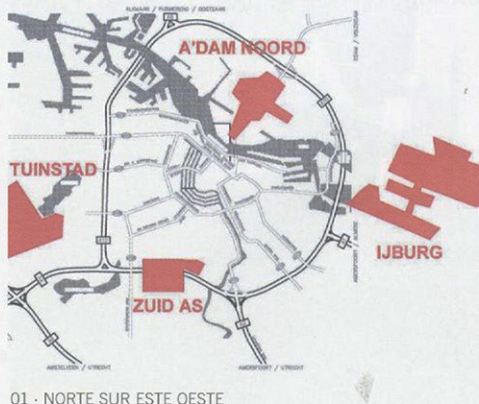




11.02 NOORDZUIDOOSTWEST-NORTESURESTE OESTE

4 grandes intervenciones urbanas en los 4 puntos cardinales de la circunvalación de Amsterdam

césar garcía guerra
FÜN discussion group

N1 Ministerio de Vivienda y Planeamiento. Ruimte maken, Ruimte delen. Vijde Nota over de Ruimtelijke Ordering 2000/2030, La Haya, Enero 2001, p.130

N2 El Randstad tiene dos aeropuertos, seis universidades y numerosas instituciones educativas, una mano de obra altamente cualificada y adaptable, una infraestructura de transporte extensa, una variedad de vivienda capaz de resolver los requisitos individuales, instalaciones de ocio para abastecer todos los intereses y una extensa masa vegetal central conocida como el corazón verde.

N3 Nuove forme di urbanizzazione: questioni di rappresentazione (1993-1994) Bernardo Secchi .

El anillo de circunvalación de Amsterdam cohesiona y limita la ciudad. Hacia su interior la ciudad esta consolidada. Las nuevas intervenciones de expansión y mejora se sitúan en la zona de influencia de este ring. Se adoptan diferentes estrategias para desarrollar millones de m2 de todo tipo que la ciudad necesita realizar de aquí a veinte años. Los aspectos generales de las tendencias actuales del complejo pero efectivo planeamiento holarlés se pueden vislumbrar por comparación.

03 En el Quinto Informe de Planeamiento N1 publicado el año pasado, se estimaba que en el periodo hasta el año 2030 al menos 39.000 hectáreas de terreno serán necesarias para expansiones residenciales. Se estiman necesarias dos millones viviendas. Este informe continúa la línea iniciada con el Cuarto Informe Extra, denominado Vinex. En la actualidad las nuevas actuaciones Vinex están siendo criticadas por su tendencia a convertirse en zonas dormitorio - ni siquiera ciudades al estar formadas por una media de 95% de vivienda- y por su baja densidad. A partir de ahora, a la vez que se cumple con los objetivos de crecimiento del Quinto Informe, se debe hacer ciudad.

En Holanda el corazón de la actividad económica se concentra dentro y alrededor de las cuatro conurbaciones más grandes, cada una con distinto carácter: Amsterdam (financiera y turística), La Haya (gubernamental), Rotterdam (portuaria) y Utrecht (servicios). No dejan de ser cuatro ciudades menores que quieren pasar a ser consideradas como una, mediante la figura más grande de planeamiento de Europa Occidental: Randstad ó Delta Metrópolis N2, una *città diffusa* N3 de seis millones de habitantes. Según el informe debe aumentar su número de viviendas en un millón.

Un entramado legislativo formado por el gobierno de la provincia, el consejo provincial, la administración provincial y el Consejo de la Reina han de planear el desarrollo urbano, la vivienda social, el orden público y la seguridad, la promoción del turismo y la cultura, el transporte, la aplicación de la protección del medio ambiente, el empleo... esforzándose en asegurarse de que todos y cada uno de los holandeses puedan participar en la sociedad.



Desde el río IJ (léase ei) hacia el norte la actividad portuaria consiguió deprimir una zona muy cercana al centro. La barrera del río se intenta anular progresivamente mediante túneles y puentes. En un nuevo Plan para esta zona se intentará cambiar definitivamente el carácter del Norte mediante la prolongación de la línea de metro N4 desde la estación central (véase European 6 A'dam Noord) y el planeamiento de nueva residencia y oficinas así como una nueva zona comercial a escala de ciudad. La unión del ring con el centro se refuerza. El Plan Parcial (Stedenbouwkundig Programma van Eisen) elaborado por Urhahn Urban Design Amsterdam sienta las bases para un desarrollo de 3.000 viviendas N5, 200.000 m² de oficinas y cerca de 150.000 m² de funciones públicas. La ambición de Plan denominado "Centro de Amsterdam Norte" es proyectar una parte activa de ciudad que englobe funciones importantes en el ámbito regional. Los autores del Plan dejan espacio a la integración de propuestas urbanas de otros participantes. En líneas generales, el Plan consta de dos ejes perpendiculares de distinto carácter, residencial-oficinas y comercial-institucional. De forma similar a la renovación de la ciudad jardín en el Este (ver oost-este), la densificación del norte supone una huida de las tipologías racionalistas de bloque abierto y jardín público de posguerra. En este caso se refuerza el centro comercial existente que, junto a las nuevas instituciones, se agrupan en torno a vías peatonales que unen ambos lados del eje N-S, donde se ubica la nueva estación. Por otro lado, una cuña verde N-S paralela a este eje elevado es reforzada.



05 · SITUACIÓN ZONA DE ACTUACIÓN EN LA REGIÓN DE AMSTERDAM

N4 La línea Noord-Zuidlijn conectará el norte de Amsterdam con la estación comercial de Amsterdam Sur / World Trade Center (WTC) y consiste en un túnel dual de 3,8 kilómetros bajo el centro de la ciudad. La línea tendrá 9,5 kilómetros de largo en total con ocho estaciones: La nueva línea del metro traerá a pasajeros del norte al sur sin trasbordo en 16 minutos. El metro puede hacer esta conexión rápida porque viajará a una velocidad media de 35 kilómetros por hora, o dos veces la velocidad normal del tranvía.

N5 El programa abarca unas tres mil viviendas. Un 40% serán de protección oficial para alquilar y el resto se destinarán a la venta en mercado libre: esta mezcla viene estipulada legalmente con una proporción mínima del 30% de vivienda social y ha de darse en cada edificio.



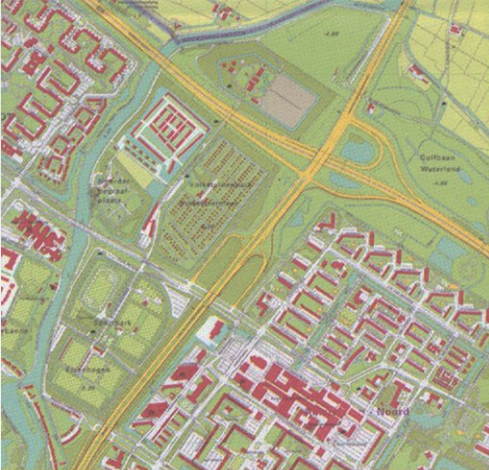
06 · PASADO Y PRESENTE. AMSTERDAM NORTE.



07 · DIAGRAMAS JERARQUIZACIÓN VIALES.

NOORDZUIDOOSTWEST - NORTHSOUTHEASTWEST
4 great urban interventions on the 4 cardinal points of the ring road in Amsterdam.
The ring road in Amsterdam unites and limits the city. Towards the inner part the city is consolidated. The new intervention of expansion and improvement is situated in the influence zone of this ring. Different strategies to develop millions of m² of all types that the city needs in twenty years from now are being adopted. The general aspects of the present tendencies of the complicated but effective Dutch planning can be seen by comparison.
In the Fifth Planning Report N1 published last year, it was calculated that in the period up to the year 2003 at least 39.000 hectares of land would be necessary for residential expansion. Two million houses are estimated to be necessary. This report follows the line started with the Fourth Extra Report, called Vinex. Presently the new Vinex interventions are being criticised for their tendency to become dormitory zones -not even cities, they are composed of an average of 95% housing- and have very low density. From now on, at the same time that the objectives of growth of the Fifth report are met, a city must be built.
In Holland the heart of the economic activity is concentrated inside and around the four biggest conurbations, each one with a different character. Amsterdam (financial and tourist), The Hague (governmental), Rotterdam

(harbor) and Utrecht (services). They are still four minor cities that should be thought of as one, through the biggest figure of planning in Western Europe: Randstad or Delta Metropolis N2, a città diffusa N3 of six millions inhabitants. According to the report it must increase its number of houses by a million.
A legislative network formed by the government of the province, the provincial council, the provincial administration and the Queen's Council have to plan the urban development, social housing, public order and security, promotion of tourism and culture, transport, application of environmental protection, employment... making an effort to make sure that every one of the Dutch people can participate in society.
NOORD - NORTH
From the river IJ to the north the harbor activity managed to depress a zone very close to the centre. The barrier of the river has been progressively suppressed through tunnels and bridges. In the new Plan for this zone they will try to change the character of the North definitely by prolonging the subway line N4 from the central station (see European 6 A'dam Noord) and the planning of new houses and offices as well as a commercial area on a city scale. The union of the ring with the centre is strengthened.
The Partial Plan (Stedenbouwkundig Programma van Eisen) elaborated by Urhahn Urban Design Amsterdam sets up the basis for the development of 3.000 houses N5, 200.000 m² of offices and almost 150.000 m² for



08 · FOTO AEREA EMPLAZAMIENTO. PLANO SITUACIÓN ACTUAL.



09 · EL CENTRO DEL NORTE.

public uses. The ambition of the Plan, called 'Centre of North Amsterdam' is to create an active part of the city that includes important functions in the provincial sphere. The authors of the Plan leave room for the integration of urban proposals by other participants.

In general the Plan has two perpendicular axis of different character, residential-offices and commercial-institutional. In a similar way to the renovation of the garden city in the East (see EAST), the population density of the north means escaping the rationalist pathologies of the post-war open block and public garden. In this case the existent commercial centre is strengthened which, together with the new institutions, are grouped around the pedestrian ways that unite both sides of the axis N-S, where the new station is located. On the other side, a green wedge N-S parallel to this elevated axis is strengthened.

THREE ENVIRONMENTAL TYPES

The New Nucleus of the Urban Centre (UC) will become the heart of the area. It will absorb more than half of the new program. A total of 1.500 new houses, 50.000 m² for offices, a shopping centre and numerous public

installations will be built here in quantitative gradation from west to east. Some space is reserved close to the park for a hotel and congress centre and for a High Performance Sport Centre. Around the underground station residential and living space will be combined with sports, education, services and commercial activity on a big scale. The transport inter-changes (subway, bus, car, bicycle and taxi) will literally configure the heart of the Centre of the North of Amsterdam N6.

To the east of this area will be located the leisure area (cinema, multicultural centre, restaurants and cafes) in an attempt to keep the streets lively at different times from offices and shops. The public program will always be combined with housing and offices. The shopping centre will be scored with public plazas partially covered. It should be operational when the subway starts working in the middle of 2009.

Residential Urban Area (RW) with 1.500 houses and almost 140.000 m² for offices. The objective is a mixed environment of living and working created by buildings exempt of variable dimensions. The buildings vary in height from 10,5 to 40 metres. At the edge of the park the buildings will

have a reasonably open character in a way the park extends between them. In the proximity of big roads the density of work will increase, although always in combination with residences.

The landscaped park N7 is in the western part of the area, near the North Sea Canal. It must provide space for a great diversity of activities changing its character from a leisure park to a sport centre in the south of an ecological zone that merges with waterland N8, in the periphery in the north of the city. The spatial continuity in the park will be stressed through a longitudinal dam with a cycle path.

Among some of the functions located in the park stand out, in their contact with the ring, special leisure and sport areas of regional character.

PROGRAM.

The starting point is a gross area of 720.000 m² constructed N9. Given that the Plan is due to be completed in the next fifteen years, it is necessary to anticipate enough flexibility. It ought to be possible to revise the minimum and maximum stipulated in the program (500.000-830.000 m²). A change of use is even feasible, from offices to homes, if the situa-



11 · PROPUESTA GANADORA EUROPAN 6.

N6 <http://www.noord.amsterdam.nl/CAN/SPVE/Summary.pdf>

N7 the landscape park

N8 La mayor parte de la provincia está, por supuesto, bajo el nivel del mar y el área denominada waterland es realmente una serie de polders ilustrativos del método holandés de ganar terreno al mar.

N9 Servicios 62.000m², vivienda 360.550 m² (aprox. 3.000 unidades), Oficinas 193.500 m², Deportes 17.000 m², Educación 28.500 m², Hotel 9.000 m², Firmas 8.000, Tiendas temáticas 20.000 m², Ocio (cine, centro multicultural) 22.000 m² = Total 720.500 m²



13 · LOGO PLATAFORMAS ANTITRANVÍA.

10 Tres tipos ambientales

El Nuevo Núcleo del Centro Urbano (UC) se convertirá en el corazón de la zona. Absorberá más de la mitad del nuevo programa. Un total de 1.500 nuevas viviendas, 50.000 m² de oficinas, un centro comercial y numerosas instalaciones públicas se construirán aquí en gradación cuantitativa de oeste a este. Se reserva espacio en el borde del parque para un hotel y centro de congresos y para un Centro Deportivo de Alto Rendimiento. En el entorno de la estación del metro residencia y vivienda estarán combinadas con deportes, educación, servicios y actividad comercial a gran escala. El intercambiador de transporte (metro, autobús, coche, bicicleta y taxi) configurará literalmente el corazón del Centro del Norte de Amsterdam N6.

Al este de esta zona se ubicará el centro recreativo (cine, centro multicultural, restaurantes y cafés) en un intento de activar las calles también fuera del horario de oficinas y comercios. El programa público siempre estará combinado con vivienda y oficinas. El centro comercial estará surcado por una red de plazas públicas parcialmente cubiertas. Deberá ser operacional cuando el metro inicie su funcionamiento a mediados de 2009.

Área Urbana Residencial (RW) con 1.500 viviendas y cerca de 140.000 m² de oficinas. El objetivo es un ambiente mixto de vivienda y trabajo creado por edificios exentos de dimensiones variables. Los edificios varían en altura de 10,5 a 40 metros. En el borde del parque los edificios tendrán un carácter razonablemente abierto de modo que el parque se extienda entre ellos. En la proximidad de las grandes vías la densidad del trabajo aumentará, aunque siempre en combinación con residencia.

El parque paisajista N7 discurre en la parte occidental del área, cerca del Canal del Norte. Deberá proporcionar el espacio para una gran diversidad de actividades variando de carácter desde un parque de ocio y deportivo en el sur a una zona ecológica que se funde con waterland N8, en la periferia del norte de la ciudad. La continuidad espacial en el parque se reforzará mediante un dique longitudinal con carril de bicicletas.

De entre las varias funciones a situar en el parque destacan, en su contacto con el ring, zonas recreativas y deportivas especiales de carácter regional.

12 Programa

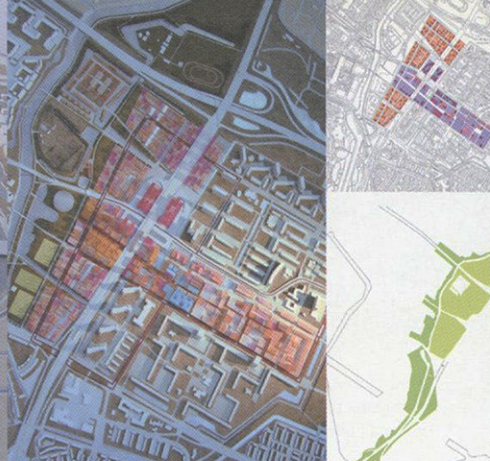
El punto de partida son unos 720.000 m² de superficie bruta edificada N9. Dado que el término del Plan está previsto para dentro de quince años es necesario prever suficiente flexibilidad.



14 - FOTO MAQUETA DESDE EL SUROESTE.



15 - FOTO MAQUETA DESDE EL NORTE. DIAGRAMAS DISPOSICION VIVIENDA (NARANJA), COMERCIAL Y OFICINAS (AZUL), EJE VERDE



tion of the market and the municipality so require.

KEY PROJECTS

It is important that the centre gains momentum quickly. The future Plan depends on the success of the development of the sub-zones that surround the public transport inter-changes. These areas accommodate the dominant projects on which the qualitative jump of the area depends in the collective metropolitan memory.

The transport inter-changes with a different program (subway and bus station, car park, services, residential and office tower, hotel) are the main generator of the Plan.

A shopping centre that includes cinemas and a car park. This is an extension of the existent one, which has to be extended until it is big enough to fulfill the regional requirements of the Plan. The previous condition is that, for the duration of the works, the present shopping centre continues functioning with the minimum of interruptions.

A multicultural centre that functions as a focus of social installations at a district level. It will accommodate a library, a school of music and perhaps

a library of art lending N10. Due to its proximity to the shopping centre some disagreement has arisen in relation to the integration of both. Its final disposition is not resolved yet.

A Centre of Sports Excellence that will include other premises, education and hotel.

The transformation of Nieuwe Leeuwarderweg (main axis E-W) from the present fast road into an urban street with a speed limit of 50 km/h.

The Plan should have been approved in 2001 but the proposed date for the future extension of the subway in a decade has decreased the interest of the investors in many of the commercial and residential projects, questioning the regional vocation of the area.

The main criticism of the Plan is centred in the danger that the new method of tunnelling supposes, which is going to be used in the construction of the subway. It is the first time that this technique has been used in a terrain like Amsterdam and it has produced problems in similar circumstances elsewhere such as the sinking detected in similar works in The Hague and London. A secondary recrimination highlights the proximity of

an existing subway line and how well equipped the area with tramways and buses N11 is.

ZUID - SOUTH

A new financial centre is located on the ring. Two million square metres of offices and houses projected by great international firms pay for the burying of two kilometres of highway and railway lines and the construction of an underground station for High Speed trains. The new urban network, one of the most dense in the country, is adapted to Berlage plan (Minervalaan) that had been interrupted and prolongs the historical axis. The centre overlaps the ring.

The "Zuidas" or South Axis is one of the most used transport arteries in Holland, for it connects the international airport in Amsterdam, Schiphol, with new commercial developments in the southeast of the city. Schiphol, the airport, is international hub N12 and functions as one of the access points into Europe, a position that has caused many international companies to establish a base, not only in the immediate vicinity of the airport, but also throughout the province N13. In recent decades a great number

Debe ser posible revisar los mínimos y máximos estipulados en el programa (500.000-830.000 m²). Es incluso factible un cambio de uso, de oficinas a vivienda, si la situación de mercado y el municipio así lo requieren.

Proyectos clave

- 16 Es importante que el centro tome ímpetu rápidamente. El futuro del Plan depende del éxito en el desarrollo de las subzonas que rodean el intercambiador del transporte público. Estas áreas acomodan los proyectos dominantes de los que depende el salto cualitativo del área en la memoria colectiva metropolitana:

El intercambiador del transporte con programa anejo (estación de metro y autobús, aparcamiento, servicios, torre residencial y de oficinas, hotel) es el generador principal del Plan.

Un centro comercial que incluye cines y aparcamiento. Es una extensión del existente, que ha de ser renovado, hasta alcanzar un tamaño suficiente para cumplir las pretensiones regionales del Plan. La condición previa es que, durante su realización, el actual centro de compras continúe funcionando con un mínimo de interrupciones.

Un centro multicultural que actúa de foco de instalaciones sociales a nivel de distrito. Acomodará una biblioteca, una escuela de música y quizás una biblioteca de préstamos de arte N10. Debido a su proximidad con el centro comercial ha surgido cierta polémica en cuanto a la integración de ambos. Su disposición final no está todavía resuelta.

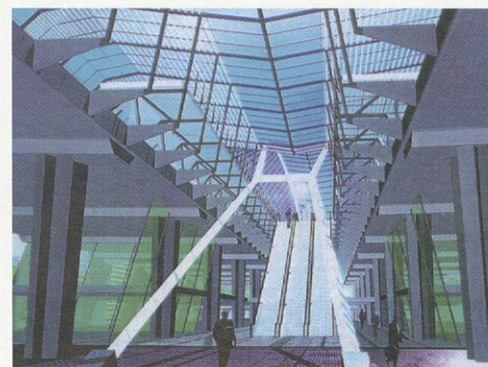
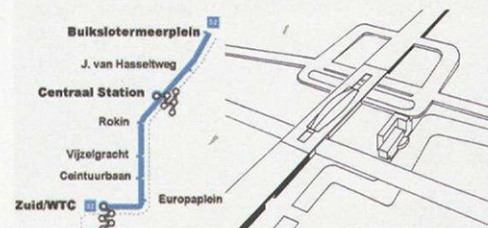
Un Centro Superior de Deportes que incluya instalaciones anejas educativas y hoteleras.

La transformación de Nieuwe Leeuwarderweg (eje principal E-O) de vía rápida que es actualmente a calle urbana con un límite de velocidad de 50 Km/h.

El Plan debería de haber sido aprobado en 2001 pero la fecha propuesta para la futura extensión del metro dentro de una década ha restado interés a los inversores de muchos de los proyectos comerciales y residenciales, poniendo en entredicho la vocación regional de la zona. La crítica principal al Plan se centra en el peligro que supone el nuevo método de tunelado que se va a usar en la construcción del metro. Es la primera vez que esta técnica se usa en un terreno como el de Amsterdam y cuenta con experiencias negativas de referencia como el hundimiento detectado en obras recientes similares en La Haya y Londres. Una recriminación secundaria destaca la proximidad de una línea existente y lo bien servida que está la zona de tranvías y autobuses N11.

N10 Tipología resultante de la legislación estimuladora del arte en Holanda: los artistas recibirán un sueldo a cambio de parte de su obra, que el Estado destina a alquiler. En estos centros es posible alquilar cuadros, esculturas,...

N11 (<http://www.saveamsterdam.com/>)



17 - PROPUESTA NUEVA ESTACION TRANVIA. BENTHEM&CROWEL.

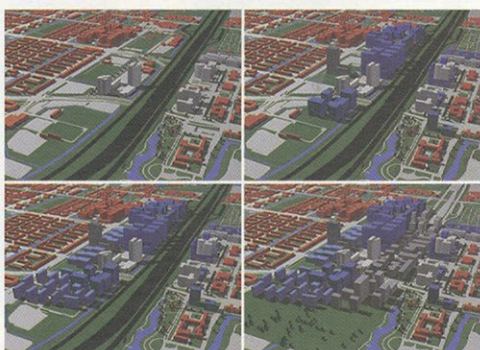


19 - SITUACIÓN ZONA DE ACTUACIÓN.

N12 Hub es un punto de transferencia en el cual los pasajeros pueden conectar con distintos vuelos de la misma compañía a destinos no directos.

N13 Noord-Holland: Cinco túneles principales bajo el Canal del Mar del Norte unen la provincia con Amsterdam y Schiphol. Grandes autopistas con el sur de Holanda aseguran las conexiones rápidas y frecuentes con París, Bruselas, Berlín y Londres.

N14 de Architecten Cie Amsterdam es la oficina autora del Plan.



20 - SECUENCIA EJECUCIÓN PLAN. ENTERRAMIENTO CIRCUNVALACIÓN.



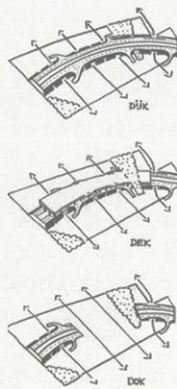
21 - EL FUTURO EJE SUR ANTES DEL ENTERRAMIENTO DE LA CIRCUNVALACIÓN. (2010)

18 ZUID - SUR

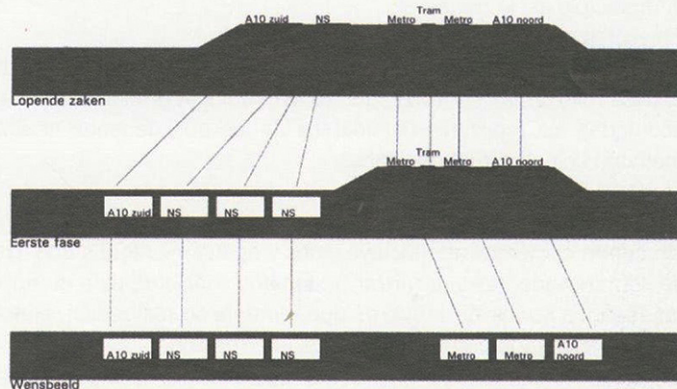
Un nuevo centro financiero se sitúa sobre el ring. Dos millones de metros cuadrados de oficinas y viviendas proyectados por grandes firmas internacionales pagan el enterramiento de dos kilómetros de autopista y vías de tren y la construcción de una estación subterránea de trenes de Alta Velocidad. La nueva trama urbana, de las más densas del país, se adapta a planes de Berlage (Minervalaan) que se habían visto interrumpidos y prolonga ejes históricos. El centro pasa sobre el ring.

El "Zuidas" o Eje Sur es una de las arterias de transporte más usadas de Holanda, ya que une el aeropuerto internacional de Amsterdam, Schiphol, con nuevos desarrollos comerciales del sureste de la ciudad. Schiphol, el aeropuerto de Amsterdam, es hub N12 internacional y funciona como uno de los accesos principales a Europa, posición que ha incitado a muchas compañías internacionales establecer una base, no solamente en la vecindad inmediata del aeropuerto, sino en toda la provincia N13. En décadas recientes, gran cantidad de compañías extranjeras han invertido y obtenido beneficios de sus inversiones. Hacia el norte se sitúa el plan de expansión de 1917 (Plan Zuid, Berlage) y hacia el sur un crecimiento de posguerra (Buitenveldert, Van Eesteren). Entre ambos, el anillo de circunvalación divide la ciudad. El modo en que éste sea tratado es básico en el desarrollo del Plan. De entre las tres opciones barajadas se ha preferido su enterramiento y, junto a la construcción del nuevo distrito, se llevará a cabo en fases en un periodo de veinticinco años. El nuevo desarrollo urbano, pese a aparecer como un distrito de negocios en los primeros borradores del Plan, y tras un acuerdo entre el Gobierno Central y la Ciudad de Amsterdam, será una zona de uso mixto de carácter urbano: residencia y oficinas al 50%. De los 2,25 millones de m² de nueva construcción en los que consiste el Plan, 780.000 ya están proyectados o en fase de preparación N14. La densidad de construcción es elevada en comparación con el resto de la ciudad (dos veces la de Javaeiland), materializándose el volumen edificado como una estructura estratificada consistente en volúmenes cúbicos apilados variando en carácter con la altura: desde la basa de servicios que vivificará el nivel de calle, un nivel intermedio centrado en el entorno inmediato a través de puntos de vista específicos, hasta los volúmenes superiores que definirán el skyline del nuevo sur de Amsterdam. La elección de una composición fuerte-

Zuidas



22 - OPCIONES PARA EVITAR LA BARRERA DE INFRAESTRUCTURA.



23 - ETAPAS ENTERRAMIENTO CIRCUNVALACIÓN.

of foreign businesses have invested and obtained profits from their investments. Towards the north is the expansion plan of 1917 (Plan Zuid, Berlage) and towards the south a post-war growth (Buitenveldert, Van Eesteren). Between them, the ring road divides the city. The way in which it is treated is basic for the development of the Plan. From the three considered options that of burying it has been preferred and, together with the construction of the new district, it will be carried out in phases over a period of twenty-five years.

The new urban development, despite looking like a business district in the first drafts of the Plan, after an agreement between the Central Government and the City of Amsterdam, will be a zone of mixed use of urban character: 50% housing and offices. Of the 2,25 million m² of new construction of which the Plan consists, 780.000 are already projected or in the preparation phase¹⁴. The density of the construction is high in comparison with the rest of the city (twice as much as Javaeiland), the volume built materialising as a stratified structure consisting of piled cubic volumes

varying in character with their height: from the services base that will revitalize the street level, an intermediate level centred in the immediate surroundings through specific viewpoints, to the higher volumes that will define the skyline of Amsterdam's new south. The choice of a strongly volumetric composition aims to achieve a metropolitan atmosphere.

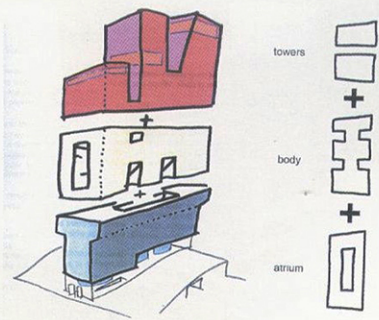
Accessibility is the angular stone of the Plan. Despite being located on the main ring road of the city, the arrival of the connection with the high speed train on the German line, and the existing rail infrastructures (with three different types of rails) increases excessively the complexity of the new communication link. An inter-changes is being projected that will be located in the prolongation of the historical axis near the only tower (headquarters of the ABN AMRO Bank) already built from the Plan.

TEMPORARY MEASURES

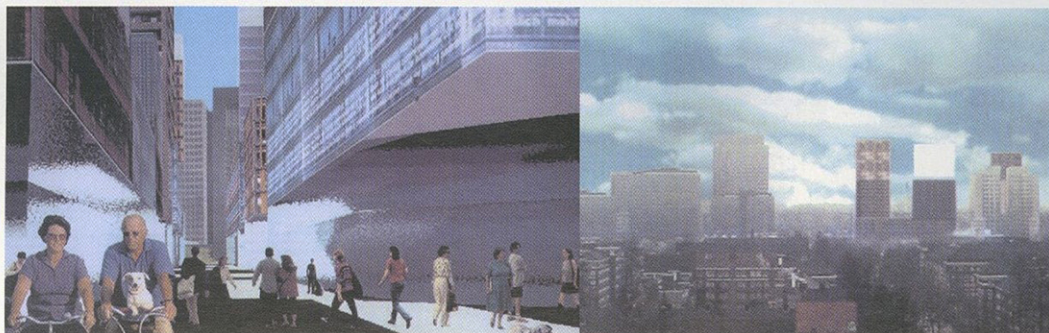
During the period of construction, at least 20 years, the accessibility to the area must be guaranteed and the inconveniences for the public must be kept to the minimum. An action plan is being drawn up to make the proj-

ects in construction into a sight worth watching N15. Various alternatives are being studied to minimise the impact of supplying and removing building materials, etc.

The reticule and volume proposed in which the Plan is articulated, are based on the principle of flexibility anticipating the changes that will occur in a plan of such long duration. The maximum building volume of the towers, about 30 metres sideways, permits a versatile distribution of floors, allowing a variety of functions for the buildings or part of them without big scale interventions. The maximum heights permitted are around 140 metres varying lightly from east to west in relation to approximation restrictions for one of the tracks at the adjacent airport. The sub-division of the Plan allows experimentation with new urban typologies of intermediate scale. Urbanism and architecture meet in a super-blocks composed by hybrid buildings (tower) designed by two offices (mediating with co-ordinating architects that are suitable for the projects on shared framework). One of these firsts blocks entirely designed already is Mahler 4 N16 (200.000 m²). A brief analysis is



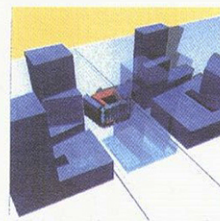
24 · PROPUESTA DE ARCHITEKTEN CIE. APARTAMENTOS



25 · UNA NUEVA ESCALA EN HOLANDA. VISUALIZACIÓN FUTURO HORIZONTE DESDE EL CENTRO.

mente volumétrica pretende conseguir una atmósfera metropolitana.

La accesibilidad es la piedra angular del Plan. Pese a estar situado sobre la principal vía de circunvalación de la ciudad, la llegada de la conexión con el tren de alta velocidad en su ramal hacia Alemania, y las existentes infraestructuras ferroviarias (con tres tipos de vía distintas) elevan en exceso la complejidad del nuevo nudo de comunicaciones. Se proyecta un intercambiador que estará situado en la prolongación del eje histórico junto a la única torre ya construida del Plan (sede del banco ABN AMRO).



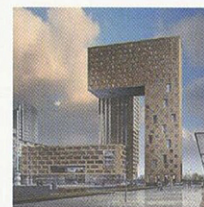
26 · PROPUESTA MICHAEL GRAVES & ASSOCIATES. BLOQUE.



N15 Traducción literal de una de las premisas esbozada en el borrador oficial del Plan.



28 · PROPUESTA DE RAFAEL VIGNOLY ARCHITECTS. TORRE OFICINAS.



29 · PROPUESTA DE ARCHITEKTEN CIE. TORRE HOTEL.

75

27 Medidas temporales

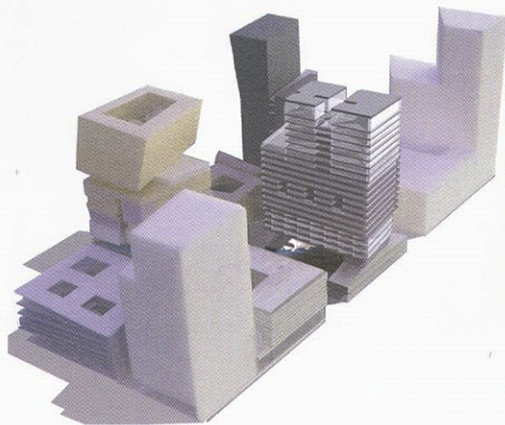
Durante el período de construcción, que durará al menos 20 años, la accesibilidad del área debe ser garantizada y las molestias al público deben ser mantenida al mínimo. Se está esbozando un plan de acción para convertir los proyectos en construcción en un espectáculo digno de verse N15. Están siendo estudiadas varias alternativas para minimizar el impacto de suministro y el retiro de materiales de construcción, etc.

La retícula y volumetría propuestas en las que se articula el Plan están basadas en principios de flexibilidad en previsión de los cambios a los que se verá sometido un plan de tan larga duración: El máximo volumen edificable de las torres, de unos 30 m de lado, permite una distribución versátil de las plantas, permitiendo variar la función de los edificios o partes de ellos sin intervenciones a gran escala. Las alturas máximas permitidas están entorno a los 140 m variando ligeramente de oriente a occidente en función de las restricciones de aproximación de una de las pistas del aeropuerto adyacente.

La subdivisión del Plan permite experimentar con nuevas tipologías urbanas de escala intermedia. Urbanismo y arquitectura se encuentran en super-manzanas compuestas por edificios



30 · PRIMER BORRADOR DEL PLAN.



32 · VOLUMETRIA SUPERMANZANA MAHLER 4

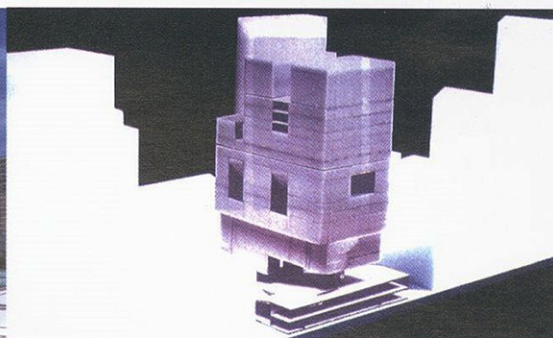
N16 Project Mahler 4: Client City of Amsterdam, Department of Physical Planning, Zuidas project group. Architects B. Medic, P. Puljiz

N17 Cisco Systems, el mayor proveedor mundial de infraestructura digital va a abrir una megaoficina cerca de IKEA en el Sureste de Amsterdam. Cisco, que se hizo un nombre mediante el mantenimiento e instalación de redes digitales, es un impulsor de la nueva economía (...) en los canales de Amsterdam. Amsterdam, de este modo se une al selecto grupo de ciudades globales donde la presencia física de talento y servicios es decisivo para triunfar en el frente de la globalización. El network style es tan prolífico que la diferencia entre trabajo y tiempo libre es prácticamente inexistente." Ole Bouman, Archis, Junio 2000.

N18 También el Instituto Berlage Amsterdam desarrolló en sus talleres temáticos opciones de distribución funcional para el Zuidas. Ver South Axis Amsterdam. The Berlage Institute 1999.



33 · UNA NUEVA ESCALA EN HOLANDA.



34 · PROPUESTA DE ARCHITECTEN CIE. TORRE DE APARTAMENTOS.

híbridos (torre-bloque) diseñados por dos oficinas (mediando con arquitectos coordinadores que encajan los proyectos sobre tramas compartidas de aparcamiento). Una de estas primeras manzanas ya enteramente proyectada es Mahler 4 N16 (200.000 m²). Un breve análisis es interesante para observar las interpretaciones arquitectónicas de los preceptos del Plan. El diseño de esta super-manzana se desarrolló en diversas sesiones en las oficinas internacionales encargadas de su elaboración, que colaboraron desde las primeras etapas de proyecto con el objetivo de realizar una interpretación conjunta del Plan en su ambición de ofrecer un estilo de vida, de trabajo y servicios hiper-urbano. Una consideración importante fue otorgada a resolver cuidadosamente la tensión resultante, por un lado, del deseado sentido de cohesión y expresión colectiva de Mahler 4, y por otro, la expresión individual de cada proyecto. Se propone un basamento de dos niveles que une visualmente las propuestas y articula los servicios públicos. La expresión arquitectónica de las torres es una respuesta a factores como el viento, puntos de vista y soleamiento.

"La época del garaje a terminado. Jóvenes compañías de Internet prefieren estar en la parte antigua de San Francisco, cerca de los restaurantes, fiestas y clubes. Las viejas ciudades como París, Venecia y Amsterdam deben prepararse para una invasión puntocom" Vrij Nederland. Junio 2000 N17.

Alta densidad, mezcla de funciones, calidad de espacio público y ocio reinterpretados en tres zonas donde los bloques perimetrales contienen espacio de oficinas, mientras la torre central junto a las zonas verdes es residencial N18. A través de su posición, Mahler 4 contribuye significativamente a la accesibilidad e infraestructura de toda la zona. Las dos calles que dividen el complejo en tres partes son claves en la interpretación del Plan: al unir distritos de ambos lados de la circunvalación (Buitenveldert y Oud-Zuid) fomentan la vocación integradora del Plan en el tejido urbano circundante.



35 OOST - ESTE

Seis nuevas islas residenciales están terminando de ser creadas. En pocos meses empezará su urbanización. Constituyen una de las mayores expansiones en superficie de la ciudad. Su nombre, IJburg (burgo del IJ), adelanta la vocación de aislamiento en varios grados de exclusividad que poseerá. Son también la oferta requerida por la demanda de nueva residencia no cubierta con las intervenciones, más próximas al centro, de las penínsulas de Java, Borneo y Sporenburg. El ring aísla del centro en positivo.

impact of supplying and removing building materials, etc. The reticule and volume proposed in which the Plan is articulated, are based on the principle of flexibility anticipating the changes that will occur in a plan of such long duration. The maximum building volume of the towers, about 30 metres sideways, permits a versatile distribution of floors, allowing a variety of functions for the buildings or part of them without big scale interventions. The maximum heights permitted are around 140 metres varying lightly from east to west in relation to approximation restrictions for one of the tracks at the adjacent airport. The sub-division of the Plan allows experimentation with new urban typologies of intermediate scale. Urbanism and architecture meet in a super-blocks composed by hybrid buildings (tower) designed by two offices (mediating with co-ordinating architects that are suitable for the projects on shared frame-

work). One of these firsts blocks entirely designed already is Mahler 4 N16 (200.000 m²). A brief analysis is interesting, to observe the architectonic interpretations of the precepts of the Plan. The design of this super-block was developed in several sessions at the international offices responsible for its elaboration, which collaborated from the first stages of the project with the objective of having a joint interpretation of the Plan in their ambition of offering a hyper-urban style of life, work and services. Important consideration was given to solving carefully the resultant tension, on one hand, of the desired sense of collective cohesion and expression of Mahler 4, and on the other, the individual expression of each project. A basement with two levels that visually links the proposals and articulates public services is proposed. The architectonic expression of the towers is an answer to factors such as wind, sight points and sun. "The time of the

garage has ended. Young Internet companies prefer to stay in the old part of San Francisco, near restaurants, parties and clubs. The old cities like Paris, Venice and Amsterdam must be prepared for a dotcom invasion", Vrij Nederland. June 2000 N17.

High density, a mixture of functions, quality of public and leisure spaces re-interpreted in three zones where the perimeter blocks have space for offices, while the central tower near the green areas is residential N18. Through its position, Mahler 4 contributes significantly to accessibility and infrastructure of the whole area. The two streets that divide the complex in three parts are key to the interpretation of the Plan: linking districts of both sides of the ring road (Buitenveldert and Oud-Zuid) they promote the integrating vocation of the Plan in the surrounding urban weave.

Sporenburg. El ring aísla del centro en positivo.

"Quisimos que la gente se quedara en Amsterdam, " explica el Jefe del proyecto IJburg, Igor Rovers, " asimilar la base económica de la ciudad y reducir el tráfico en su entorno. No tan sólo vivir en la ciudad sino también trabajan en ella. Pero es muy difícil encontrar un lugar bastante grande dado que al oeste tenemos el aeropuerto principal, Schiphol, y su ruido... Al norte tenemos Waterland - un área natural muy importante y protegida. En el este también tenemos el agua; IJmeer (el lago IJ), pero la naturaleza no es tan importante como en Waterland. Después de una reunión alrededor de 1994, la Ciudad de Amsterdam decidió construir IJburg allí".



El plan no realizado de 1964, desarrollado por la firma de Rotterdam Van den Broek & Bakema para estas mismas aguas del IJ, es un claro predecesor de IJburg. Denominado la "ciudad en la isla Pampus" es un plan en extremo optimista, ejercicio urbanista de primer orden, en el cual se pueden observar las limitaciones de un planeamiento y diseño urbano completamente estático en forma y cualidades esculturales. Una mega-estructura residencial y de oficinas de altísima densidad trenzadas entorno a un eje central de 14 carriles y distintos niveles de transporte que incluían un sistema monorraíl. Un sistema cerrado sin posibilidades de evolución. Del que se ha intentado aprender.

Bajo encargo del Ayuntamiento de Amsterdam N19, el Departamento de Planeamiento esboza un Plan N20 previo de diseño urbano para IJburg, que tiene como primera consecuencia una cooperación de instituciones y empresas sin precedentes en esta densidad edificatoria para desarrollar el Plan: unas 18.000 viviendas que darán cabida a 45.000 personas serán construidas entre 1997 y 2015.

Pero IJburg no es el primer complejo de viviendas de gran escala realizado en Amsterdam. En los años 60 se desarrolló un área extensísima al sur denominada Bijlmermeer. Ahora es vista por muchos como un fracaso. Los edificios estuvieron mal conservados, y la tasa de crimen se elevó rápidamente. *"En aquella época había una creencia muy fuerte en la que por construir una casa de un cierto modo se podría influir en el modo de habitar de la gente. Pensaron que por hacer un aparcamiento al final de un edificio de apartamentos de 1 Km, los habitantes pasearían hasta su apartamento..."* Ascensores y servicios comunes se dejaron en el papel para reducir costes... Con las islas de IJburg se pretende hacer un estudio de errores: al comenzar un plan para una nueva isla se mira hacia atrás para adecuar los proyectos a la situación social y económica de cada momento.

En líneas generales, el Ayuntamiento será responsable de la creación general de las nuevas islas N21 así como de la infraestructura, mientras que el consorcio desarrollará cada una de las zonas creadas por el Ayuntamiento, de tal manera que engloben cada una de las zonas parte del espacio público. Esta estrategia es nueva en Holanda, y tiende hacia el aumento de calidad del espacio público, gracias a su inclusión en el desarrollo de proyectos privados. Requiere un alto grado de colaboración conjunto en el desarrollo de cada grupo de proyectos, frecuente en planes de esta envergadura. Y supone desdoblarse la rígida frontera entre público y privado existente en el planeamiento convencional.

Frits van Dongen de de Architecten Cie., Felix Claus y Tom Schaap realizan el proyecto urbano basado en una retícula ortogonal perturbada por las irregularidades inherentes a la red náutica, diques y parques aporta diferentes cualidades a cada bloque. Según los autores, la estructura urbana crea las condiciones necesarias para lograr un equilibrio característico entre orden y caos, cohesión y variación. Este equilibrio tipifica el periodo y modo en que el proyecto será llevado a cabo. La retícula urbana es un método de planeamiento que deja espacio para la diversidad en tiempo y espacio. Dentro de la propia retícula actúan fuerzas de mercado de distinta

as first consequence the co-operation of institutions and business without precedent in this building density for developing the Plan N20: about 18.000 homes that will house 45.000 people will be built between 1997 and 2015.

But IJburg is not the first big scale housing complex built in Amsterdam. In the sixties a very extensive area in the south called Bijlmermeer was developed. Nowadays it is seen as a failure by many. The buildings were badly kept, and the crime rate escalated rapidly. "In those times there was a strong belief that by building a house in a certain way you could influence the way people lived. They thought that by building a car park at the end of a building 1 kilometre long people would walk to their apartments..." Lifts and common services were left in the role of reducing costs... With the Isles of IJburg it is intended to do an errors study: when starting a plan for a new isle they look back to adapt the projects to the social and economic situation at each moment.

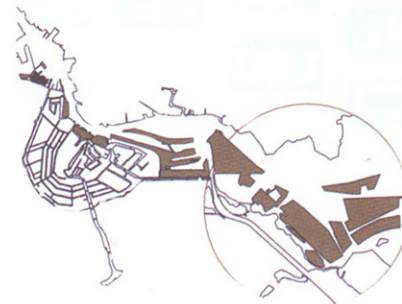
In general lines, the City Council will be responsible for the general creation of the new isles N21, as well as the infrastructure, while the consor-

tium will develop each of the areas created by the City Council, in such a way that each area includes a part of public space. This strategy is new in Holland, and it tends towards an increased quality in public spaces, thanks to its inclusion in the development of private projects. It requires a high grade of joint collaboration in the development of each group of projects, very frequent in plans of such magnitude. It means unfolding the rigid border existing between public and private in conventional planning. Frits van Dongen from de Architecten Cie., Felix Claus and Tom Schaap designed the urban project based on an orthogonal reticule disturbed by the inherent irregularities of the nautical network, dams and parks, that contributes different qualities in each block. According to the authors, the urban structure creates the necessary conditions to achieve a characteristic balance between order and chaos, cohesion and variation. This balance typifies the period and manner in which the project will be done. The urban reticule is a method of planning that leaves room for diversity in time and space. Within the reticule itself market forces of different scale act; in principle, all the plots are the same in relation to density and type of housing although the

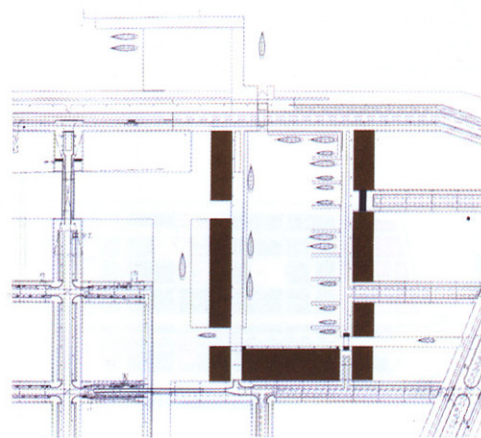
N19 una alianza de Palmhout&vd Bout, Bureau H+N+S y el departamento de planeamiento.

N20 Waterstad IJburg, IJburgermaatschappij CV y e IJdelta ontwikkelings vof consortia.

N21 Steigereiland, Haveneiland, dos Reteinlanden y Buiteneiland serán creadas mediante nivelación y rellenado y sólo Strateniland mediante el método tradicional de poder.



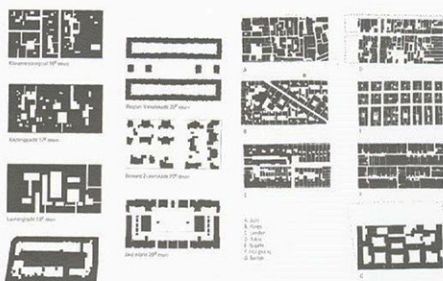
36 · SITUACIÓN ZONA DE ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON EL CENTRO HISTÓRICO DE AMSTERDAM.



37 · DETALLE VIALES Y EMBARCADEROS IJBURG.

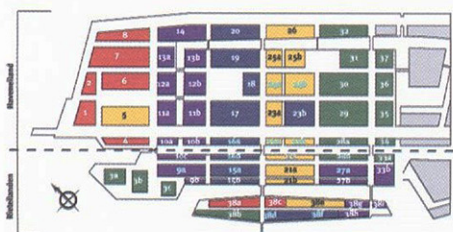
38 · DETALLE FOTO MAQUETA.



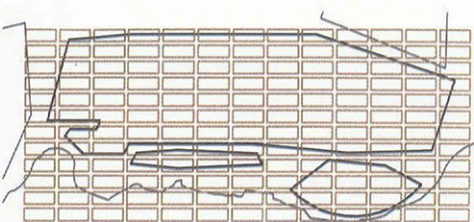


39 · TRAMAS URBANAS CONSIDERADAS. COMPARACIÓN.

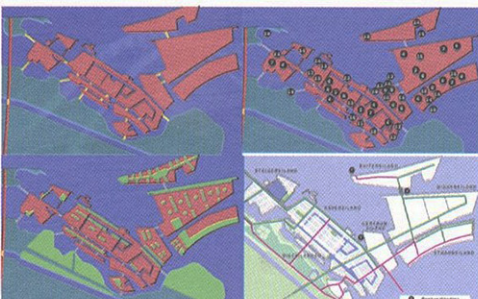
N22 400 m. = 2 x 173 m. + dos veces el ancho de la calle. Una línea rápida de tranvía está proyectada entre IJburg y la ciudad. Se reserva espacio para una futura línea de autobús o tren hasta el Zuidas y Almere.



41 · DIAGRAMA TAMAÑO MANZANAS.



42 · SUPERPOSICIÓN TRAMA ELEGIDA A PERIMETRO ISLAS.



43 · ESQUEMAS PUENTES, ACTUACIONES SINGULARES, ZONAS VERDES Y EJES PRINCIPALES.

character of the islands will change, because not only promoters but also individuals participate in their building. The urban frame defines blocks 173 metres long with a variable width of 90-60 metres. The length comes from the average distance between two tramway stops (400 m.) N22. Water is the recurrent theme in IJburg, as an obvious consequence of its location as islands. The form and disposition of these are to a great extent determined by the maritime channel in the north and by the areas of weak subsoil where the terrain can not be formed. Its future connection to the public transport network will try to avoid the predominance of the car. SEVEN ISLANDS, ONE ENTITY Pier Island (Steiger eiland) is the most western in IJburg, its first sign. Through the centre of the island there is an urban boulevard that connects several islands with the continent. The terrain for family houses is created in the south part, while the north accommodates wharves/quays for floating houses. The accommodation character of the island is dual: on one hand, experimental buildings of low density, and on the other, big scale constructions and high density. Harbor Island (Haven eiland) is the centre of gravity of the islands group,

a long island between the IJmeer south coast and the original canal. It is the biggest, 2 kilometres long and 500 metres wide. As in Pier Island, the heart of the isle is the urban boulevard. Along the IJburg Bay an open pier with buildings facing the water is projected. The pier also has platforms and residential quays. In combination with the pier buildings, they conform an urban atmosphere of maritime character. The south border is the less urban in character to achieve a gradual transition towards the Riet Islands. The mansions, duplex, flats, urban chalets, individual houses and two stories family houses find space here. The average height is five floors, while in the exclusively residential streets there is a maximum of three or four stories. Around public transport stops and along the north shore isolated building can be constructed with a maximum height of eight floors. Cane Islands (Riet eilanden) are the three smallest islands, mainly designed for residences. The shores have been destined as private gardens for individual houses. The density is lower than the average for IJburg. A second island, also of low density, located in parallel, stretches over the south side. Thread Island is the only new polder created in this area of IJmeer. Along the north shore there is a dam planted with trees as windbreak. Along the

escala; en principio, todos los solares son iguales en cuanto a densidad y tipo de vivienda aunque el carácter de las islas variará, ya que tanto promotores como individuos tienen cabida en su construcción. La trama urbana define bloques de 173 m de largo con un ancho variable de 90-60 m. La longitud procede de la distancia media entre dos paradas de tranvía (400 m) N22.

El agua es el tema recurrente de IJburg, como consecuencia obvia de su emplazamiento como islas. La forma y disposición estas están en gran manera determinadas por el canal marítimo en el norte y por las zonas de substrato débil donde el terreno no puede ser formado. Su futura conexión a las redes de transporte público intentará evitar el predominio del coche.

Siete islas, una entidad

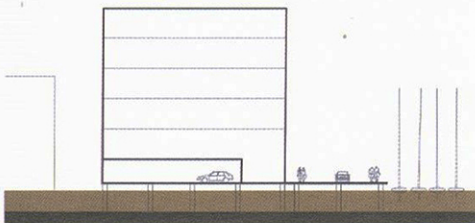
40 La Isla del Muelle (Steiger eiland) es la más occidental de IJburg, su primer vislumbre. A través del centro de la isla se dispone el bulevar urbano que conecta varias islas y el continente. El terreno para viviendas unifamiliares se crea en la parte sur, mientras el norte acomoda los embarcaderos para casas flotantes. El carácter del alojamiento de la Isla es dual: por un lado, edificios experimentales de baja densidad, y por otro, construcciones de gran escala y alta densidad.

La Isla del Puerto (Haven eiland) es el centro de gravedad del grupo de islas, una isla alargada entre la costa del sur de IJmeer y el canal original. Es la más grande con 2 Km de largo y 500 m de ancho. Como en la del Muelle, el corazón de la isla es el bulevar urbano. A lo largo de la Bahía IJburg se proyecta un muelle abierto con los edificios enfrentados al agua. El muelle también contiene plataformas y muelles de embarque residenciales. En la combinación con los edificios de muelle, conforman un ambiente urbano de carácter marítimo. El borde sur es menos urbano en carácter para lograr una transición gradual hacia las Islas Riet. Las mansiones, dúplex, pisos, chalet urbanos, casas individuales y viviendas unifamiliares en dos pisos, tiene cabida aquí. El promedio de altura es de cinco pisos, mientras que en calles exclusivamente residenciales está sujeta a un máximo de entre tres y cuatro pisos. En los alrededores de las paradas de transporte público y a lo largo de la orilla norte, se pueden construir edificios aislados hasta una altura máxima de ocho pisos.

Las Islas de Caña (Riet eilanden) son tres islas más pequeñas, diseñadas principalmente para residencia. Las orillas han sido destinadas principalmente a jardines privados para las viviendas individuales. La densidad es inferior que el promedio para IJburg. Una segunda isla también de baja densidad situada en paralelo se estira sobre el lado sur.

La isla de Hilo es el único nuevo polder creado en esta zona del IJmeer. A lo largo de la orilla norte controla un dique plantado con árboles como cortavientos. A lo largo de la orilla sur dispone de una playa y un puerto deportivo. En el centro de Isla destaca un parque que une la playa con el centro de compras y la estación de metro. Los edificios presentan una tipología urbana en bloque con bordes sólidos a lo largo del parque y el agua. La densidad media es alta (85 viviendas por hectárea). Vivienda y áreas públicas son desarrolladas como una única operación para cada bloque. Dispone de otra zona con viviendas en plataforma que se agregan a la bahía, sobresaliendo como muelles de embarque.

La última porción de terreno que será creada se denominará es la isla del Exterior. Situada en el límite entre IJburg y el mar interior, mediante un puerto deportivo, algunos hoteles y restau-



44 - SECCION DIAGRAMATICA VIVIENDAS CON EMBARCADERO.

south shore there is a beach and a marina. In the centre of the island stands out a park that links the beach with the shopping centre and the subway station. The buildings present an urban typology in blocks with solid borders along the park and the water. The average density is high (85 houses per hectare). Housing and public areas are developed as one operation for each block. It has another area with houses in platforms that are aggregated to the bay, standing out as quays. The last portion of created land will be called Exterior Island. Located where IJburg and the inner sea meet. Through a marina, some hotels and restaurants will have some independence, keeping a "green" character through residential parks. The height of building is restricted to the average height of a mature tree -3 o 4 floors (between nine and twelve metres). The average density is forty-five houses per hectare. Some environmental groups were worried about the possible damage to fauna and flora. However, they were reassured with promises to clean up the lake and create a protected natural area. The energetic sustainability of IJburg was also considered in the cessation of protests: a nearby electricity plant uses the water of the lake as part of its refrigeration system. The

hot water that leaves the plant is transported to the island to provide cheap heating for the houses, and it will supply 70% of the total energy consumption of the islands.

IJburg has taken a forward step by trying on one hand to foment the individual character combining it at the same time with neighborhood integration. In the words of the authors "people tend to individuality but also want to be part of a bigger totality; individuality somehow invariably acts in concert with the collectivisation of another. Each urban plan represents the battlefield of the forces of that time."

At the end of this year, the first occupants will inhabit IJburg. They wait for the development of another seven islands to be completed around 2012.

WEST - WEST

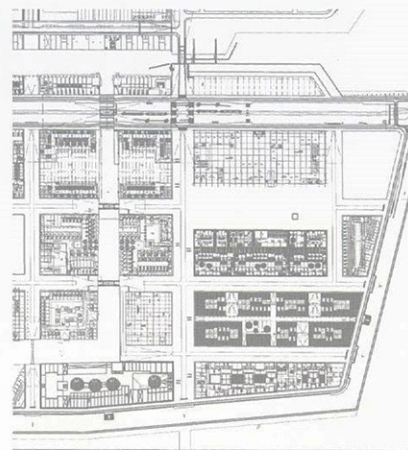
Architecture with expiry date. Open rationalist blocks built between 1928 and 1970 will be demolished to make way for more controllable architecture. From public space to semi-public spaces, collective, private... The market has won over the utopia of the garden city. What it was an isolated plan, is now very close to the centre. Out of the ring but very close to it. The Western garden Cities (Westelijke Tuinsteden) are the product of delib-

rantes, mantendrá una cierta independencia conservando un carácter "verde" mediante parques residenciales. La altura de la edificación se restringe a la altura media de un árbol maduro, es decir, tres o cuatro pisos (9-12 m). La densidad media es 45 viviendas por hectárea.

Algunos grupos ambientales estuvieron preocupados por el posible daño a fauna y flora. No obstante, fueron tranquilizados con promesas de descontaminación del lago y creación de un área natural protegida. La sostenibilidad energética de IJburg también se consideró en el cese de protestas: una central eléctrica cercana usa el agua del lago como la parte de su sistema de refrigeración. El agua caliente que abandona la planta se transporta a la isla para suministrar la calefacción barata para las viviendas, y suministrará el 70% del consumo de energía total de las islas.

IJburg da un paso adelante al intentar por un lado fomentar el carácter individual combinándolo a la vez con integración de barrio. En palabras de los autores *"la gente tiende a la individualidad pero también quiere formar parte de una totalidad más grande; la individualidad en una parte invariablemente actúa en concierto con la colectivización de otra. Cada plan urbano representa el campo de batalla de las fuerzas de ese momento"*

A finales de este año, los primeros inquilinos pasarán a habitar IJburg. Esperan el desarrollo de otras siete islas para ser completadas hacia 2012.



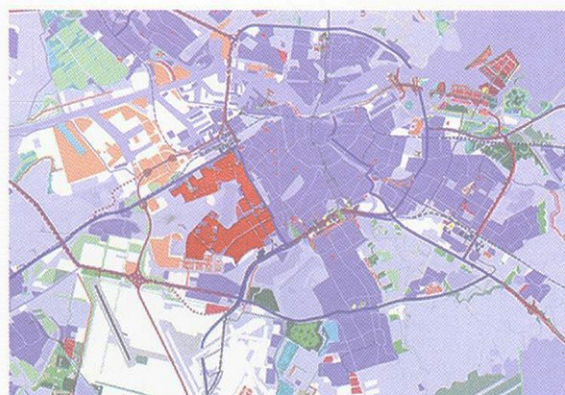
45 - DETALLE ISLA CON INTEGRACION DE PROPUESTAS ARQUITECTONICAS.

79

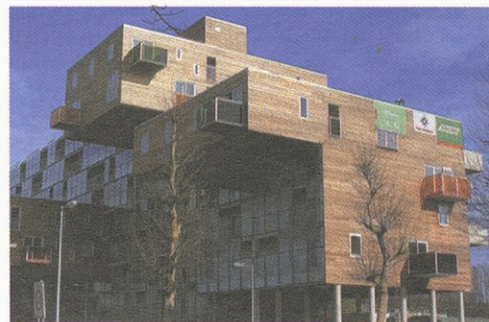
46 WEST - OESTE

La arquitectura con fecha de caducidad. Bloques racionalistas abiertos construidos entre los años 1928 y 1970 se demolerán para dar paso a arquitecturas más controlables. Del espacio público a espacios semipúblicos, colectivos, privados... El mercado ha vencido a la utopía de la ciudad jardín. Lo que fue un plan aislado, ahora queda muy cerca del centro. Fuera del ring pero muy cerca de este.

Las Ciudades jardín Occidentales (Westelijke Tuinsteden) son el producto de iniciativas de urbanismo deliberadas. El plan para la Ciudad jardín Occidental fue desarrollado antes de la segunda Guerra Mundial y esta basado en las ideas de la Carta de Atenas N23. La realización del plan tuvo que esperar hasta los años 1950. Fue desarrollada bajo un régimen que favoreció la fabricación en serie. Es ahora un área con casi 130.000 habitantes de los que la mitad es de origen extranjero, alcanzando en algunos barrios el 80%. Hoy día todavía el 75% del total



47 - SITUACIÓN ZONA DE ACTUACIÓN EN LA REGIÓN.

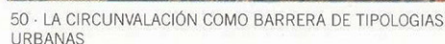


48 - NUEVAS TIPOLOGIAS PARA LA CIUDAD JARDIN



The 1928 general Plan (AUP) was developed to the letter. It extends to the west of the A10 road. It is characterised by its wide avenues, canals, open spaces and green environmental houses. Blocks of flats with shared access and stairs, and houses with gardens are the predominant typologies. Open blocks surrounded by public space are a common characteris-

In the traditional Dutch planning the actors involved are the government of the City and the District Administration, housing associations with property in the area, business organizations, welfare organizations, the police and the residents. However, new actors have come into this project, changing the structure of governing in the area. The central city administration and the four district administrations have established a new body, Bureau Parkstad collaborating office, to direct the process and organise the 14 housing associations, owners of the buildings in three consortiums N24.



En el planeamiento holandés tradicional los actores implicados son el gobierno de la Ciudad y la Administración de Distrito, las asociaciones de vivienda con la propiedad en el área, organizaciones de empresarios, organizaciones de bienestar, la policía y los residentes. Sin embargo, se han dado cita nuevos actores en este proyecto, cambiando la estructura de gobernación en el área. La ciudad central y las cuatro administraciones de distrito han establecido un cuerpo nuevo, la oficina de colaboración Bureau Parkstad, para dirigir el proceso y ocuparse de orga-

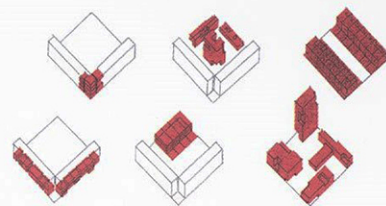
This office will determine the morphologic effect of the renovation. They defend the idea that the basic infrastructure of canals, roads and parks (defined by UAP) still constitutes the basic structure and offers enough flexibility to continue respecting it. Besides, various groups of residents have organised themselves in a new platform although with little representation of ethnic minority groups till now.

Of the 41.000 existent houses for rent, a quarter will be demolished. In addition, 11.000 new homes will be built. Many of the existing blocks will be modified. It is one of the biggest urban renovation programs that Amsterdam will undertake in many years. Social and economic renovation should incite new programs and improve the quality of public space. The tendency is to abandon the ideal of a garden city for a more urban image. The area of reform extends to several districts, and it makes it difficult to take planning decisions that affect all the areas. After gaining experience from some pilot projects, all the parts felt the need for an integral approach

to social, economic and physical aspects of the projects. Financial and planning aspects have also been considered in the final document Plan 2015. In essence, this Plan draws a distinction between formal and informal physical structures, which are the ones that define the network of public and green spaces that configure the suburban character.

The density of functions and buildings determines the urban character. The conventional criterion of "houses per hectare" is not applicable anymore in areas of mixed uses. Parkstad defines a method for determining the residential quality of any one plan in particular in relation to a series of rates of occupation, density, etc., and number of floors. Individually, these numbers say nothing of the urban character, but together they offer a good indication. The question is if this methodology is enough to co-ordinate the flow of new projects with the desired coherence and urban quality...

The beauty of consent. The achievement of an intention that satisfies all



51 · ACTUACIONES BARAJADAS SOBRE EDIFICACIÓN EXISTENTE.

nizar las 14 asociaciones de vivienda, propietarias de los edificios, en tres consorcios N24. Esta oficina determinará el efecto morfológico de la renovación. Defienden que la infraestructura básica de canales, viario y parques (definida por el AUP) todavía constituye la estructura básica y ofrece suficiente flexibilidad como para respetarla. Además, varios grupos de residentes se han organizado en una nueva plataforma aunque con poca representación de grupos de minoría étnicos hasta ahora.

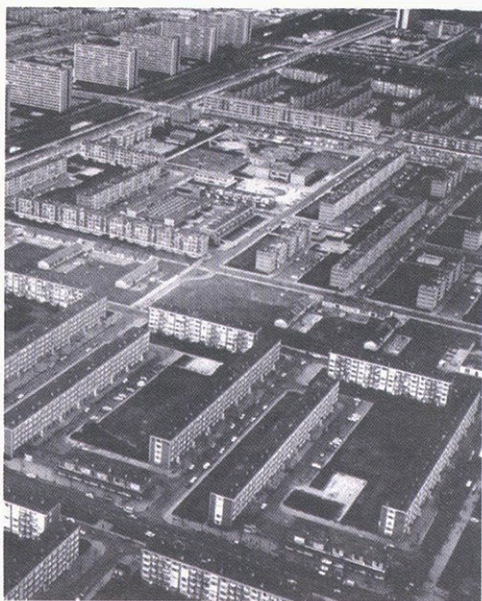
De las 41.000 viviendas de alquiler existentes, una cuarta parte será demolida. En adición, 11.000 nuevas viviendas serán construidas. Muchos de los bloques existentes serán modificados. Se trata de uno de los programas de renovación urbana más grandes con los que se enfrentará Amsterdam en muchos años. La renovación social y económica deberá incitar nuevos programas y mejorar la calidad del espacio público. Se ha tendido a abandonar el ideal de ciudad jardín por una imagen más urbana.

El área de reforma se extiende a través de varios distritos, y hace difícil tomar decisiones de planeamiento que afecten a todas las áreas. Después de haber ganado experiencia con algunos proyectos piloto, todas las partes sentían la necesidad de un acercamiento integral a los aspectos social, económico y físico de los proyectos. Aspectos financieros y de planeamiento también han sido considerados en el documento final Plan 2015. En esencia, este Plan dibuja una distinción entre las estructuras físicas formales e informales, que son las que definen la trama de espacios públicos y espacios verdes que configuran el carácter suburbano.

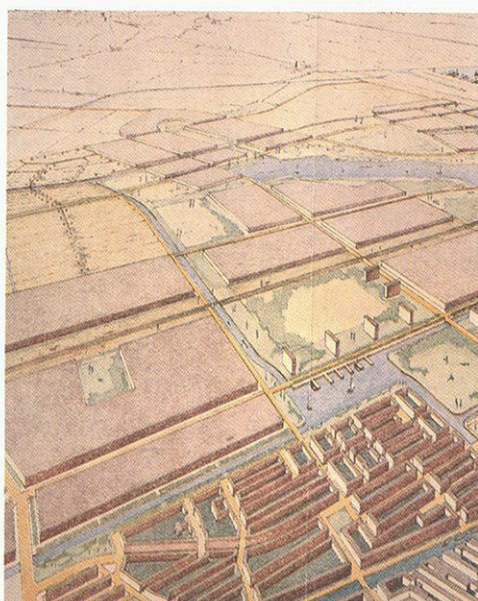
El carácter urbano viene determinado por la densidad de funciones y edificios. El criterio convencional de "viviendas por hectárea" ya no es aplicable en zonas de usos mixtos. Parkstad define un método para determinar la calidad residencial de un plan en concreto en función de una serie de índices de ocupación, densidad, etc. y número de alturas. Individualmente, estas cifras no dicen nada del carácter urbano, pero juntas ofrecen una buena indicación. La pregunta es si esta metodología es suficiente para coordinar el fluir de nuevos proyectos con la coherencia y calidad urbana deseadas...

N24 Los consorcios facilitarán el proceso de puesta en práctica y la negociación implicando al pequeño negocio y a los residentes en el proceso

81



52 · PLAN DE EXPANSION "CIUDADES JARDIN"



the parts involved. Hyper-democracy in a country of merchants, where doing business is a way of life. The market forces are so much a part of the Dutch essence that the agreement in the choice of a way of living and the economic motors act synchronously. Promoters and councillors doing trips with the architects to see similar urban networks to those they intend to create in their area of activity. An evolution discussed from an idea. Open doors to actual construction, time as an actor. The typology hybrids, forms, ways of living that exist in modern Holland are the consequence of a system forced to collaborate with its circumstances: hyper-capitalist and brutal, democratic and just, difficult to theorise.

The presentation, with a merely descriptive intention, of these four urban growth objectives, wants to reflect four ideas: being near the centre is a value (the infrastructure being closer is enough to create the city) or we can ignore infrastructure barriers (if it is a business) or what is a bit far away could be brought closer (increasing its competitiveness in the market) or being relatively far can sell (if it is exclusive)... north, south, east, west.

Money attracts money. But when money is already there one looks for something else...to find more money. This something else, between money and more money is the nub of Dutch planning and architecture. In a diffuse border between equality for all and the most capitalist individualism is the field of culture for new typologies that equal social housing and free market, fantastic infrastructures that reach everyone, demolitions and renovations of buildings only a few decades old. You pay a lot, and you get a lot back; basically it is revolutionizing the economic cycle. And you have to be well organized for this. God made the world and the Dutch made Holland25.

La belleza del consenso. La consecución de una intención que satisfaga a todas las partes implicadas. Hiper-democracia en un país de mercaderes, donde hacer negocio es una forma de vivir. Las fuerzas de mercado están tan introducidas en la esencia holandesa que el acuerdo en la selección de un modo de habitar y los motores económicos actúan en sincronía. Promotores y concejales haciendo excursiones junto a los arquitectos para observar tejidos urbanos similares a los que pretenden conseguir en sus zonas de actuación. Evolución discutida de una idea. Puertas abiertas a una construcción actual, el tiempo como actor. Los híbridos de tipologías, formas, modos de habitar que se dan en la Holanda actual son consecuencia de un sistema forzado a colaborar por sus circunstancias: hiper-capitalista y brutal, democrático y justo, difícil de teorizar.

La presentación, en pretensión meramente descriptiva, de estos cuatro objetivos de crecimiento urbano, pretende reflejar cuatro ideas: estar cerca del centro es un valor (basta acercar la infraestructura para crear ciudad) o podemos saltarnos las barreras infraestructurales (si es negocio) o lo que está un poco lejos se puede acercar (incrementado su competitividad en el mercado) o estar relativamente alejado puede vender (si es exclusivo)... norte, sur, este, oeste.

Dinero llama dinero. Pero cuando el dinero ya está ahí se busca algo más... para encontrar más dinero. Ése algo más, entre el dinero y el más dinero es el quid del planeamiento y de la arquitectura holandeses. En una frontera borrosa entre la igualdad entre todos y el individualismo más capitalista está el campo de cultivo de nuevas tipologías que igualan vivienda social y mercado libre, infraestructuras fantásticas que llegan a todos, demoliciones y renovaciones de edificaciones de pocas décadas de edad. Se paga mucho, y se recibe mucho a cambio; fundamentalmente se trata de revolucionar el ciclo económico. Y para esto hay que organizarse bien. Dios hizo el mundo y Holanda los holandeses N25.

N25 Dicho popular holandés.

54 · "SE ALQUILA FUTURO".



N1 Ministry of Housing and Planning. Ruimte maken, Ruimte delen. Vijde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2030, The Hague, January 2001, p.130

N2 The Randstad has two airports, six universities and numerous education institutions, a highly qualified and adaptable work force, an extensive transport infrastructure, a variety of housing capable of solving individual requirements, leisure installations to supply all the interests and an extensive central vegetation mass known as the green heart.

N3 Nuove forme di urbanizzazione: questioni di rappresentazione (1993-1994) Bernardo Secchi.

N4 The Noord-Zuidlijn line will connect the north of Amsterdam with the commercial station of south Amsterdam / World Trade Centre (WTC) which consists of a dual tunnel 3,8 kilometres long under the centre of the city. The line will be 9,5 kilometres long in total with eight stations: the new subway line will bring passengers from north to south without changing trains in 16 minutes. The subway can do this quick connection because it will travel at an average speed of 35 kilometres per hour, twice the normal speed of a tram.

N5 The program covers about three thousand houses. 40% will be state protected housing for renting and the rest will be destined for the free market: this mixture is stipulated legally with a minimum proportion of 30% social housing and has to happen in every construction.

N6 <http://www.noord.amsterdam.nl/CAN/SPVE/Summary.pdf>

N7 The landscape park.

N8 Most of the province is, of course, under sea level and the area called Waterland is really a series of polders illustrative of the Dutch method for gaining earth from the sea.

N9 Services 62.000m², housing 360.550 m² (approx. 3.000 units), Offices 193.500 m², Sports 17.000 m², Education 28.500 m², Hotel 9.000 m², Firms 8.000 m², Theme Shops 20.000 m², Leisure (cinemas, multicultural centre) 22.000 m² = Total 720.500 m²

N10 Resulting typology of an art stimulating legislation in Holland: the artists receive a salary in exchange for part of their work, which the state destines for rent. In these centres it is possible to rent paintings, sculptures...

N11 (<http://www.saveamsterdam.com/>)

N12 Hub is a point of transfer in which the passengers can connect with different flights of the same company to non direct destinations.

N13 Noord-Holland: Five main tunnels under the North Sea Canal link the province with Amsterdam and Schiphol. Motorways with the south of Holland assure quick and frequent connections with Paris, Brussels, Berlin and London.

N14 de Architecten Cie Amsterdam is the author office of the Plan.

N15 Literal translation of one of the premises drawn in the official draft of the Plan.

N16 Project Mahler 4: Client City of Amsterdam, Department of Physical Planning, Zuidas project group. Architects B. Medic, P. Puljiz.

N17 Cisco Systems, the world biggest suppliers of digital infrastructure digital is going to open a mega-office near IKEA in the Southeast of Amsterdam. Cisco, which made a name in the maintenance and installation of digital webs, is a driver of the new economy (...) in the canals of Amsterdam. Amsterdam, in this way, comes into the select group of global cities where the physical presence of talent and services is decisive to success in the globalisation front. The network style is so prolific that the difference between work and free time is practically non existent." Ole Bouman, Archis, June 2000.

N18 Also the Berlage Institute Amsterdam developed in its theme workshops functional distribution options for the Zuidas. See South Axis Amsterdam. The Berlage Institute 1999.

N19 An alliance of Palmbout&vd Bout, Bureau H+N+S and the Department of Planning.

N20 Waterstad IJburg, IJburgermaatschappij CV and IJdelta ontwikkelings vof consortia.

N21 Steigereiland, Haveneiland, two Reteinlanden and Buiteneiland will be created through leveling and filling and only Strateneiland through the traditional method of the polder.

N22 $400\text{ m} = 2 \times 173\text{ m} + \text{twice the width of the street}$. A fast tramway line is projected between IJburg and the city. Some space is reserved for a future bus or train line to the Zuidas and Almere.

N23 (...) we demand:

That useful analysis of rigorous statistics about the general traffic in the city and in its region is done, which would reveal the currents of circulation and quality of performance.

That the roads are classified according to their nature and built in relation to the vehicles and their speed.

That very busy crossroads are integrated to continuous circulation by changes of levels

That the pedestrian can follow different routes to those of cars.

That the streets are differentiated by their use: dormitory streets, walking streets, main streets.

That the vegetation areas isolate, in principle, the currents of great circulation.

N24 The consortiums will ease the process of putting this into practice, and the negotiations involving small businesses and the residents in the process.

N25 Popular Dutch saying.