

## The city as loft



**Kees Christiaanse**

*Arquitecto.  
Profesor de la  
Universidad de Zurich.*

There is a beautiful book on Holland, called "The embarrassment of riches" by Simon Schama, in which the Dutch culture is described in relation to her relation with the water. The Dutch people are compared with the people of Israel, who, not once, but continuously have to deal with the Great Flood. One of the penalties in medieval Holland was imprisonment in a room that was continuously flooded by water. The prisoner could only save himself from drowning by constantly pumping the water out.

Indeed, it was not until the second half of the 20th century, after the flood of 1953, when many people drowned, before the Dutch succeeded in turning the water from an enemy into a friend. With the construction of the "Delta-works", where the islands of Zeeland were closed off from the sea, a gigantic lake-and lagoon-area was generated, where a true leisure-culture developed, parallel with the arrival of the welfare-state.

In the following decades ever more courageous proposals were conceived to transform the land with water-related projects into a blueprint for the eternal leisure-society.

These projects consist either of enormous land winning-projects that create a new dune-wall in front of the North Sea coast, like the Waterman-scheme, projects that (re)flood the grasslands of obsolete agricultural areas, or new housing districts in former harbours. The insatiable possibilities to create new "rural landscapes", is best shown in the "Oostvaardersplassen" in the Flevopolders, where hydrotechnical problems resulted in an unintended landscape, that developed within 25 years into one of the most important natural reservations in Europe. Apart from many sorts of birds, that had long ago disappeared from Holland, the area is inhabited by buffalos and wild horses. These horses originate from an almost extinct Mongolian breed, only a few of which survived in Zoos. After a breeding-programme they were reimported by plane to Mongolia to be freed into real nature.

Being used to taking over the role of the Creator, the debate about authenticity and artificiality in urbanism is not very relevant for the Dutch.

The need to cooperate intensively in the struggle against the water, the early banishment of feudalism and the possibility for poor people to obtain land-concessions in exchange for drainage-services, led to a sober and common sense-based society. In urbanism this is reflected in a paradoxal combination: an extremely democratic and decentralized decision-making structure within an extremely centralized spatial planning structure. The "maakbaarheid" of the landscape and the consensus-society have turned the Netherlands into a cultural landscape, in which large interventions can be realized quickly with relatively little bureaucracy and resistance. This explains the relative lack of emotion of the Dutch towards modernization processes in urbanism.

### La ciudad como loft

En Holanda tenemos un bello libro llamado "The embarrassment of riches" (La vergüenza de los ricos) de Simon Schama, en el que la cultura holandesa se describe basándose en la estrecha relación que guarda con el agua. Se compara a los holandeses con los israelitas, quienes, no en una sola ocasión, sino continuamente, se ven obligados a lidiar con la gran inundación. Uno de las penas más utilizadas de la Holanda medieval era el encierro en una habitación continuamente inundada por el agua. El prisionero solo podía evitar su muerte sacando constantemente agua de la habitación. De hecho, no fue hasta la segunda mitad del siglo XX, tras la inundación de 1953, en la que gran parte de la población pereció ahogada, cuando los holandeses triunfaron y consiguieron convertir el agua, su eterno enemigo, en una presencia amistosa. Con la construcción de "Delta-works", donde las islas de Zeeland quedaron aisladas del mar, se generó una zona gigantesca de lagos y lagunas en la que se desarrolló una auténtica cultura del ocio que coincidió con la llegada del estado del bienestar.

Durante las siguientes décadas se concibieron propuestas aún más atrevidas para transformar el territorio con proyectos

relacionados con el uso del agua en un diseño de la eterna cultura del ocio.

Dichos proyectos son o bien enormes proyectos para ganar tierra al agua que crean una nueva pared de dunas frente a la costa del mar del Norte como el Waterman-scheme; o proyectos, que vuelven a inundar la superficie de pasto de antiguas zonas agrícolas; o bien nuevos distritos de viviendas en antiguos puertos. Las inmensas posibilidades de crear nuevos "paisajes rurales" se muestran perfectamente en "Oostvaardersplassen" en los Flevopolders, donde los problemas hidrotécnicos dieron como resultado un paisaje inesperado que tras un desarrollo continuo de veinticinco años se convirtió en una de las reservas naturales más importantes de Europa. Además de una inmensa variedad de pájaros que había abandonado Holanda mucho tiempo atrás, la zona está habitada por búfalos y caballos salvajes. Estos caballos procedían de una raza de Mongolia casi extinta de la que sólo quedaban unos pocos ejemplares en zoos. Tras un programa de cría, y una vez aumentado, su número, volvieron a ser trasladados a Mongolia para vivir en libertad en plena naturaleza. Acostumbrados a tomar el papel de creadores, el debate sobre la autenticidad y la artificialidad en el urbanismo no resulta de especial relevancia para los holandeses.

Rotterdam develops so fast that after three years some places are not recognizable any more. The city was originally situated on the North-side of the river New Maas, and only expanded on the south bank at the end of the 19th century. In 1940 the most important harbours on both sides of the river were still closely related to the city. Since 1945 the harbour grew over a length of 45km towards the coast near Hook of Holland. In recent years the harbour has grown at the rate of 500 hectares per decade towards the North Sea, and occupies a manyfold of the surface of the city herself. The scale-jump in shipping-technology forced the harbour activities, which had had an active exchange with city life until 1940, to leave the smaller harbours. This resulted in the availability of large areas directly adjacent to the centre. The city develops like Amsterdam from a harbour-city into a residential and office-city with "Venetian" ambitions.

When the first harbour basins became available at the end of the 70's, few people were conscious of the fact that 15 years later the development of housing in former harbour areas would become the key to the revitalization of our inner cities and even the saviour of a specific form of urbanity. The first areas were generally built with traditional housing-types under the influence of local action groups. In the political climate of the 70's was only place for social housing to solve the housing-shortage, financed by councils and housing-corporations, and supported by city-renewal subsidies of the state. An example is the Y-plein in Amsterdam-North designed by OMA in 1980. On a site that on this moment would be considered as an absolute top-location, 1400 social housing-units with amenities were realized. The initial effort by OMA to densify the area with highrise buildings and create a skyline along the waterfront was blocked by a veto of the local residents, who had considerable influence on the programme: half of the houses consisted of single-family row-houses. This suburban working-class idylle in the tradition of the garden cities on a strategic waterfront location opposite the Central Station, a naive reflection of Kurt Tucholsky's "...vorne die Friedrichstrasse, hinten die Ostsee..." was an unconscious forerunner of the high-density row-housing projects of the 90's, like Borneo-Sporenburg in Amsterdam and de Müller pier in Rotterdam.

While the Y-plein was still characterized by an urbanistic sensibility and typological inventivity, most harbour-areas from that period contain a monoculture of housing and a step-motherly relationship with the water. The harbour was considered as a rest-area, where social problems are being stored. While city-renewal in Amsterdam was confined to the inner city instead of large-scale interventions in the harbour (for the people of Amsterdam the canals are the waterfront), in Rotterdam a revolution in thinking about the city and the harbour took place.

In the middle of the 70's the Leuvehaven in the centre was filled with a monkeyrock-like housing-complex as part of the Waterverband-concept, which succeeded in filling all vacant sites in the centre with human-scale brick buildings in earth-colours, a "Critical Reconstruction" avant-la-lettre. In the Old Harbour (the oldest harbour-basin in Rotterdam) a project by architect Piet Blom was constructed, consisting of cubic tree-houses and monkey-rocks. Traditional ships were moored in the harbour and the buildings were filled with

La necesidad de una intensa cooperación en la lucha contra el agua, la temprana extinción del feudalismo y la posibilidad para los más desfavorecidos de obtener concesiones de tierra a cambio de realizar labores de drenaje les ha llevado a obtener una sociedad sobria y guiada por el sentido común. En el urbanismo este hecho se refleja en una combinación paradójica: una estructura de toma de decisiones extremadamente democrática y descentralizada dentro de una estructura de planeamiento espacial extremadamente centralizada. La "maakbaarheid" del paisaje y la sociedad de consenso han convertido a Holanda en un paisaje cultural, en el que es posible realizar grandes intervenciones rápidamente, con poca burocracia y sin encontrar excesiva oposición. Esto explica la relativa falta de emoción de los holandeses por los procesos de modernización en el urbanismo.

Rotterdam se desarrolla a tal velocidad que después de solo tres años algunos espacios ya no son reconocibles. En sus orígenes, la ciudad estaba situada en la ribera norte del río New Maas, y no se expandió a la sur hasta finales del siglo XIX. En 1940 los puertos más importantes a ambos lados del río, seguían muy ligados a la ciudad. Desde 1945 el puerto creció superando los 45 km de costa y hasta alcanzar "Hook of Holland". En los últimos años, el puerto ha seguido creciendo

a una velocidad de 500 hectáreas por década hacia el mar del Norte, y ocupa una gran parte de la superficie de la propia ciudad. El salto cualitativo que se dio en la industria naviera forzó a las actividades portuarias, que habían mantenido un activo intercambio con la vida de la ciudad hasta 1940, a abandonar los puertos pequeños. Como resultado se obtuvieron grandes franjas de terreno libre cerca del centro de la ciudad. La ciudad se desarrolla, al igual que Amsterdam, y pasa de ser una ciudad portuaria a una ciudad residencial y con amplias zonas de oficinas con pretensiones venecianas.

Cuando las primeras cuencas portuarias comenzaron a quedar libres a finales de los 70, muy pocos fueron conscientes de que apenas quince años después, el desarrollo de viviendas en las antiguas zonas portuarias se convertiría en la clave para la revitalización de nuestras ciudades interiores, e incluso en la forma de salvación de una forma específica de urbanidad. Generalmente, en las primeras zonas se construyeron viviendas típicas tradicionales bajo la influencia de grupos de acción local. Con el clima político de los 70, solo había lugar para un tipo de vivienda: la vivienda social que resolvía los problemas de escasez de unidades de habitabilidad, financiada por ayuntamientos y corporaciones, y apoyada por subsidios estatales para la renovación de las ciudades. Un ejemplo de ello es Y-

pizzeria's and cafés turning the place into a popular entertainment centre. The success of this calvinistic version of Port Grimeaud definitely focused the attention on the potential of an urban culture in the harbour.

Simultaneously with the Y-plein in Amsterdam, OMA was asked to design a high-rise complex in Rotterdam. The design was a hybrid, 99m high building of towers contained in a slab. One of the towers was individualized into a panoramic-tower in the shape of an elevated segment of the Old Willem's bridge. By contortions, inclined facades and transparent views the towers reflected the water in all directions, while the building when passing along the river visually folded in and out like an accordion. The scale-contrast caused by its form and height refers to the traditional contrast between grain silo's, steamships and warehouses along the quay and the lower residential districts beyond. The OMA building, that was way ahead of its time and was the first design in Holland that consisted of flexible lofts, was never realized. Now, 20 years later, the design experiences its reincarnation in the shape of the building "The Rotterdam" at the other side of the river opposite the former mooring place of the legendary passengership "New Rotterdam". The big difference with its predecessor is the programmatic mix that turns "The Rotterdam" into a mini-city, resulting from the increasing consciousness about mixed functionality and urbanity that can be derived from the evolution of successive waterfront projects in Rotterdam and Amsterdam.

In *The History of the City* Leonardo Benevoli defines the transition from village to city as the point when people begin to practise different professions –in other words, when complex networks develop. By analogy we could now, a thousand years later, define our idea of urbanity as the point when new or unexpected networks arise from the combination of old ones. Among the places where new forms of city life develop are former harbour and railway sites.

In many cities there are indications that such areas are ultimately salvaging the concept of urbanity as we like to see it and are giving it new content. Their ability to do so derives from various factors such as a location close to the city centre, a good potential for access, and a characteristic mixture of historic and contemporary elements and larger and smaller scales. They allow different uses to develop both informally and officially in a symbiosis of cultural, everyday and commercial activities.

Neither the city centre nor the periphery satisfies these conditions. The city centre is made into an adventure park given up to fun shopping and entertainment, and is too expensive. The periphery is too anonymous, too far away, too one-dimensional, and not dense enough.

Thus, harbour areas can overtake the role that neighborhoods like Greenwich Village played in the 70's.

plein en Amsterdam-North diseñado por OMA en 1980. En un emplazamiento que actualmente se consideraría privilegiado, se construyeron 1.400 viviendas con diferentes tipos de equipamientos. El esfuerzo inicial de OMA por aumentar la densidad de la zona con edificios altos y por crear una especie de "skyline" a lo largo del frente marítimo quedó bloqueado mediante el veto de los habitantes locales, que ejercieron una considerable influencia en el programa: la mitad de las viviendas eran unifamiliares. Este idílico suburbio de clase trabajadora en la más pura tradición de las ciudades jardín, emplazado estratégicamente en un frente marítimo y junto a la Estación Central, este inocente reflejo del "... vorne die Friedrichstrasse, hinten die Ostsee..." de Kurt Tucholsky sería el predecesor inconsciente de los proyectos de alta densidad de viviendas de los 90, como Borneo-Sporenburg en Amsterdam y de Müller-pier en Rotterdam. Mientras Y-plein seguía estando caracterizada por una sensibilidad urbanística y por una inventiva tipológica, la mayoría de las zonas portuarias de este periodo contienen una monocultura de vivienda y una relación maternal con el agua. El puerto estaba considerado como una zona de descanso, donde los problemas sociales quedaban relegados a un segundo plano. Mientras que la renovación de la ciudad en Amsterdam se limitó a la ciudad interior, en lugar de a

grandes intervenciones en el puerto (para los habitantes de Amsterdam el "frente marítimo" está formado por los canales), en Rotterdam se produjo una revolución sobre la idea de la ciudad y del puerto que se tenía hasta el momento.

A mediados de los 70 el Leuvehaven, situado en el centro, se pobló con un complejo de viviendas que imitaba las "rocas de los monos" de los zoos, como parte del concepto "Waterverband" que triunfó en llenar todo el espacio vacío del centro con edificios de ladrillo a escala humana en colores terrosos, una "reconstrucción crítica" a la carta. En el puerto viejo (el puerto más antiguo de Rotterdam) se construyó un proyecto del arquitecto Piet Blom, que consistió en viviendas en forma de casas de árbol cúbicas y rocas de monos.

Los barcos tradicionales se conservaron en el puerto y los edificios se llenaron de pizzerías y cafés, convirtiendo el lugar en un centro popular de entretenimiento. El éxito de esta versión calvinista de Port Grimeaud consiguió definitivamente centrar la atención popular sobre el potencial de creación de una cultura urbana en el puerto.

Simultáneamente a la construcción de Y-plein en Amsterdam, OMA recibió el encargo de diseñar un complejo de viviendas a gran altura el Rotterdam. El diseño era un híbrido formado por torres de noventa y nueve metros de alto, contenidas en

While the apartment towers of young offices like Mecanoo in the harbour of Rotterdam pushed the architectonical analphabetism from the 70's into the background, in the East Harbour Area in Amsterdam a smouldering fire of urbanity emerged.

The areas of "waiting land" require new strategies for their development –although, with the constantly shifting front lines of gentrification, some of them have stopped "waiting" long ago. The debate between the protagonists of "critical reconstruction" and the "modernists" on the site of the former Wall and other abandoned land in Berlin was not so much about the compact 19th-century city versus the polycentric archipelago of urban islands. Nor was it about preserving the Wall zone as a monument to history. Rather, it was about acknowledging that abandoned land provides physical nourishment for the development of sustainable urban structures, cultures and networks, and that this is usually destroyed when such an area is completely built up according to traditional planning processes.

Unstable and often unofficially used at first, a brownland site is not protected in its status as such and is therefore vulnerable. Developing directives for these "waiting lands" is therefore very important. The point is not so much about keeping the land free or maintaining the status quo. After all, the pressure to develop and the need for yield, if available, are impossible to resist. Rather, it is about directing a gradual and open-ended development, where the existing qualities as far as both physical structure and activities are concerned are recognized for their mutually complementary and fertilizing processes as lasting capital.

The KNSM-island in Amsterdam, designed by Jo Coenen, would originally have been built with new buildings into a cliché, monocultural housing-development. This did not happen, because some existing buildings and warehouses were occupied by informal activities: a sail-boat restoring co-operative, a theatre company, several carpet dealers, a club, squatters, and less attractive uses. The city and investors were forced to leave standing some of the old buildings actually not worth preserving, along with their residents, and to integrate them into the new architecture. One large hall was left for a small sum to a young investor who rented it out for low-budget high culture activities because the official investors did not believe that it would be a marketing success. This initial mixture of different activities ultimately led KNSM Island to become not a parasite on the urbanity of the inner city but an urban centre itself. The sailing freaks turned into a respectable yachting business. In the meantime, the large hall became a major start-up centre and has attained cult status with well-known galleries, designer shops and an Albert Heijn supermarket, the symbol of the Dutch business establishment. In analogy with the existing buildings the KNSM-island typological forms a harbour-pier with large buildings like warehouses (ocean steamers) along a central boulevard highlighted by the Piraeus apartment-building by the architects Kollhoff and Rapp: a splendid example of cultural recycling, in which references to harbour and industrial architecture and the Amsterdam School

---

una misma superficie. Una de las torres fue individualizada y convertida en una torre panorámica adoptando la forma de un segmento elevado del Old Willem'sbridge mediante contorsiones, fachadas inclinadas y vistas transparentes las torres reflejaban en agua en todas direcciones, mientras que el edificio visto desde el río se doblaba hacia dentro y hacia afuera como un acordeón gigante. El contraste de escala causado por su forma y su altura hace referencia al contraste tradicional entre los silos de grano, los barcos de vapor y los almacenes de la bahía y de los distritos bajos residenciales que se encontraban detrás. El edificio OMA, que se adelantaba muchísimo a su tiempo y era el primer diseño de Holanda formado por lofts flexibles, nunca se realizó. Ahora, veinte años después, dicho diseño experimenta su reencarnación en la forma del edificio "The Rotterdam", situado en la otra ribera del río, frente al antiguo anclaje del legendario barco de pasajeros "New Rotterdam". La gran diferencia con su predecesor es la mezcla programática que convierte a 'The Rotterdam' en una mini-ciudad resultante de la creciente conciencia de la funcionalidad mixta y de la urbanidad que se deriva de la evolución de sucesivos proyectos sobre frentes marítimos en Rotterdam y Amsterdam.

En *The History of the City* (La historia de la ciudad), Leonardo Benevolo define la transición de pueblo a ciudad como el

punto en el que la gente comienza a practicar diferentes profesiones –en otras palabras, cuando empiezan a desarrollarse redes complejas. Por analogía, ahora, casi mil años después, podríamos definir nuestra idea de urbanidad como el punto en el que surgen nuevas o impredecibles redes gracias a la combinación de las antiguas. Entre los lugares en los que se desarrollan nuevas formas de ciudad se encuentran los antiguos puertos y las antiguas vías ferroviarias.

En muchas ciudades ya vemos indicadores de que dichas zonas están salvando el concepto de urbanidad, o al menos así nos gusta considerarlo, y le están dando un nuevo contenido. Su habilidad para hacerlo deriva de varios factores como la ubicación cerca del centro de la ciudad, un gran potencial de acceso y una mezcla característica de elementos históricos y contemporáneos y de grandes y pequeñas escalas. Permiten diferentes usos para desarrollar, formal e informalmente, una simbiosis de actividades diarias, culturales y comerciales.

Ni el centro de la ciudad ni la periferia satisfacen estas condiciones. El centro de la ciudad es como un gran parque de atracciones entregado al ocio, a las compras y al entretenimiento, y es demasiado caro. La periferia es demasiado anónima, demasiado lejana y unidimensional, y carece de la adecuada densidad.

return in a new interpretation into an idiosyncratic sculpture. Next to the KNSM-island the Java-island was projected, designed by Sjoerd Soeters, according to a completely different concept. Soeters cut the pier into five pieces, divided by real canals, and projected middle-european perimeter blocks with internal courtyard onto the islands. Along the canals private canal houses were built and along the quays apartment-buildings with court-houses. The buildings were designed as modules by several architects and distributed in a random way across the site, in order to give an impression of complexity and generation. Despite the flabbergasting result, the pub-like spaces on the corners of the blocks, due to the lack of businesses and existing users the Java-island is merely a housing-neighborhood. This is also the case with Borneo-Sporenburg, designed by West 8. The traditional scale-contrast between harbour utilities and urban districts is thematized in an extreme densified and low patio-typology of single-families houses, accentuated by several very large buildings, among which KCAP's loft-building 'Fountainhead'. A big step forward towards a certain degree of mixed functionality is the allotment of private patio-houses that make living-working activities at street level possible . Real mixing of functions is being accomplished in the meantime along the Oostelijke Handelskade. Here, a large amount of warehouses are turned into lofts, business space, club or shops, whereas next to and on top of them new buildings emerge, varying from a cruise-terminal with hotel and theater to social housing, exclusive offices, living-working units for starters and expensive penthouses. The official investors have focused their marketing-strategies under the influence of informal users of the art and club-scene on mixing low budget/high culture and high budget/low culture programmes. The construction of spacious houses with flexible ground floors near the city centre, such as those built on Kop van Zuid and the Müller Pier in Rotterdam, is not only the result of increasing demand from the well-to-do who want to move back to town. There is also a growing awareness that precisely these residents will function as catalysts for a sustainable urban culture. The phenomenon is demonstrated in London, which has one of the most successful urban cultures in the world.

Meanwhile, a project is underway in Amsterdam North, connected to our research project "Urban Catalysts" where the development process no longer originates with shareholders (who are only involved in the project financially), but with stakeholders (who have vested interests in local business). The careful direction of activities on site, interests, financial analyses and other factors is initiating a sustainable development that permits a urban mixture of poor and rich, business and dream-activities.

A simple, but illustrative comparison can be made between the neighborhood participation processes of the 70's and 80's, and the stakeholder management that we employ nowadays. In the 70's the squatters, residents and local politicians dominated the decision-making process over the investors and central politics, a situation that was of course not real and therefore rejected. This led in the 90's towards a revolution: investors and central politicians regained power, parallel to the growth of the new economy. Now we have

---

Por este motivo, las áreas portuarias pueden adoptar el papel que vecindarios como Greenwich Village jugaron en los 70. Mientras que las torres de apartamentos de nuevas oficinas como Mecanoo en el puerto de Rotterdam arrastraron el analfabetismo arquitectónico de los 70 a un segundo plano, en la zona este del puerto en Amsterdam surgió una nueva hogaña de urbanidad.

Las zonas de "suelo a la espera de ser construido" requieren nuevas estrategias para su desarrollo –aunque con las constantemente cambiantes líneas de aburguesamiento, muchas de dichas zonas dejaron de "esperar" hace tiempo. El debate entre los protagonistas de la "reconstrucción crítica" y los "modernistas" sobre la zona en la que se emplazaba el antiguo Muro de Berlín y otras zonas abandonadas no se centraba tanto en el carácter compacto de la ciudad del XIX como en el archipiélago policéntrico de islas urbanas. Tampoco se trataba de preservar la zona del Muro intacta como monumento histórico, sino más bien de admitir que el suelo abandonado proporciona alimento físico para el desarrollo de estructuras, culturas y redes urbanas sostenibles, y de admitir que normalmente dichos elementos quedan destruidos cuando la zona se construye siguiendo al pie de la letra los procesos tradicionales de planeamiento.

Inestables, y en un primer momento, utilizadas sin permiso previo, las zonas "grises" de las ciudades no están protegidas, y por eso son vulnerables. Por este motivo el desarrollo de directivas para estas zonas "a la espera de ser construidas" resulta indispensable. El problema no está en mantener las zonas libres o en mantener su status. Después de todo, la presión por desarrollar estas zonas y por sacarles rendimiento, si ello es posible, son tentaciones muy difíciles de resistir. El problema radica en dirigir un desarrollo abierto en el que las cualidades existentes, en lo que a estructura física y actividades respecta, se organicen por su mutual complementariedad y sus procesos fertilizadores como capital duradero.

La KNSM-island en Amsterdam, diseñada por Jo Coenen, debía haber sido en su origen poblada por nuevos edificios que correspondían al cliché de desarrollo de viviendas unifamiliares. Sin embargo, no fue así, ya que algunos de los edificios y almacenes ya existentes fueron ocupados por actividades informales: una cooperativa de restauración de barcos, una compañía de teatro, varios vendedores de alfombras, un club y algunos usos menos atractivos. La ciudad y los inversores se vieron forzados a dejar en pie algunos de los antiguos edificios, que actualmente no merecen ser conservados, y a integrarlos en la nueva arquitectura. Una de las zonas más amplias se dejó a un

a new nuanced way: stakeholder-management that places all participants, capitalists as well as activists in an integrated model of communication, in which the influence of each stakeholder is being agreed in advance.

Cities such as Amsterdam and Rotterdam or the harbour of Scheveningen already possess plenty of dynamism to generate new developments. In less prosperous areas, however, development strategies as discussed above are our only hope for making something happen. For the environs of the port of Magdeburg, lacking in dynamics of their own, we have proposed not only to direct the process with stakeholders but also to categorize the buildings. Buildings worth preserving will be classified into immediately usable and not yet usable (where renovation or repair is necessary). As many of the usable ones as possible will be rented out or left free of charge to start-up entrepreneurs with the condition that they renovate the premises themselves. Buildings that are not usable but worthy of preservation will be wrapped up in canvas like the Reichstag by Christo and covered with advertising or literature. The remaining buildings will be demolished. The materials will stay on the land for later use. The empty lots thus created, which largely consist of future building sites, will be used extensively for uses that have a structuring and thematic influence on the area, such as pasturing animals, growing rape or breeding sheep. The area is now in the process of transformation.

The East Harbour Area fell apart into independent projects, after an attempt for a general design vision for the Y-banks, commissioned by the city and ING-Bank, under the name of "Amsterdam Waterfront", designed in 1991 by OMA, KCAP, West 8, UN-Studio en Neutelings-Riedijk, had fallen "into the water". However the most important conclusion of the project, namely the consciousness that the waterfront should not be an attempt in harmonizing urbanism, but a multi-coloured archipelago of different urban concepts, became the leitmotiv for future policies. This appears to be a general principle, not only for a waterfront, but also for other urban areas. The unpredictability of urban developments appears to be only controllable by the archipelago-city, consisting of islands with clearly recognizable urban and functional characteristics. This phenomenon can also be observed in Rotterdam, by the successive development of different peninsula in the harbour. Most remarkable in the Rotterdam case is the successful leap across the river, symbolized by the Erasmus bridge. Mostly, cities lie on one side of the river, like Amsterdam, or grow on two bank during centuries, like Paris. Against this rule Rotterdam succeeds in transforming from a city on the river into a city where the river runs through. This is especially the result of the dutch consensus-attitude (the poldermodel). Knowing that no investor would dare to take the first step in such an enterprise, but wait until a critical mass is generated, Rotterdam made a deal with the State and a consortium of developers. Civil services, like the Court, the tax-and customs office, the Luxor theater and the Port-Authority were moved artificially to the other side of the river as long-lease tenants of buildings, built by the consortium. The next step was the realization of several thousands of housing units for different income-groups, financed by an artificially low land-price and subsidies

joven inversor por una pequeña suma, ya que éste quería convertirla en una zona de actividades culturales de bajo presupuesto y los inversores oficiales no creían que tuviera mucho éxito. Esta mezcla inicial de diferentes actividades hizo, que KNSM Island no fuera un parásito de la ciudad interior, sino un auténtico centro urbano en sí misma. Los locos de los barcos se convirtieron en respetables dueños de negocios relacionados con los yates, mientras que la zona alquilada al joven inversor se convirtió en un centro que ha adquirido la calificación de "zona de culto" gracias a la proliferación de conocidas galerías de arte, tiendas de diseño y un supermercado Albert Heijn, el símbolo de los establecimientos holandeses. En analogía con los edificios existentes, las formas tipológicas que encontramos en la KNSM-island son la de un muelle con grandes edificios como almacenes dispuestos flanqueando una gran avenida central, a su vez destacada por el edificio de apartamentos Piraeus de los arquitectos Kollhoff y Rapp: un espléndido ejemplo de reciclaje cultural en el que las referencias al puerto, a la arquitectura industrial y a la Escuela de Amsterdam vuelven con una nueva interpretación en forma de escultura idiosincrásica. Junto a la KNSM-island la Java-island fue proyectada y diseñada por Sjerd Soeters siguiendo un concepto completamente diferente. Soeters cortó el muelle en cinco piezas diferentes divididas por

canales, y proyectó manzanas perimetrales centroeuropeas con patios interiores dentro de cada una de las sub-islas. A lo largo de los canales se construyeron viviendas privadas, y a lo largo de los muelles se construyeron edificios de apartamentos con patios y jardines interiores. Los edificios fueron diseñados como módulos por diferentes arquitectos, y distribuidos al azar a lo largo y ancho del lugar, a fin de dar la impresión de complejidad y generación. A pesar del resultado y los espacios dedicados a negocios del estilo de los "pubs" en las esquinas de las manzanas, debido a la falta de negocios en la zona y a los residentes anteriores, la Java-island es un simple vecindario de viviendas. Lo mismo ocurre con Borneo-Sporenburg, diseñado por West 8. El tradicional contraste de escala entre los usos del puerto y los distritos urbanos se tematiza en una tipología de casas-patio bajas y unifamiliares extremadamente densa, acentuada por varios edificios grandes, entre los que encontramos el edificio de lofts de KCAP 'Fountainhead'. Un gran paso, hacia el alcance de cierto grado de funcionalidad mixta es la división de casas-patio privadas que hacen que las actividades laborales y cotidianas se lleven a cabo lo más "a pie de calle" posible. Por otro lado, la auténtica mezcla de funciones se está consiguiendo a lo largo del Oostelijke Handelskade. Aquí, una gran cantidad de almacenes se está convirtiendo en lofts, espacios de

for social and private housing. This explains partly the presence of luxury town-houses. The construction of spacious houses with flexible ground floors near the city centre, such as those built on Kop van Zuid and the Müller Pier in Rotterdam, is not only the result of increasing demand from the well-to-do who want to move back to town. There is also a growing awareness that precisely these residents will function as catalysts for a sustainable urban culture. The phenomenon is demonstrated in London, which has one of the most successful urban cultures in the world, and mainly based in terrace houses.

Despite all this, these designs are not radical enough to create more than traditional patterns of use, especially during periods of shrinking demand for real-estate, due to the stagnation of the economy. Also the impossibility to stimulate the freedom of the individual lot, due to the large-scaled organization of the Dutch building-industry, have frustrated the ambitions to realize "lofty" living-working units on the Müller pier. Therefore, new experiments are initiated, for instance at the Lloyd's Pier, where tall towers with rental-apartments by investors are mixed with small-scaled projects for "personal housing", an extreme contrast that is becoming normal in the Rotterdam skyline.

However, all these schemes lack a radical mixture of traditional "urban" functions with large-scaled elements of contemporary society, like distribution-centers, clean and transparent production facilities and transport-logistics. Off all places, the harbour is the best breeding ground for this exciting potential for real contemporary urbanity.

For the Waalhaven in Rotterdam and the waterfront in Oslo, we developed a phasable structure of city-blocks. Apart from the obligatory commercial functions, expensive townhouses and cultural amenities, there is place for a transferium, a distribution center in combination with a small container-terminal, or an Ikea.

To end, here are the original ambition for the Müller pier from "The City as Loft": The key concept here is "loft". The concept of the loft implies a space for living and working used by culturally committed and globally thinking people. It is a space with character and large dimensions that can be occupied with few but effective means. No wonder when we design a new building for sites as described above that we say we have designed an "occupied attic". Buildings in these sites are flexible; they have a lot of light, large surfaces and high ceilings. Yet they are not flexible in the usual sense that leads to conventional structures lacking in quality. Instead, they provide powerful, adaptable architectural spaces.

In these sites one can observe that the concept of the loft is also applicable to the larger urban planning context. Regardless of the exact shape taken by the buildings, open space creates a powerful, architectonic spatial unit that gives a site a clear orientation and fixes it in the city. It is partly formal, partly available for

negocios, clubs o tiendas, mientras nuevos edificios surgen constantemente junto a dichos espacios o incluso encima de ellos. Edificios dedicados a diferentes usos que van desde una terminal de cruceros con un hotel y un teatro, hasta viviendas sociales, oficinas exclusivas, unidades de vivienda y trabajo para emprendedores y caros áticos. Los inversores oficiales han centrado sus estrategias de marketing en usuarios informales de los locales dedicados al arte o de los clubs y en programas de bajo presupuesto/ alto nivel cultural o bajo nivel cultural/alto presupuesto. La construcción de viviendas espaciosas con plantas flexibles cerca del centro de la ciudad, como aquellas construidas en Kop van Zuid y el muelle Müller en Rotterdam, no solo es el resultado de la creciente demanda de aquellos privilegiados que quieren volver al centro de la ciudad, sino que también hay una creciente conciencia de que precisamente este tipo de residentes funcionarían como catalizadores de una cultura urbana sostenible. Este fenómeno ha quedado demostrado en Londres, que ha desarrollado una de las culturas urbanas con más éxito del mundo.

Mientras tanto, se está llevando a cabo un proyecto en Amsterdam North que tiene cierta conexión con nuestro proyecto de investigación "Urban Catalysts" ("Catalizadores urbanos"), en el que el proceso de desarrollo ya no está originado por los

accionistas (que solo se involucran en el proyecto a nivel financiero), sino por los interesados (que han puesto sus miras en los negocios locales). La cuidadosa dirección de las actividades a pie de obra, los intereses, los análisis financieros y demás factores están iniciando un desarrollo sostenible que permite una mezcla urbana de pobreza y riqueza, de negocios y de actividades fuera de lo común.

Se puede establecer una comparación simple, pero ilustrativa entre la participación del vecindario en los procesos de los 70 y 80, y la gestión de los interesados en el desarrollo de un proyecto determinado que utilizamos hoy en día. En los 70 los okupas, los residentes y los políticos locales dominaban el proceso de toma de decisiones ante los inversores y los, políticos del gobierno central, una situación que no tenía ninguna base real, por lo que fue rechazada. Este clima imperó hasta los 90, cuando se produjo una auténtica revolución: los inversores y los políticos del gobierno central recuperaron el poder, paralelamente al crecimiento de la nueva economía. Ahora tenemos el bosquejo de un nuevo modo de actuación: la gestión por parte de los interesados, que sitúa a todos los participantes, socios capitalistas y activistas dentro de un modelo integrado de comunicación, donde la influencia de cada interesado queda acordada de antemano.



Müller pier, Rotterdam 1998.

occupation. Both the open space and the buildings can be made of materials that show the contrast between new and old recycled materials from that piece of land, such as cobblestones, parts of railway tracks and other found objects. The re-used materials acquire a new interpretation and provide historical depth at the same time. The buildings can be freestanding sculptures or blocks of urban spatial units. This "flip-flop" effect conveys a completely new kind of feeling of urban space. The depth of the buildings creates specific typologies, often with semi-public inner realms that give the urban architectural context a two-fold basis. These spatial conditions make it possible to apply the loft's properties out of doors and to cause its spacious, dynamic and functionally varied qualities to take effect in the city.

During the presentation of the Pakhuizen project on the eastern commercial dock in Amsterdam, the architect Felix Claus answered a question about the appearance of his residential building with the comment: "I have designed an occupied attic". Around the same time I was giving a guided tour to a client through the new building of the University of Rotterdam and told him that we had actually designed a converted warehouse. Thereupon the man commissioned us to design a building as a spatial and architectural sculpture. The programme was to be determined later. The converted warehouse provides optimal premises for an advertising agency. A new design following a carefully prepared programme would never have attained a comparable degree of characteristic identity and quality. The same is true for the Hotel New York in the former head office of the Holland-America Line in Rotterdam and for the Café Amsterdam on the former GWL grounds.

The success of this form of cultural recycling is not only due to the historical component and the location but also to powerful architectural characteristics and a certain spaciousness of the dimensions. These buildings derive their appeal from the resistance that the new occupant must overcome. Evidently buildings become better when they are not designed for a specific use, and the building and the programme must adapt to each other. Recycling and attributing typology occurred often in the past. Growing up in southern Amsterdam I was convinced that I could see the central station from Lairesse Street and did not find out until later that it was the Rijksmuseum I was looking at. Up to the early 20th century it was normal for city blocks and public buildings to be designed in terms of typology, whereby the programme played a subordinate role. The winning design for a theatre in Porto by Rem Koolhaas is an enlarged version of an earlier design for a house. His "fuck the context" statement was obviously augmented by "fuck the programme." Kasimir Malevich knew all this already. He wanted his fantastical Architectonics to be occupied programmatically by a civilisation that deserved them: "Without a function the Architectonics simply exist, built of (non)transparent glass, concrete, tar paper, heated by electricity ... accessible throughout for the people who inhabit them and who can sit on their outer surfaces when the weather is nice ..."

---

Las ciudades como Amsterdam y Rotterdam o el puerto de Scheveningen ya poseen mucho dinamismo para generar nuevos desarrollos. Sin embargo, en zonas menos prósperas las estrategias de desarrollo anteriormente descritas son nuestra única esperanza de cambiar algo. Para los alrededores del Puerto de Magdeburg, que carecen de dinamismo propio, hemos propuesto no solo dirigir el proceso a través de los interesados, sino también categorizar los edificios. Los edificios que sean dignos de ser preservados serán clasificados en "de uso inmediato" y "no utilizables por el momento" (en aquellos en los que la renovación o la reparación sea necesaria). La mayoría de los de "uso inmediato" se alquilarán o se dejarán libres de costes para emprendedores a condición de que la renovación de los permisos corra de su cuenta. Los edificios que no sean utilizables pero que merezcan ser conservados quedarán envueltos por lienzos como el de Christo en el Reichstag y cubiertos por publicidad o literatura. Los restantes edificios serán demolidos. Los escombros se dejarán en la zona para su uso posterior. Las parcelas vacías que surjan tras esta operación, que en su mayoría serán terrenos edificables, se utilizarán principalmente para usos que tengan una influencia estructurante y temática en la zona, tales como zonas de pasto para animales o zonas para

la cría de ovejas. La zona se encuentra actualmente en proceso de transformación.

La zona de East Harbour se dividió en numerosos proyectos independientes una vez que el intento de implementar una única visión de diseño para los Y-banks, apoyado por la ciudad e ING-Bank, bajo el nombre de "Amsterdam Waterfront" ("Frente marítimo de Amsterdam") y diseñado en 1991 por OMA, KCAP, West 8, UN-Studio y Neutelings-Riedijk, quedara en "agua de borrajas". Sin embargo, la conclusión más importante a la que se llegó con el proyecto fue la toma de conciencia de que el frente marítimo no debería ser un intento de armonización del urbanismo, sino un archipiélago multicolor de diferentes conceptos urbanos, un concepto que se convertiría en *leitmotiv* de futuras políticas. Este parece ser el principio fundamental, no solo para el frente marítimo, sino también para otras zonas urbanas. El factor impredecible de los desarrollos urbanos parece ser únicamente controlable mediante una ciudad-archipiélago, consistente en islas con unas características urbanas y funcionales claramente reconocibles. Este fenómeno también puede observarse en Rotterdam, mediante el sucesivo desarrollo de diferentes penínsulas en el muelle. Lo más reseñable en el caso de Rotterdam es el "salto" del río simbolizado por el puente Erasmus. Generalmente, las ciuda-

des se afincan en las riveras de los ríos, como ocurre con Amsterdam, o crecen y se extienden a ambas riveras con el paso de los siglos, como París. Contra esta regla, Rotterdam ha triunfado al haber logrado transformar una ciudad situada en la rivera de un río, en una ciudad atravesada por el cauce de agua. Aquí vemos especialmente reflejado el resultado de la actitud de consenso holandesa (el modelo de los polders). Sabiendo de antemano que ningún inversor se atrevería a dar el primer paso hacia una empresa tan arriesgada, pero a la vez, sabiendo esperar hasta que se generara una masa crítica importante, Rotterdam hizo un pacto con el estado y con un consorcio de emprendedores. Los servicios civiles como los juzgados y las oficinas de hacienda y de atención al ciudadano, el teatro Luxor y la autoridad portuaria fueron artificialmente trasladados a la otra rivera del río con acuerdos de leasing y alquiler a largo plazo sobre edificios construidos por el consorcio. El siguiente paso fue la construcción de varios miles de viviendas para grupos poblacionales con diferente poder adquisitivo, financiada por una serie de subvenciones para viviendas privadas y sociales y por una reducción ficticia del precio del suelo. Esto explica en parte la presencia de grandes casas de lujo. La construcción de viviendas espaciosas con plantas flexibles cerca del centro de la ciudad, como aquellas construidas en Kop van Zuid y el muelle Müller en Rotterdam, no sólo es el resultado de la creciente demanda de aquellos privilegiados que quieren volver al centro de la ciudad, sino que también hay una creciente conciencia de que precisamente este tipo de residentes funcionarían como catalizadores de una cultura urbana sostenible. Este fenómeno ha quedado demostrado en Londres, que ha desarrollado una de las culturas urbanas con más éxito del mundo basada principalmente en viviendas unifamiliares con jardín.

A pesar de todo, estos diseños no son lo suficientemente radicales como para crear algo distinto a esquemas tradicionales de uso, especialmente durante los períodos de escasez en la demanda de vivienda debidos al estancamiento de la economía. También la imposibilidad de estimular la libertad de la parcela individual, debido a la organización a gran escala de la industria constructora holandesa, ha frustrado las ambiciones de edificar unidades de vivienda y trabajo estilo "loft" en el Müller Pier. Por este motivo, se están llevando a cabo nuevos experimentos, por ejemplo en el Lloyd's Pier, donde las altas torres de apartamentos de alquiler promovidas por los inversores conviven con proyectos a pequeña escala de viviendas personalizadas, un contraste extremo que se está haciendo ya frecuente en el "skyline" de Róterdam.

Sin embargo, todos estos esquemas adolecen de una falta de mezcla radical entre las funciones tradicionales urbanas y los elementos a gran escala de la sociedad contemporánea, como centros de distribución, instalaciones de producción limpias y transparentes y logística para transporte. De todos los lugares, el puerto es el terreno mejor abonado para desarrollar este interesante potencial de contemporaneidad urbana.

Para el Waalhaven de Rotterdam y el frente marítimo de Oslo, desarrollamos una estructura en fases de bloques urbanos. Además de las obligatorias funciones comerciales, de las casas de lujo y de las instalaciones culturales, también existe un lugar para un transferium, un centro de distribución en combinación con una pequeña terminal de containers o un Ikea.

Para finalizar, presentaré la idea original para el Müller Pier del proyecto "The City as Loft" (La ciudad como un Loft): El concepto clave aquí es la palabra "loft". El concepto de loft implica un espacio para vivir y trabajar utilizado por personas culturalmente comprometidas y de pensamiento abierto y global. Es un espacio con carácter y grandes dimensiones que puede ocuparse con pocos, pero efectivos medios. No cabe duda de que cuando diseñamos un edificio para albergar espacios como el anteriormente descrito podemos decir que hemos diseñado un "ático ocupado". Los edificios en los que se localizan este tipo de espacios suelen ser flexibles; cuentan con mucha luz, amplias superficies y techos altos. Aún así, no podemos decir que sean flexibles en el sentido usual

de la palabra, es decir, no llevan a estructuras convencionales faltas de calidad, sino que proporcionan poderosos y aceptables espacios arquitectónicos.

En este tipo de espacios se puede observar que el concepto de loft también puede aplicarse al contexto más amplio del planeamiento urbano. Independientemente de la forma exacta que adopten los edificios, los espacios abiertos crean una unidad espacial arquitectónica poderosa que otorga al lugar una clara orientación y lo fija en la ciudad. En parte es un lugar formal y en parte útil para su ocupación. Tanto el espacio abierto como los edificios pueden construirse a partir de materiales que muestren el contraste entre los elementos antiguos y los reciclados de la zona, tales como empedrados, vías de ferrocarril y demás. Los materiales reutilizados adquieren una nueva interpretación y al mismo tiempo proporcionan solidez histórica. Los edificios pueden ser esculturas independientes o bloques de unidades espaciales. Este efecto de "flip-flop" trae consigo un sentimiento completamente diferente de espacio urbano. La profundidad de los edificios crea una serie de tipologías específicas, generalmente con espacios semi-públicos, que dan al contexto urbano arquitectónico una doble base. Estas condiciones espaciales hacen que podamos aplicar las propiedades del "loft" a los espacios abiertos, y hace que sus múltiples cualidades espaciales, dinámicas y funcionales puedan tener efecto sobre la ciudad.

Durante la presentación del proyecto Pakhuizen en el muelle comercial oriental de Amsterdam, el arquitecto Felix Claus respondió a una pregunta sobre la apariencia de su edificio residencial con el siguiente comentario: "He diseñado un "ático ocupado"". Más o menos al mismo tiempo, yo me encontraba ofreciendo una visita guiada a un cliente en la Universidad de Rotterdam, y le dije que en realidad lo que habíamos diseñado en ese espacio era una especie de "almacén transformado". Tras dicha visita, el cliente nos encomendó el diseño de un edificio que actuara como escultura arquitectónica y espacial. El programa se determinaría después. Hoy en día, el concepto implementado de "almacén transformado" proporciona unas premisas óptimas para una agencia publicitaria. Un nuevo diseño que hubiera seguido un programa cuidadosamente trazado no hubiera obtenido nunca un grado comparable de calidad e identidad característica. Lo mismo ocurre con el Hotel New York instalado en las antiguas oficinas principales de la Holland-America Line de Róterdam, y en el Café Ámsterdam emplazado en los antiguos terrenos de la GWL.

El éxito de esta forma de reciclaje cultural no se debe solo al componente histórico y a la ubicación, sino también a poderosas características arquitectónicas y a una cierta espaciosidad de dimensiones. Estos edificios cobran su atractivo de la resistencia inicial que su nuevo ocupante debe superar cuando se acerca a ellos. Evidentemente, los edificios mejoran cuando no están diseñados para un uso concreto, de forma que el edificio y el programa deben adaptarse el uno al otro. El reciclaje y la atribución de tipologías fueron estrategias muy usadas en el pasado. Yo me crié y crecí en el sur de Amsterdam, y estaba convencido de que podía ver la estación central desde Lairesse Street, porque no me dí cuenta hasta mucho tiempo después que lo que yo creía la estación, era en realidad el Rijksmuseum. Hasta principios del siglo XX era normal que los edificios públicos y los bloques urbanos fueran diseñados en función de tipologías en las que el programa jugaba un papel de elemento subordinado. El diseño de un teatro en Porto ideado por Rem Koolhas es en realidad la ampliación de un diseño anterior realizado para una casa. Su lema "olvidados del contexto" se amplió hasta llegar a su otro lema "olvidados del programa". Kasimir Malevich ya había comprendido este concepto. Quería que sus arquitecturas fantásticas estuvieran ocupadas "programaticamente" por una civilización que las mereciera: "Sin una función, las arquitecturas se limitan a existir, construidas de cristal transparente (u opaco), hormigón, papel impermeabilizado, calentadas por electricidad... totalmente accesibles para aquellos que las habiten y con superficies exteriores donde la gente pueda sentarse a descansar y disfrutar del tiempo agradable...".