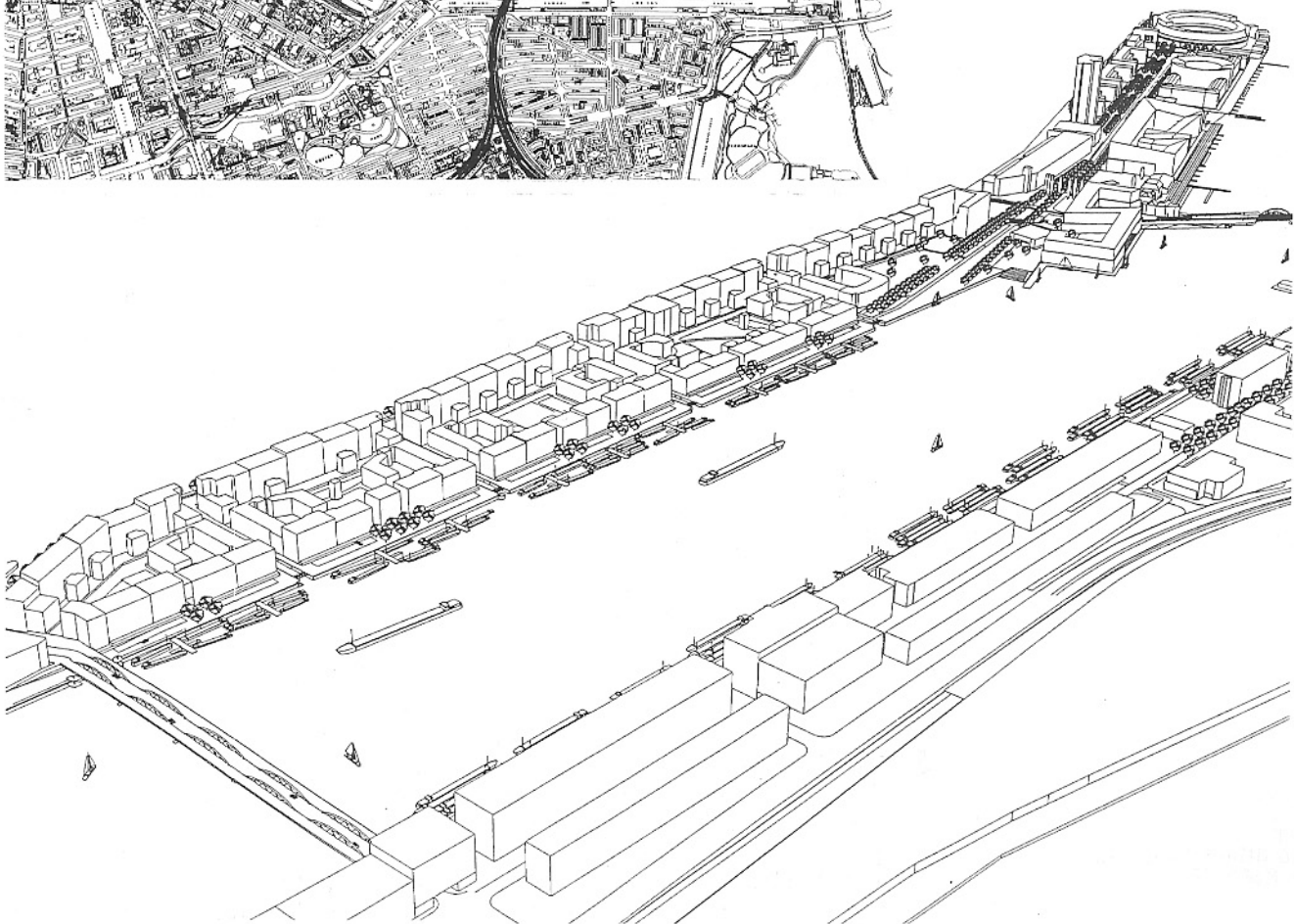
Mentre il piano di Soeters suscita qualche reazione negativa (e attenta, come quella di "Archis", la più importante rivista di architettura olandese), il piano di Coenen, trascinato dal successo dell'isolato di Kollhoff, è stato poco indagato e subito accettato ("né buono né cattivo" come tutti i piani,

per "Domus"). Il tracciato planimetrico è chiaro solo apparentemente. Sull'ampia strada che divide la piattaforma, l'alzato compatto di due grandi isolati (160x70 metri) è intervallato dal nastro su pilotis di un padiglione esistente; di fronte, le corti aperte dei Wintermans ne diradano ulteriormente l'impatto, sminuendo la qualità urbana dell'insieme. Osservati a uno a uno, i lotti sembrano derivare da un precedente ordine che ha poi subito degli ingiustificati spostamenti. I quattro lotti dei Wintermans slittano per conservare un altro edificio, la dogana, per cui il quarto perde un'ala; ma anche il "circo", il pezzo con cui Coenen conclude la sfilata, misurato sulla larghezza della piattaforma, non risulta centrato sull'asse. Ovviamente deve essere stata la posizione degli edifici



Planimetria del centro di Amsterdam con l'area d'intervento.
Sotto, vista prospettica del piano di Soeters e di quello di Coenen

Planimetric of Amsterdam center with the area of the project.
Below, perspective view of master plan by Soeters and by Coenen

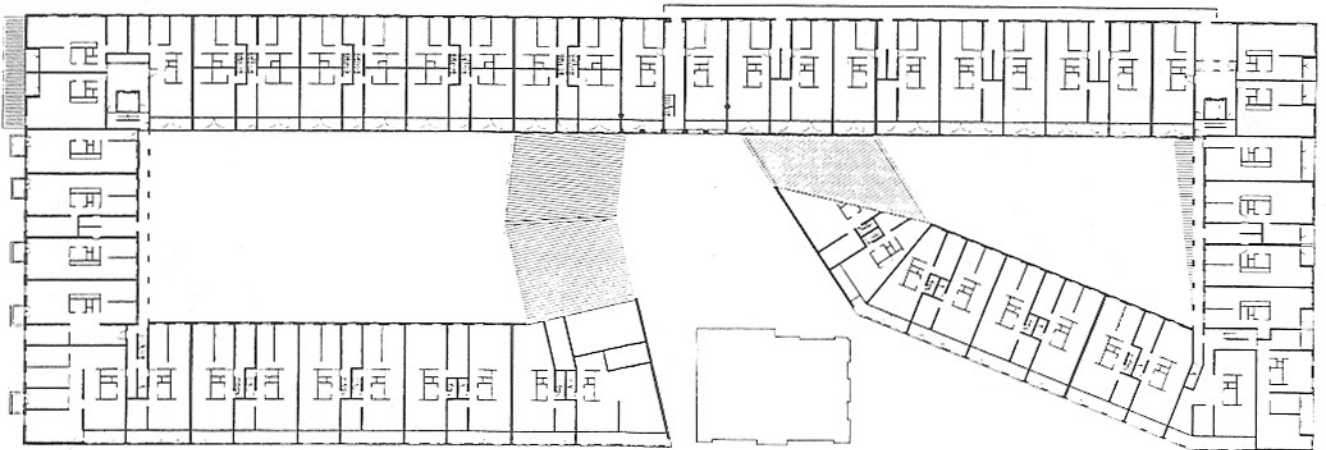


EDIFICIO PER ABITAZIONI AD AMSTERDAM/RESIDENTIAL BUILDING IN AMSTERDAM, 1988-1994

progetto di Hans Kollhoff



Pianta del piano terra/Ground floor plan



Pianta del piano secondo/Second floor plan



Pianta del piano quarto/Fourth floor plan



EDIFICIO PER ABITAZIONI AD AMSTERDAM

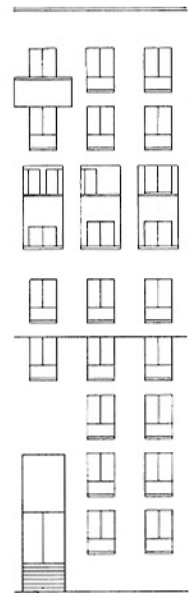
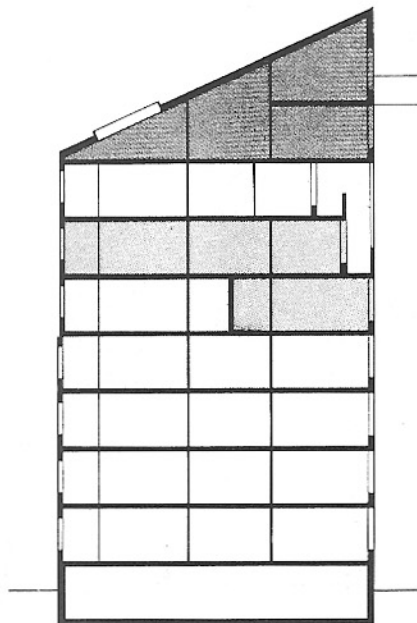
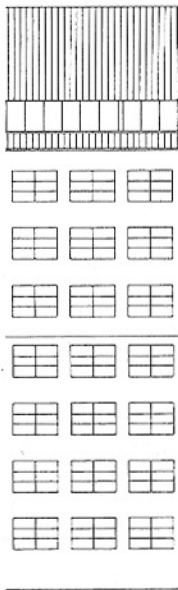
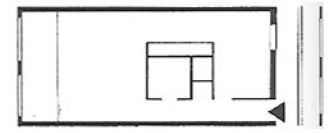
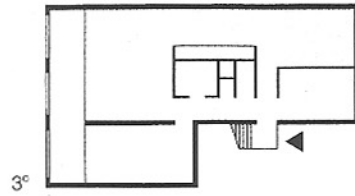
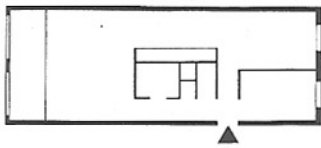
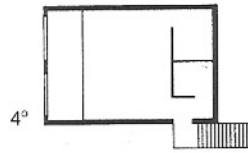
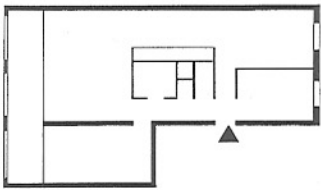
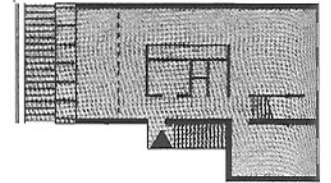
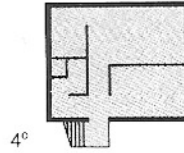
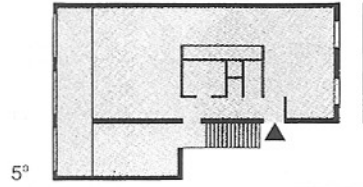
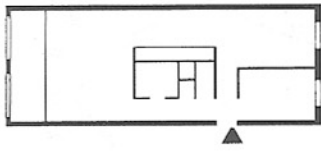
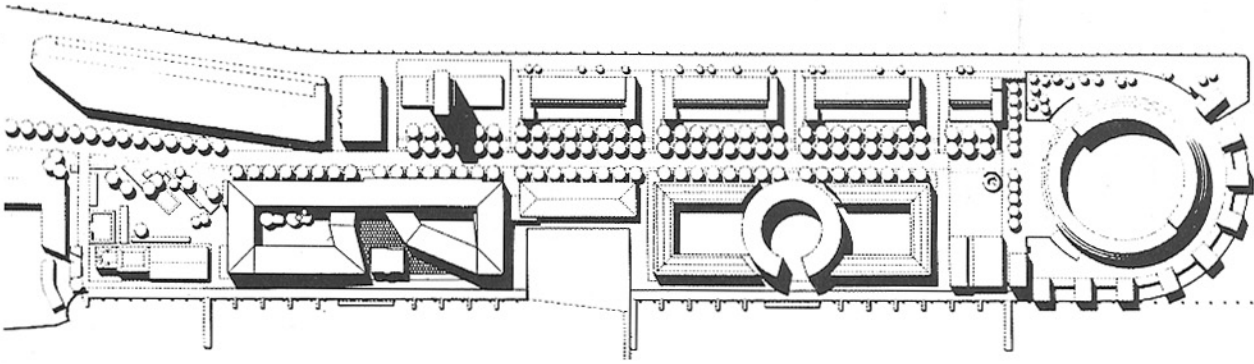
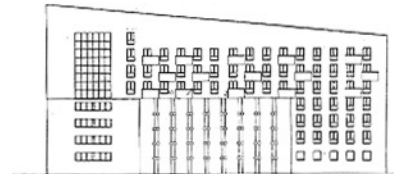
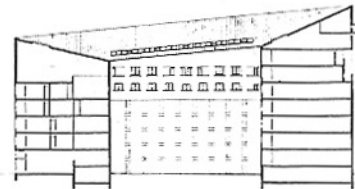
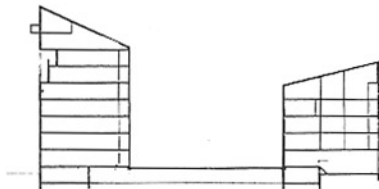
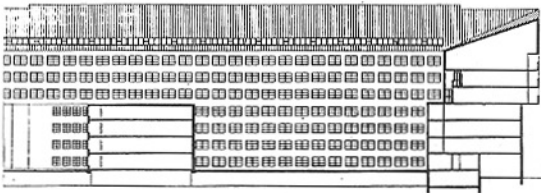
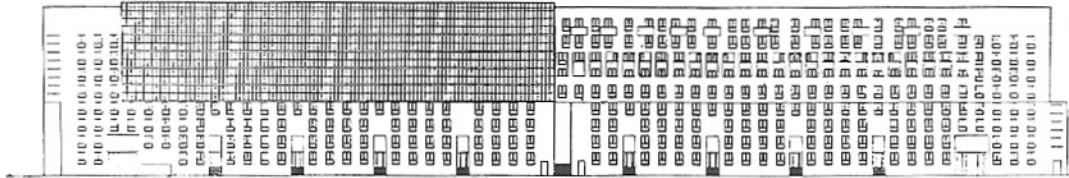


Tavola complessiva dei diversi tipi di appartamenti del corpo in linea progettato da Kollhoff: piante, fronte sud, sezione E-E, fronte nord
 Overall table of the types of apartments in the linear volume by Kollhoff: plans, south front, section E-E, north front

RESIDENTIAL BUILDINGS IN AMSTERDAM



Planivolumetrico con gli edifici di Hans Kollhoff, Bruno Albert e Jo Coenen
Masterplanning view with the buildings of Hans Kollhoff, Bruno Albert and Jo Coenen

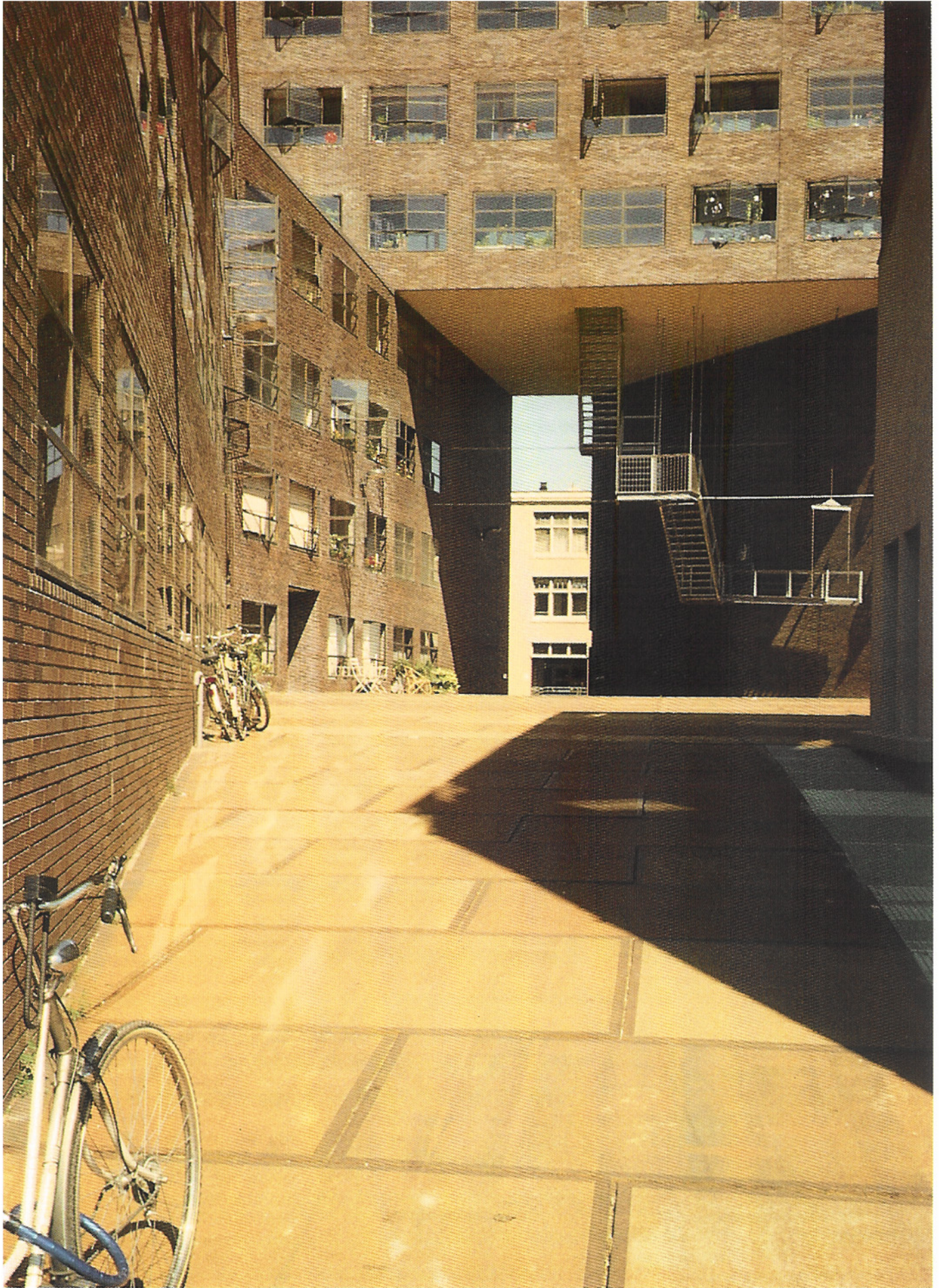


Prospetti e sezioni dell'edificio progettato da Hans Kollhoff
Elevations and sections of the building projected by Hans Kollhoff



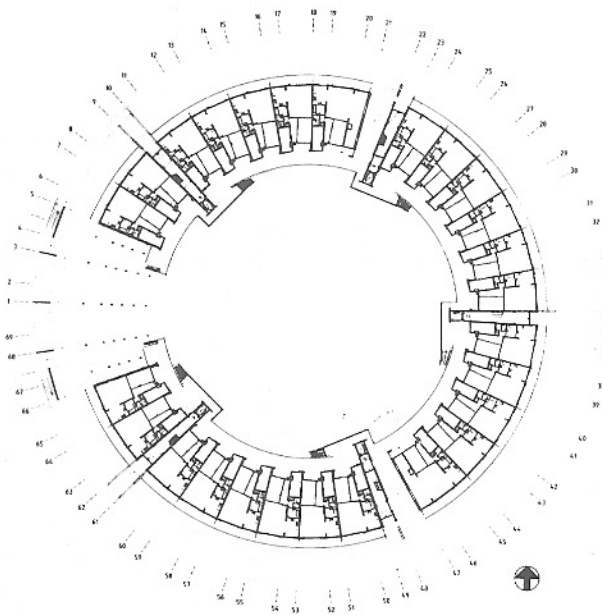
da salvare a imporre la prosecuzione dell'asse, ma è curioso notare come i problemi imposti dallo stato di fatto non inducano l'architetto a provare uno sviluppo meno semplicistico, quasi che i temi architettonici fossero precostituiti. I due grandi isolati, enfatizzati dall'inserito cilindrico, sono proposti già nei primi schizzi (forse appartengono al suo repertorio) insieme a una torre (anche questa del suo repertorio) posta in asse. Più realisticamente la versione definitiva prende atto della forma dell'isola e la composizione si limita all'asse principale - nasce a questo punto il problema del terminale, risolto con il circo. Ma alla fine sull'asse scorrono due sistemi edilizi in completa autonomia, per cui la bella torre in costruzione di Wiel Arets, giustamente collocata in testa alle corti, risulta sull'altro versante un fastidioso punzone sul "monolite" di Kollhoff. E' evidente che resta l'ambiguità, l'inerzia della scelta iniziale, scelta che è stata utile a risolvere rapidamente la lottizzazione ma che rimanda tutti i problemi all'interpretazione del modello. Come interpretare, infatti, l'astratta unitarietà dell'insieme con i problemi che i singoli lotti devono risolvere, primo l'esistenza di due fronti, la strada e il mare, che il piano non differenzia e che il progetto non potrà non fare? Kollhoff forza la contraddizione per svincolarsi dalla maglia, Albert, l'architetto belga che ha costruito l'altro isolato, sembra ignorarla, ma prima dei progetti perché il piano non ha cercato le tipologie più adatte? Per esempio, quella dei Wintermans (larga corte a sud, dura parete di protezione a nord sul filo dell'acqua) che, a veder bene, è l'unica che avrebbe risolto con semplicità il problema: un'ampia maglia a pettine, sviluppata sull'intera piattaforma, ecco la soluzione più funzionale e meno peregrina, lontana dai complicati congegni funzionalisti, ma anche senza strappi rispetto a una pratica che ha sempre concepito i quartieri d'espansione come insiemi privi di struttura urbana - e più a fondo, a un'idea di città senza monumenti.

Allora la ragione del grande risultato ottenuto da Kollhoff forse è proprio nell'aver dato una soluzione *poetica* al problema - e dove se non su una zattera? -: il suo "monolite" ha trasformato il tema urbano del grande isolato in un'invenzione plastica che ha la forza necessaria a vincere la deriva e il vuoto della distesa d'acqua, quel "grande oggetto urbano" in realtà

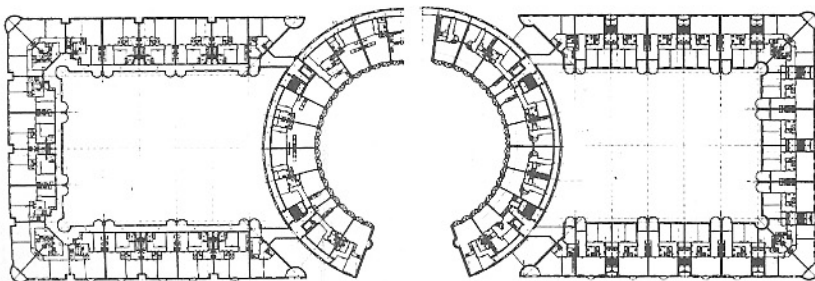




L'edificio progettato da Jo Coenen/Building projected by Jo Coenen



Pianta del piano terra dell'edificio di Jo Coenen/Building by Jo Coenen: ground floor plan



Pianta del piano tipo dell'edificio di Bruno Albert/Building by Bruno Albert: typical floor plan

vive da solo come una grande scultura. La genesi del progetto è nota. La prestabilita pianta dell'isolato è stata sottoposta a deformazione e trasformazione applicando delle forze al suo esterno e al suo interno: le quinte si piegano per inserire il piccolo edificio al centro, un lato si apre per ottenere la continuità con il parco, il basamento si deforma per consentire sul fronte opposto un passaggio, le coperture scorrono su piani inclinati convergenti per prolungare la penetrazione del sole. All'architetto, come lui stesso ha spiegato, in cerca di occasioni per "fare emergere una costruzione dal suo interno", è riuscito "l'atto funambolico" che rende poetico, dunque credibile e autentico, "questo grande oggetto estraneo". Il lungo e spezzato svolgimento del nastro metallico del tetto enfatizza la compattezza delle murate, mentre la luce lunga e penetrante le ammorbidisce e le trasforma di continuo. Il bruno mattone evoca i monumenti dell'espressionismo tedesco, ma i dettagli e soprattutto la straordinaria sequenza dei "giardini d'inverno" riporta in primo piano la presenza dei suoi abitanti. Non sarà senza significato, per tornare al problema, che la parte meno convincente risulti proprio la grande facciata continua sulla strada, ridondante di elementi tratti in gran parte dall'attuale repertorio dell'isolato urbano: ritorniamo così all'ambiguità dello schema urbanistico.

In realtà, nell'idea di Coenen, l'isolato non è solo un grande blocco rettangolare, perché l'inserimento del cilindro e della corte può produrre l'eccezione



L'edificio progettato da Bruno Albert/Building projected by Bruno Albert

che rinnova il tema. Come dimostra la prova di Bruno Albert: eseguito il progetto con tutta la uniformità che la tipologia impone, ma con cordialità e urbanità, lo spazio centrale (proprio quel cilindro: l'affaccio, l'attraversamento, il giro dello sguardo, il mare ...) libra l'isolato evocando il po' di magia che un'isola deve dare. Come dire che morfologia e tipologia hanno nel piano una presenza ridondante e pleonastica, mentre il vero impegno è affidato alla scoperta e all'invenzione. Bene ha fatto allora chi, senza allontanarsi, s'è affidato alla guida del modello per svelare il segreto che la scatola conteneva.

E la sorpresa finale ce la riserva proprio Coenen, ora che il suo edificio è in via di ultimazione. Non aveva mostrato incertezza nell'indicare la scala architettonica dei pezzi, proprio il suo circo sembra contraddirla. Lo zigurat circolare, sempre presente ma anche un po' misterioso, mai indagato nei disegni, quasi una presenza autosufficiente, indipendente e un po' autarchica, si è felicemente sciolto in uno scattante congegno colto sul punto di schiudersi. Nell'anello tutti gli elementi si rincorrono, non si chiudono mai, messi in moto dai travolgenti assalti delle scale: diluita la continuità orizzontale, dal suo "monolite" questa volta è emersa una forma dinamica e imprevedibile, libera e leggera, qualcosa che era riuscito solo a Theo Bosch nel "pentagoon" al Nieumarkt. È significativo che sia proprio Coenen a riscoprire lo spirito della "Nuova Scuola di Amsterdam".

Alla fine l'insieme delle architetture produrrà un effetto paradossale, un po'

esagerato e bizzarro. Una zattera carica di oggetti urbani e monumenti è diventata questa concepita da Coenen, quasi una deriva miracolosamente ordinata e lenta. ■

In 1965 Bakema and Van den Broek proposed as an alternative development plan for Amsterdam a linear settlement, housing 350.000 inhabitants on the artificial Ij islands, where there is a large internal sea beyond the city's old port area. It was organized along a grand axis which led from the city's centre to the reclaimed land to the east, and had 35 housing units (for 10.000 inhabitants with high, medium height, and low housing blocks, as well as differentiated traffic routes on three levels). It re-proposed once again a typical functional plan. Reconsidering it today, that plan provided perhaps a solution to the question of the shape a modern city 'on the water' has to have? It is still a problematic question nowadays, for that generous proposal has now been substituted by the new administration's pragmatism who confronted the question of the city's new expansion districts more realistically, by re-covering the urban use of its artificial islands, once these areas' traditional port activities had been abandoned thus rendering these districts bordering a wide expanse of seawater, free.

The first development plan of this port area was set out in 1985. The work which was progressively built along its long platform's eastern stretch, at a close range from the city's centre and the main station, the KNSM island with its popular neighbourhood block

by Hans Kollhoff, well before it had been completed had become famous due to the good reports it received on the local press. Whereas, the other stretch of the platform now has an approved district plan accommodating 1.400 apartments on the Java Island, which are an addition to the 1.100 apartments already completed on the first stretch. The other layout plan by Jo Coenen for the first island is also well known. Later on, due to its significant interest, a comparative assessment will be made regarding it, as opposed to the other plan set out by Sjoerd Soeter.

The platform has been thus divided into two wings, slightly rotated at the junction of the bridge which conjoins the mainland. Whilst the western arm is positioned parallel to the docks along the Ij, the other arm rotates towards the city centre. Consequently on arriving at the bridge, in the opposite open view's direction towards the station there is a nodal junction exactly between the two platforms. This provided an opportunity which was promptly exploited by the far-sighted local authorities, that of separating the plans so as to allow for a wide range of planning experiments.

Whilst Soeter's plan provoked some negative comments (in the normally, well pondered reports made by "Archis", Holland's most important architectural review), Coenen's plan instead by ensuing the success of Kollhoff's neighbourhood design, was little assessed and quickly generally accepted, (as "neither good, nor bad" like all these plans according to "Do-

mus”) . The volumes’ layout is only apparently clear. Along the wide street which divides the platform, the compact frontage of the two large blocks (160 m by 70 m) are separated by an intermediate, rectilinear pavilion block on pilotis in front of the open courtyard fabrics by Wintermans. The latter diminish the visual impact, thus impoverishing the townscape’s overall quality. On observing each fabric one by one, the blocks’ designs appear to derive from their preceding composition’s construct, since they are all slightly moved about in an unjustified way. Wintermans’ four blocks side slip so as to conserve another building, the customs’ offices, and the fourth building block therefore loses a wing. But also the “circus”, the configuration with which Coenen concludes this urban aggregation, if measured within the width of the platform does not result centred on its axis. The position of the buildings which had to be saved must have obviously imposed the continuation of the axis. But it is curious to observe how the problems posed by this existing situation did not induce the architect to attempt a less over simplified development, almost as if its architectonic themes had been predetermined. The two large blocks, emphasised by the cylindrical insert had been proposed already in the first sketches (perhaps they belong to the author’s repertory), together with the axially positioned tower (which also belongs to his repertory). More realistically, the definite version takes into account the island’s true shape and the composition limits itself to the main axis, and at this stage the question of a terminal presence arises. This is resolved with a circus. But ultimately two completely autonomous building systems run along the axis, thus the attractive tower designed by Wiel Arets which is under construction, rightly positioned at the end of the courtyards, appears on the other frontage as a fastidious signpost above Kollhoff’s ‘monolith’. Evidently the ambiguity remains, due to the inertia with which initial decisions were made, even though they were useful to quickly resolve the developments shape. However, they deferred all the problems to a suitable interpretation of the model provided. How, in fact could its abstractly unified overall development be interpreted, together with the problems which each single block had to resolve, including the existence of two frontages, the roadway elevation



and the seafront which the district plan did not differentiate, and which the final project could not overlook? Kollhoff forces the contradiction so as to free himself from the layout's pattern, and Albert, the Belgian architect who designed the other block, seems to ignore it. But before the single designs were completed why did not the overall plan seek a more fitting typology? For example, the project by Wintermans (a wide courtyard to the south, and a solid protective wall to the north bordering the waterfront), which if thoroughly assessed was the only way of resolving the problem in simple terms: a large comb shaped grid development along the whole platform. Doubtlessly the latter would have been a more functional and a less haphazard solution, completely avoiding functionally complicated stratagems, whilst also not disrupting a planning practice which has always been conceived for the general layouts of new districts' expansion zones, which are almost without an urban framework; Indeed, ultimately in these the city as an idea has no monuments (i.e. true landmarks).

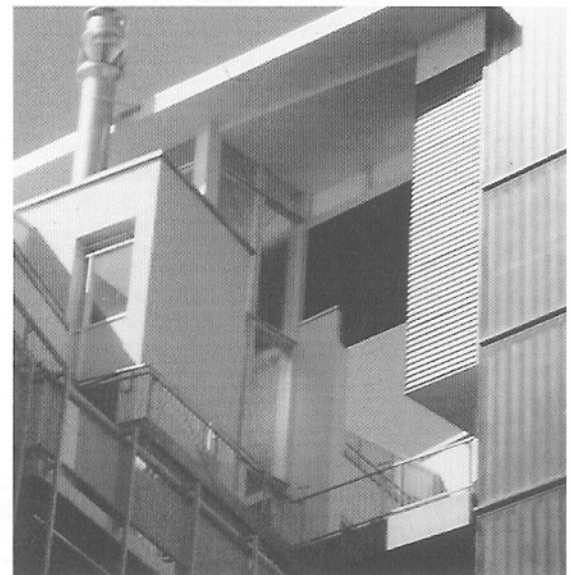
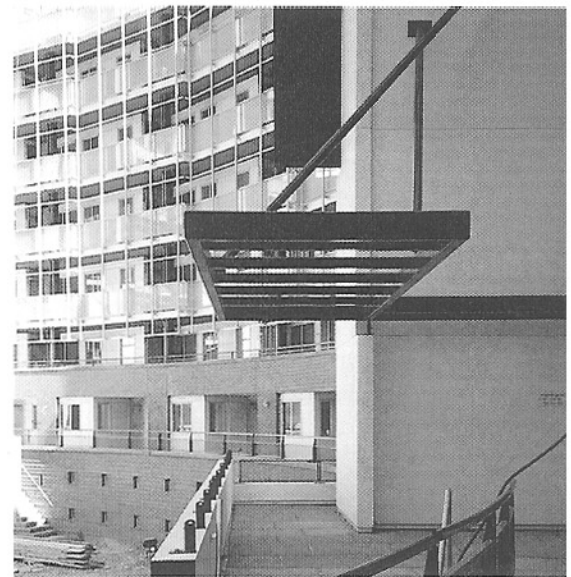
Thus, the reason for the outstanding result accomplished by Kollhoff is perhaps precisely that of having provided a poetic solution to this problem - and where else could this be done if not on a raft? His 'monolith' has transformed the urban theme of a large scale insular block, through an inventive sculptural presence which has the necessary forcefulness to not go adrift along the wide expanse of seawater present here. Indeed this "grand urban object" like an eloquent sculpture has a life of its own

The project's genesis is well known. The insular block's preconceived plan were subsequently deformed and transformed. The setting's backdrops were folded to fit in a small building in the centre, and one side is opened to provide continuity with the nearby park. Whereas the fabric's podium was deformed to allow for a passageway on the opposite frontage. Moreover the roof pitches run along convergent slopes to allow the sunlight to fully penetrate within the development. The long interrupted configuration of the metal roof strip emphasises the compact masonry walls below, whilst the long penetrating northern sunlight continuously softens and transforms the whole setting. The dark bricks evoke German expressionistic monuments, but the details, and primarily the extraordinary sequence of "winter

gardens", tellingly bring into the foreground, the significant presence of the inhabitants. It is not insignificant when reconsidering the whole design, that its least convincing part is precisely the large continuous roadway elevation, with its redundant additions, mostly deriving from a repertory of well known insular blocks which symptomatically denounce the ambiguity of the general town plan.

In reality, according to Coenen's ideas, the insular block is not only a large rectangular block, since the insertion of a cylinder and the courtyard can produce the exception which renovates this architectural theme. Proof of the latter is provided by Bruno Albert: through the project he accomplished with all the coherent uniformity its typology demanded, but also with a cordially urban treatment. Thus the central space (precisely its cylinder: the overlooking view, cross circulation and the surrounding views, with the seascape...etc), all free the development by conjuring up all the magic which an insular block can provide. It is as if it asserted here that the morphology and the typology chosen in the district plan are redundant and pleonastic, whereas the true commitment was to be entrusted to discovering the design's inventiveness. Not leaving the layout scheme, and entrusting the success to the 'model' so as to reveal the secret which the box contained, was a good decision therefore.

But precisely Jo Coenen has reserved a final surprise for us, now that his building is almost complete. He proves to be unfaltering in defining the architectonic scale of this fabric's parts which his 'circus' seems to have contradicted. This omnipresent, but also a little mysterious, circular 'ziggurat' which had never been investigated in the drawings, is almost an independent, self sufficient and a little autarchical a presence. Yet just as it unfolds, it happily turns out to be a lively contrivance. Within its annular configuration, all the elements ensue one other, without ever closing in on themselves. They are all put into motion by the stairways' sweeping assaults: and once the horizontal continuity is diluted, there emerges from the 'monolith' this time, an unforeseen, dynamically lightweight, free flowing shape: a statement which only Theo Bosch had accomplished in Nieuwmarkt's "pentagon". Quite meaningfully here, specifically Coenen rediscovers this city's spirit: "The new school of Amsterdam". ■



Edifici per abitazioni nell'area portuale di Amsterdam: alcune immagini degli edifici di Coenen e di Albert/Housing in the Amsterdam's port area: some views of buildings by Coenen and Albert