



Il progetto IJ

Nuove architetture, nuove connessioni urbane, nuovo landscape

#urban design
#paesaggio
#waterfront
#connessioni urbane

testo di/text by Simone Zurli

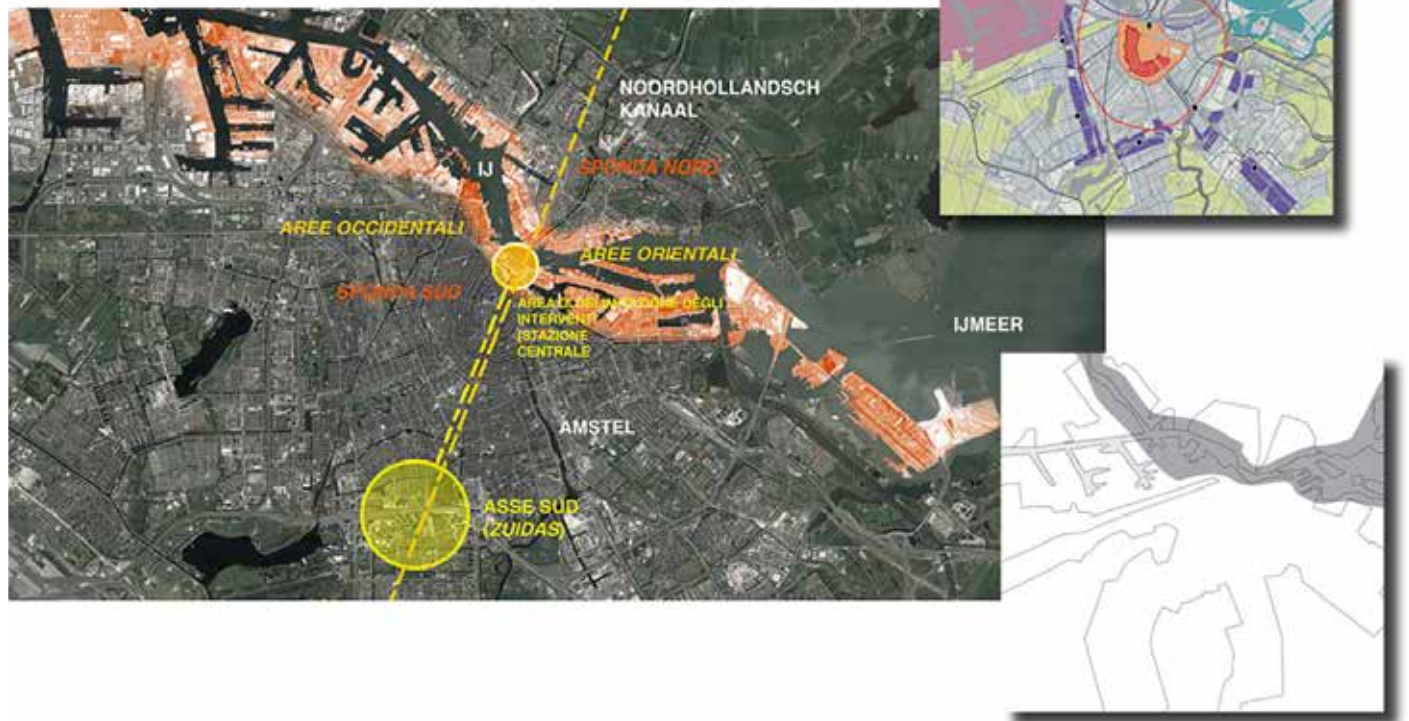
The IJ Project. New architecture, new urban connections, new landscape The city of Amsterdam develops for the most part along the south bank of the IJ canal; the population has evolved over time, thanks to the colonial past, of a strong multiculturalism, also characterized by citizens from both Europe and Africa who tend to give the city a dimension of great socio-cultural openness (Savini et al.). The municipality is divided into eight autonomous districts and have the following articulation: Centrum, Noord, Oost, Zuidoost, Zuid, West and Nieuw-West and Westpoort; the city enjoys particular powers with respect to the others not only because it is the capital, but also because of its regional character (Bertolini et al. 2003) and because it is the heart of the nation's high finance (1). Amsterdam has always been a test case, also with regard to the laws of territorial regulation; after the Woning Wet of 1901 and the Second World War, the nation has focused a great deal on the development of the territory, which has led over time to the publication of five planning and development reports. The first have a traditional and hierarchical approach, where the Central State is in charge of planning processes. The limits of the first three reports and the problems of urban sprawl produced over time, lead to the need for a revision of the State-Regions relationship, assisted by an increasingly urgent principle of subsidiarity. In fact, it was considered appropriate to delegate to the lower local authorities the territorial compe-

La città di Amsterdam si sviluppa per la maggior parte lungo la sponda sud del canale IJ; la popolazione nel tempo si è evoluta, grazie al passato coloniale, di un forte multiculturalismo, caratterizzato anche da cittadini provenienti sia dall'Europa che dall'Africa e che tendono a dare alla città una dimensione di grande apertura socio-culturale (Savini et al.). La municipalità è divisa in otto circoscrizioni autonome e presentano la seguente articolazione: Centrum, Noord, Oost, Zuidoost, Zuid, West e Nieuw-West and Westpoort; la città gode di particolari poteri rispetto alle altre non solo perché è la capitale, ma anche per il suo carattere regionale (Bertolini et al. 2003) e per il fatto che è il cuore dell'alta finanza della nazione (1). Amsterdam è stata da sempre un banco di prova, anche per quanto riguarda le leggi di regolamentazione territoriale; dopo la Woning Wet del 1901 e il secondo conflitto mondiale, la nazione ha puntato molto sullo sviluppo del territorio che ha comportato nel tempo la pubblicazione di cinque rapporti di pianificazione e sviluppo. I primi hanno un'impostazione tradizionale e gerarchica, dove lo Stato Centrale si pone alla regia dei processi di pianificazione. I limiti dei primi tre rapporti e i problemi di sprawl urbano prodotti nel tempo, portano all'esigenza di una revisione del rapporto Stato-Regioni, coadiuvato da un principio di sussidiarietà sempre più impellente. Si è ritenuto opportuno infatti delegare agli enti locali inferiori le competenze territoriali, permettendo così il subentro del soggetto privato. La vera svolta avviene con la pubblicazione del Quarto Rapporto di Sviluppo, un momento che segna il passaggio dal sistema gerarchico a quello integrato e che, in campo architettonico e territoriale, vede i Paesi Bassi impegnati nella riqualificazione dei Brownfield dell'inner city e la realizzazione di progetti di grande importanza territoriale e paesaggistica, intesi come cambiamento di "landscape urbano" (2). In questo contributo l'attenzione è rivolta al canale dell'IJ che dalla metà degli anni '80 è diventato un importante bacino di progettazione e di riqualificazione paesaggistica, con previsioni di sviluppo fino al 2030. Dopo avere illustrato gli interventi che hanno ricucito il territorio, costituendo dei nuovi landmark urbani, vengono analizzati gli spazi pubblici aperti che ruotano attorno a questi progetti e viene valutata la loro efficacia di connessione territoriale per ricreare omogeneità, mix urbano e inclusione sociale.

Il progetto IJ

Uno dei progetti più imponenti per Amsterdam, in merito alla riqualificazione dei quartieri centrali, è quello delle sponde del canale IJ, caratterizzate principalmente dai binari ferroviari della stazione centrale e conseguentemente, dalle attività portuali dei Docklands. Il canale IJ durante il XVII secolo, epoca della golden age di Amsterdam, era direttamente connesso al mare a Sud, il cosiddetto Zuider

in copertina/on the cover: Evoluzione degli Eastern Docklands, in ordine dall'alto la trasformazione dell'IJ nei periodi 1900, 1950, 1990 / Evolution of the Eastern Docklands, in order from above the transformation of the IJ in the periods 1900, 1950, 1990

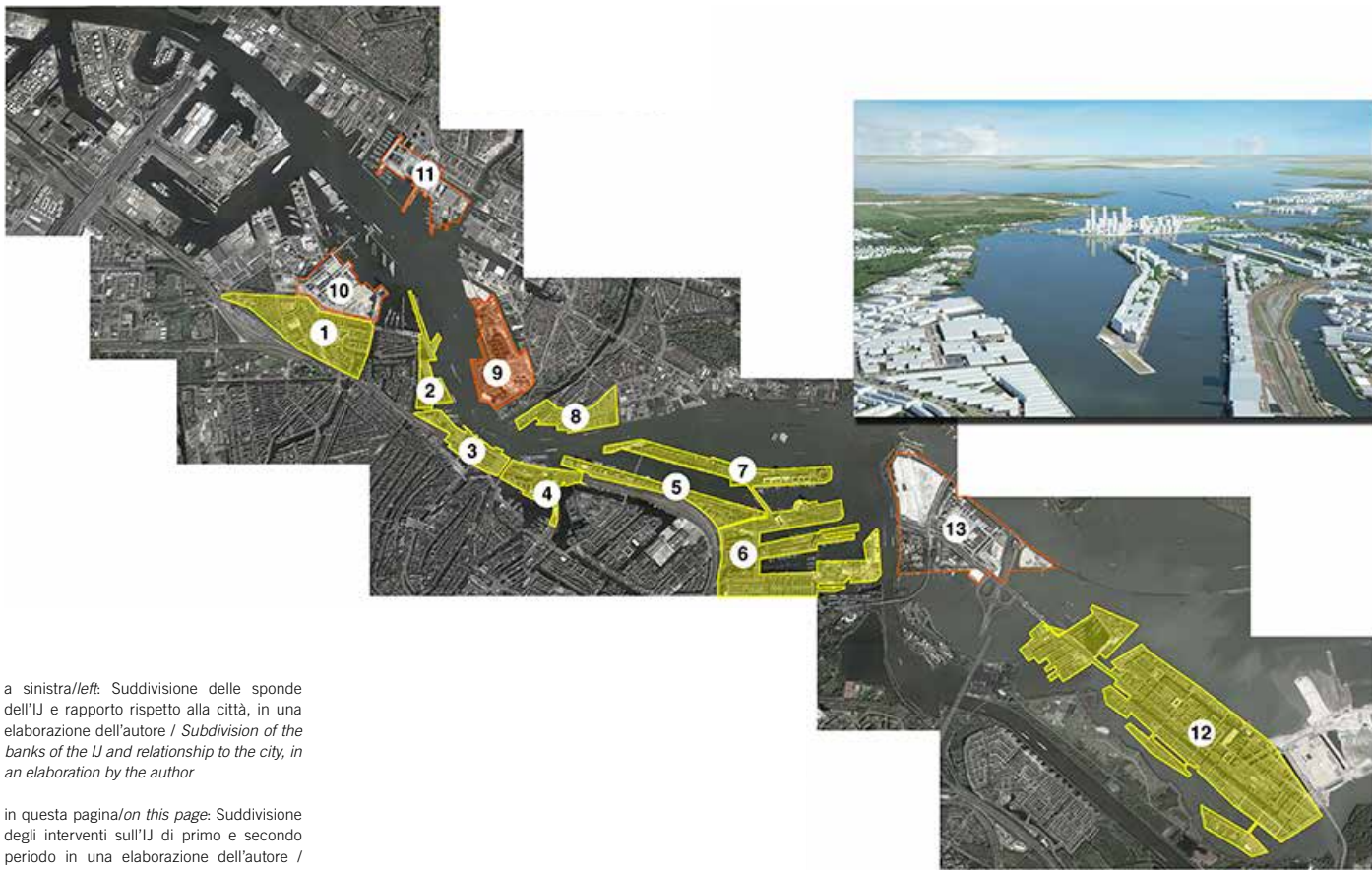


tences, thus allowing the private subject to take over. The real turning point came with the publication of the Fourth Development Report, a moment that marked the transition from the hierarchical system to the integrated one and which, in the architectural and territorial field, saw the Netherlands engaged in the redevelopment of the Brownfields of the inner city and the implementation of projects of great territorial and landscape importance, understood as a change of “urban landscape” (2). In this contribution, attention is paid to the IJ canal, which since the mid-1980s has become an important basin of design and landscape redevelopment, with development forecasts up to 2030. After illustrating the interventions that have sewn up the territory, constituting new urban landmarks, the open public spaces that revolve around these projects are analysed and their effectiveness as a territorial connection to recreate homogeneity, urban mix and social inclusion is assessed.

The IJ Project

One of the most impressive projects for Amsterdam, with regard to the redevelopment of the central districts, is that of the banks of the IJ canal, mainly characterized by the railway tracks of the central station and consequently, the port activities of the Docklands. During the 17th century, during Amsterdam's golden age, the IJ canal was directly connected to the southern sea, the so-called Zuider Zee. The old Volensweick peninsula opposed the central city by dividing the IJ into two

Zee. L'antica penisola Volensweick si opponeva alla città centrale dividendo l'IJ in due baie. Durante la fine del XIX secolo, le acque furono separate dallo Zuider Zee permettendone l'emissione nel mare del Nord, aprendo un canale tra le dune in uno stretto lembo di terra dell'area settentrionale (Pungetti, 1991). Per trasportare i carichi dalla città, si rese necessaria la costruzione non solo di una ferrovia, ma anche due isole artificiali che ne facessero da ponte: Java e KNSM, le quali assieme alle isole dello Zeeburg, Borneo, Sporenburg e Cruquius costituiscono gli Eastern Docklands. Quest'area della città diventa un'importante zona portuale, attiva tra il 1874 e il 1927, in collegamento con le colonie delle Indie Olandesi. Dopo il conflitto mondiale, e l'indipendenza delle colonie, il porto perse progressivamente importanza; il successivo spostamento dell'attività portuale in una zona più periferica a ovest, porta alla dismissione e al conseguente degrado dell'area (Bellini, 2007). Durante gli anni '70 la zona, dismessa, degradata e isolata dal resto del contesto urbano, comincia ad essere progressivamente occupata da squatters, abitanti abusivi che vivono in case barca e artisti, che diventano stanziali in questo luogo. Nel tempo si crea quindi una sorta di importante comunità autogestita, che perdura fino alla riqualificazione dell'area, dando vita alla futura “Gilde” degli artisti (3), maggiormente radicata nell'isola di KNSM, ma di grande importanza al momento delle decisioni del masterplan. Grazie alla Gilde, nelle isole dei Docklands è stata evitata la massiccia speculazione edilizia a favore di un quartiere più inclusivo, dove a case di lusso si alternano abitazioni di social-housing e spazi per artisti (Dell'Olio, 2008). La dismissione, la decadenza dell'area e la pubblicazione del Quarto Rapporto, fanno sì che il DRO (4), formuli un programma che individui i requisiti urbani per i futuri obiettivi del masterplan, attivando un processo di riqualificazione ancora in atto, rendendo l'IJ un'importante parco acquatico, dove l'acqua diventa una parte integrante dello spazio pubblico e del paesaggio (5). Il progetto IJ ha come fulcro la stazione centrale e per estremi i Docklands, l'asse dello “Zuidas” (6), i fiumi Amstel e Noordhollandsch. Essi dividono l'intera area geografica in due parti, una orientale a carattere più rurale e una occidentale di natura industriale e portuale (7). Gli interventi investono in modo puntuale le due sponde; quella sud con caratteristiche più urbane e quella nord che mira ad essere a carattere più ricreativo e costiero, con un masterplan iniziato nel 2003 (Savini et al. 2016). Attorno alla stazione si sviluppano in un primo periodo importanti interventi come il PTA (Passenger Terminal Amsterdam) con il Palazzo della Musica, il *Westerdock Islands* con gli edifici dell'*IJ Dock* e il *Silodam*, l'*Oosterdockseiland* con il *Nemo*, l'*OBA* e l'*IJ Tower*, e nella sponda nord l'*IJ plein*. Uno dei progetti emblematici di questo processo di rigenerazione urbana è la riqualificazione degli Eastern Docklands nello Zeeburg, che vede l'intervento sulle isole del Cruquius, del Borneo Sporenburg, di Java e KNSM. Infine il distretto VINEX di IJburg costruito sull'isola artificiale estremamente fuori da



a sinistra/left: Suddivisione delle sponde dell'IJ e rapporto rispetto alla città, in una elaborazione dell'autore / Subdivision of the banks of the IJ and relationship to the city, in an elaboration by the author

in questa pagina/on this page: Suddivisione degli interventi sull'IJ di primo e secondo periodo in una elaborazione dell'autore / Breakdown of first and second period IJ interventions into an author's elaboration

bays. During the end of the 19th century, the waters were separated from the Zuider Zee allowing its emission into the North Sea, opening a channel between the dunes in a narrow strip of land in the northern area (Pungetti, 1991). In order to transport the loads from the city, it was necessary to build not only a railway, but also two artificial islands as a bridge: Java and KNSM, which together with the islands of Zeeburg, Borneo, Sporenburg and Cruquius constitute the Eastern Docklands. This area of the city became an important port area, active between 1874 and 1927, in connection with the colonies of the Dutch Indies. After the World War, and the independence of the colonies, the port gradually lost importance; the subsequent shift of port activity to a more peripheral area to the west, led to the divestment and consequent degradation of the area (Bellini, 2007). During the '70s the area, disused, degraded and isolated from the rest of the urban context, began to be progressively occupied by squatters, squatters living in boat houses and artists, who became permanent residents in this place. Over time, therefore, a sort of important self-managed community is created, which lasts until the redevelopment of the area, giving life to the future "Guild" of artists (3), more rooted in the island of KNSM, but of great importance at the time of the masterplan decisions. Thanks to the Guild, in the Docklands islands massive building speculation has been avoided in favour of a more inclusive neighbourhood, where luxury houses alternate with social housing and

Amsterdam e in collegamento con lo Zeeburg. Il progetto dell'IJ, dopo la crisi del 2008 e le misure di austerità, ha ridotto il budget per la riqualificazione delle sponde, per cui gli interventi sono diventati più mirati e concentrati principalmente nella sponda nord. Nel memorandum Amsterdam 2040, sono previsti nuovi progetti come Overhoeks, Buiksloterham, Houthavens e l'isola orientale di Zeeburgeiland; essi sono attualmente in costruzione e mirano a dare un nuovo skyline alla città dove l'edificio verticale sarà elemento visivo di riconoscimento di ogni area (8).

Caso Studio: Gli spazi aperti dell'IJ come future prospettive per il paesaggio urbano

I progetti dell'IJ, sono strutturati in un sistema di abitazioni residenziali che si sviluppano attorno a edifici più imponenti con il ruolo di landmark architettonico. Intorno a questi interventi lo spazio pubblico aperto ha un compito importante, perché nella città contemporanea, dove gli edifici prevalgono, il verde urbano e gli spazi grigi risultano un ritaglio che rivestono un ruolo primario per le prospettive future di progettazione (Ingersoll, 2013). Nel testo di Graafland vengono evidenziati gli interventi che hanno caratterizzato la riqualificazione dell'IJ, naturalmente quelli più esemplari sono quelli dell'area est dei Docklands, anche se entrambe le sponde hanno subito delle trasformazioni; in questa indagine l'obiettivo è analizzare il ruolo degli spazi che gravitano attorno a questi progetti cercando di capire il loro effettivo potenziale per la comunità. In questa "fucina di progettazione", i lavori possono essere divisi in due momenti: il primo si sviluppa a partire dalla fine degli anni '80 e arriva al 2020 e il secondo dopo il 2020; qui sono intervenuti architetti e paesaggisti di nuova generazione, ma anche importanti firme dell'antidogma (9). Per quanto riguarda la sponda sud, l'elemento conduttore è il binario ferroviario che collega i Docklands occidentali con quelli orientali; percorrendo l'asse da ovest a est il primo dock è quello del quartiere ottocentesco di Spaarndammerbuurt, caratterizzato da piccoli esempi di parchi urbani che fanno da filtro con il Westerpark. In quest'area, caratterizzata dall'elemento verde che digrada verso il mare, si sono concentrati i nuovi elementi di riqualificazione che hanno reso il Dock uno dei quartieri residenziali più importanti. Lungo la Tasmanstraat e la S100, la pista ciclabile costituisce un unicum di collegamento per i vari interventi sull'area ovest della sponda sud dell'IJ; il secondo intervento è sulla penisola del Westerdock dove insistono gli edifici del Silodam e l'IJ dock. Il Westerdock è stata modificata tra il 2007 e il 2009; il masterplan è stato curato dai paesaggisti OD205 e su di esso hanno lavorato i più importanti progettisti olandesi. La stretta lingua di terra che collega i due landmark del Silodam e dell'IJ dock è caratterizzata dalla pista ciclabile e il viale alberato della Westerdockdijk che conduce alla stazione centrale (10). Questo appare come uno spazio pubblico molto importante e che apre il waterfront verso le acque del canale. La riqualificazione della

artist spaces (Dell'Olio, 2008). The divestment, the decay of the area and the publication of the Fourth Report, make the DRO (4), formulate a program that identifies the urban requirements for the future objectives of the masterplans, activating a process of redevelopment still in progress, making the IJ an important water park, where water becomes an integral part of public space and landscape (5). The IJ project has as its hub the central station and for extremes the Docklands, the axis of the "Zuidas" (6), the rivers Amstel and Noordhollandsch. They divide the entire geographical area into two parts, an eastern part of a more rural character and a western part of an industrial and port nature (7). The interventions are focused on the two banks; the southern one with more urban characteristics and the northern one which aims to be more recreational and coastal, with a masterplan started in 2003 (Savini et al. 2016). Around the station, in a first period, important interventions are developed such as the PTA (Passenger Terminal Amsterdam) with the Music Palace, the Westerdock Islands with the IJ Dock and the Si-lodam, the Oosterdockseiland with the Nemo, the OBA and the IJ Tower, and on the north bank the IJ plein. One of the emblematic projects of this process of urban regeneration is the redevelopment of the Eastern Docklands in Zeeburg, which sees the intervention on the islands of Cruquius, Borneo Sporenburg, Java and KNSM. Finally, the VINEX district of IJburg built on the artificial island extremely outside Amsterdam and in connection with the Zeeburg. The IJ project, after the crisis of 2008 and the austerity measures, has reduced the budget for the redevelopment of the banks, so the interventions have become more targeted and concentrated mainly on the north bank. In the Amsterdam 2040 memorandum, new projects such as Overhoeks, Buiksloteram, Houthavens and the eastern island of Zeeburgeiland are planned; they are currently under construction and aim to give a new skyline to the city where the vertical building will be a visual element of recognition of each area (8).

Case Study: IJ's open spaces as future perspectives for the urban landscape

The projects of the IJ, are structured in a system of residential housing that develops around more impressive buildings with the role of architectural landmark. Around these interventions the open public space has an important task, because in the contemporary city, where buildings prevail, urban greenery and gray spaces are a cutout that play a primary role for future design prospects (Ingersoll 2013). In Graafland's text the interventions that have characterized the redevelopment of the



stazione centrale è il cardine che divide la zona ovest da quella est. In quest'area lo spazio pubblico è garantito dall'affaccio immediato sull'IJ, dal rapporto voluto tra il costruito, l'elemento acquatico e il mantenimento morfologico delle vecchie banchine, come memoria della vera natura portuale dell'area. Il landmark di questo Dock è appunto la vecchia stazione centrale, che assume la duplice funzione di luogo di trasporto e di centro commerciale; attorno ad essa gravitano importanti interventi che fungono da luogo di aggregazione. Nella parte occidentale insiste l'intervento del Prorail West che si oppone all'IJ dock e assieme costituiscono due imponenti elementi del waterfront. Gli interventi emblematici, e più vecchi, sono quelli ad est della stazione centrale come il palazzo della musica sull'IJ, il Nemo di Renzo Piano e il complesso edilizio dell'Oosterdockseiland dove si trova il palazzo dell'OBA di Jo Coenen. L'importanza dell'elemento verde inizia a prendere corpo sull'altro lembo di terra dell'Oostelijke Handelskade dove insistono due interventi rappresentativi: il PTA e l'IJ Tower sul Rietlanden Docks (Graafland, 2012) (11); qui il verde comincia a connotarsi come importante elemento paesaggistico e spazio di aggregazione. Nelle isole dei Docklands Nord Est il valore paesaggistico risente molto dell'impostazione del masterplan del progettista: il verde è concentrato nell'asse geometrico della green diagonal, che idealmente inquadra i meteoriti di The Whale, di Pacman, di Fountainhead e di Piraeus in KNSM (Bellini, 2007) (12). Il percorso ideale prosegue nell'isola di KNSM, dove l'elemento verde si innesta attraverso un viale ottocentesco in un parco che apre all'isola di Java, un insieme di macro isolati dove le abitazioni si affacciano su piccoli parchi pubblici che costituiscono un importante luogo di inclusione sociale e che richiamano ai vecchi cortili olandesi. Il percorso di riqualificazione dell'IJ prosegue anche nel distretto VINEX di IJburg, dove lo spazio pubblico segue le regole dell'alta densità, producendo le tipiche geometrie di verde suggerite dalle indicazioni del Quarto Rapporto Extra, ma poco si amalgamano con il resto degli interventi, data la distanza dalla città (13). Un ruolo importante, è quello della sponda nord, divisa in due dal canale Noordhollandsch: qui l'intervento è più concentrato sul rapporto agreste verde e acqua rispetto all'asse urbano e ferroviario. I casi ad ora identificabili sono quelli di IJ-plein e Overhoeks (Özdamar 2015, Savini et al. 2016). IJ-plein è stato pensato e costruito negli anni '80, con l'intento di creare un ambiente inclusivo tra residenza e spazio pubblico; nel tempo però la necessità di residenza ha fatto sì che nella costruzione fossero applicati principi VINEX a favore di un quartiere a densità diffusa come la città giardino ad esso confinante. La pianificazione di IJ-plein, oltre ad essere stata oggetto di un complesso processo di progettazione, fa anche da apripista concettuale agli interventi della sponda Sud dei Docklands nord est (Özdamar, 2015), che comunque mantengono un collegamento con i vari elementi verdi: la *green diagonal* sembra

a sinistra/left: Parco acquatico dell'IJ visto dalla stazione centrale / IJ water park as seen from Central Station

in questa pagina da sinistra/on this page from left: Aree verdi dell'Isola di Java. Sponda nord est dell'IJ dall'isola di KNSM / Green areas of Java Island. Northeast of the IJ from the island of KNSM



IJ are highlighted, of course the most exemplary ones are those of the eastern area of the Docklands, even if both banks have undergone some transformations; in this survey the aim is to analyze the role of the spaces that gravitate around these projects trying to understand their real potential for the community. In this “forge of design”, the works can be divided into two stages: the first is developed from the late 1980s and reaches 2020 and the second after 2020; here new generation architects and landscape architects have intervened, but also important signatures of the anti-dogma (9). As far as the south bank is concerned, the main element is the railway track that connects the Western Docklands with the Eastern Docklands; along the axis from west to east the first dock is that of the nineteenth-century district of Spaarn-dammerbuurt, characterized by small examples of urban parks that act as a filter with the West-erpark. In this area, characterized by the green element that slopes down towards the sea, new redevelopment elements have been concentrated that have made the Dock one of the most important residential districts. Along the Tasmanstraat and the S100, the cycle path is a unique link for the various interventions on the western area of the south bank of the IJ; the second intervention is on the Westerdock peninsula where the Silodam buildings and the IJ dock are located. The Westerdock was modified between 2007 and 2009; the masterplan was edited by OD205 landscapers and the most important Dutch designers worked on it. The narrow strip of land connecting the two landmarks of Silodam and the IJ dock is characterized by the cycle path and the tree-lined avenue of the Westerdockdijk leading to the central station

collegarsi con i parchi di Java e quello di IJ-plein in unico ideale tappeto verde. A terminare la serie degli interventi sulla sponda nord-ovest, sono quelli di secondo periodo, alcuni di essi ancora in realizzazione (14), dove è presente Eye il museo del film, un landmark nel quartiere residenziale di Overhoeks che ha visto la sua costruzione tra il 2007 e il 2016, dove lo spazio aperto cerca di amalgamarsi col lungofiume di Noorderpark. Il waterfront della sponda nord, quindi, si contrappone a quello solido dei Docklands ovest della sponda sud (Bertolini et al. 2003). Un altro intervento di secondo periodo e adesso in costruzione, è quello dell'isola di Zeeburgereiland, l'isola prossima al distretto VINEX di IJburg e che cerca di connotarsi come un suo sviluppo, con nuovi landmark verticali che cambieranno il volto di Amsterdam nei prossimi anni.

Conclusioni

Gli interventi dell'IJ costituiscono un importante elemento di progettazione scandito in due periodi, iniziati alla fine del novecento e che ha interessato i primi venti anni del nuovo millennio. Nella prima parte di questo contributo, è stato analizzato il processo che ha portato alla riqualificazione delle due sponde di questo elemento paesaggistico, mettendo in evidenza l'importanza della rigenerazione del tessuto urbano per questa parte di città, inizialmente soggetta a forte emergenza sociale e degrado architettonici, fenomeni causati dalla cessazione delle funzioni produttive legate alle attività portuali. Dopo aver delineato un quadro del contesto operativo, sono stati elencati i vari interventi e il loro ruolo nell'area di riferimento; l'attenzione però si è concentrata sulle importanti personalità del panorama architettonico che hanno e che tuttora partecipano alla realizzazione di un waterfront in continua evoluzione, punto di partenza anche per giovani architetti e artisti. Un altro aspetto affrontato è il ruolo dello spazio aperto come elemento fondamentale di landscape urbano. Dallo studio risulta che questo è differente per ogni area d'intervento, nonostante la manifesta volontà dei progettisti di rapportarsi con le caratteristiche intrinseche del territorio olandese, fatto di acqua, canali, polder e conseguenti parcellizzazioni di territorio. È stata inoltre analizzata l'evoluzione di Amsterdam anche in relazione agli interventi di secondo periodo, che cambieranno per sempre lo skyline urbano puntando molto sulle connessioni ecologiche e sugli obiettivi di Amsterdam 2040. Tuttavia, nonostante l'importante lavoro fatto dai masterplan per garantire una società mista e quartieri inclusivi, c'è molta difficoltà ad abbattere la supremazia dell'edificato rispetto allo spazio pubblico, che potrebbe essere valorizzato maggiormente per usi multiculturali (Havik et al. 2015), diventando così un elemento primario del paesaggio.

Note

(1) Si ricorda che nonostante Amsterdam sia la capitale della nazione, i poteri sono ripartiti in tutte le più importanti città, in virtù dell'autonomia degli Stati Generali. Amsterdam è sede finanziaria; a L'Aia sono presenti i ministeri, gli Stati Generali e il Regno; a Rotterdam spetta la fase logistica ed economica con il porto, mentre ad Utrecht risiedono le principali sedi della Difesa e della Chiesa. Per maggiori informazioni si rimanda a: Brandes E. (2006), “The Randstad: face and form”, paper della conferenza IFoU 2006 Beijing International Conference Modernization and Regionalism Re-inventing the Urban Identity.

(10). This appears to be a very important public space and opens the waterfront to the waters of the canal. The redevelopment of the central station is the hinge that divides the west from the east. In this area the public space is guaranteed by the immediate view of the IJ, by the desired relationship between the built, the aquatic element and the morphological maintenance of the old quays, as a memory of the real harbour nature of the area. The landmark of this Dock is precisely the old central station, which assumes the dual function of transport and shopping center, around it gravitate important interventions that serve as a place of aggregation. In the western part, Prorail West insists on the intervention that opposes the IJ dock and together they constitute two imposing elements of the waterfront. The emblematic and older interventions are those to the east of the central station such as the music palace on the IJ, Renzo Piano's Nemo and the Oosterdockseiland building complex where Jo Coenenen's OBA building is located. The importance of the green element begins to take shape on the other strip of land of the Oostelijke Handelskade where two representative interventions insist: the PTA and the IJ Tower on the Rietlanden Docks (Graafland, 2012) (11); here the green begins to characterize itself as an important landscape element and meeting space. In the islands of the Docklands North East the landscape value is very much affected by the designer's masterplan: the green is concentrated in the geometric axis of the green diagonal, which ideally frames the meteorites of The Whale, Pac-man, Fountainhead and Piraeus in KNSM (Bellini, 2007) (12). The ideal route continues on the island of KNSM, where the green element is grafted onto a 19th century avenue in a park that opens onto the island of Java, a set of macro blocks where the houses overlook small public parks that constitute an important place of social inclusion and recall the old Dutch courtyards. The redevelopment path of the IJ also continues in the VINEX district of IJburg, where the public space follows the rules of high density, producing the typical geometries of greenery suggested by the indications of the Fourth Extra Report, but little mixes with the rest of the interventions, given the distance from the city (13). An important role is that of the north bank, divided in two by the Noordhollandsch canal: here the intervention is more focused on the relationship between green countryside and water than on the urban and railway axis. The cases that can be identified so far are those of IJ-plein and Overhoeks (Özdamar 2015, Savini et al. 2016). IJ-plein was conceived and built in the 1980s, with the intention of creating an inclusive environment between residence and public space; over time, however, the need for residence meant that VINEX principles were applied in the construction in favour of a neighbourhood with a widespread density such as the garden city adjacent to it. The planning of IJ-plein, in addition to having been the subject of a complex design process, is also a conceptual forerunner to the interventions on the south bank of the northeast Docklands (Özdamar

Punti di connessione degli Spazi Urbani



2015), which nevertheless maintain a connection with the various green elements: the green diagonal seems to connect with the parks of Java and IJ-plein in a single ideal green carpet. At the end of the series of interventions on the north-west bank, are those of the second period, some of them still under construction (14), where there is Eye the film museum, a landmark in the residential district of Overhoeks that saw its construction between 2007 and 2016, where the open space tries to blend with the riverside of Noorderpark. The waterfront of the north bank, therefore, contrasts with the solid waterfront of the Docklands west of the south bank (Bertolini et al. 2003). Another second period intervention, now under construction, is that of the island of Zeeburgereiland, the island next to the VINEX district of IJburg, which is trying to be characterized as a development of its own, with new vertical landmarks that will change the face of Amsterdam in the coming years.

Conclusions

The IJ's interventions constitute an important element of design divided into two periods, which began at the end of the twentieth century and covered the first twenty years of the new millennium. In the first part of this contribution, the process that led to the redevelopment of the two sides of this landscape element was analysed, highlighting the importance of the regeneration of the urban fabric for this part of the city, initially subject to strong social emergency and architectural degradation, phenomena caused by the cessation of productive functions linked to port activities. After outlining a picture of the operational context, the

various interventions and their role in the reference area were listed; however, attention was focused on the important personalities of the architectural scene who have and still participate in the creation of a waterfront in continuous evolution, a starting point also for young architects and artists. Another aspect addressed is the role of open space as a fundamental element of urban landscape. The study shows that this is different for each area of intervention, despite the clear desire of the designers to relate to the intrinsic characteristics of the Dutch territory, made of water, canals, polders and consequent land parcelling. The evolution of Amsterdam was also analyzed in relation to the second period interventions, which will forever change the urban skyline by focusing on ecological connections and the objectives of Amsterdam 2040. However, despite the important work done by the masterplans to ensure a mixed society and inclusive neighbourhoods, there is much difficulty in demolishing the supremacy of the built environment over public space, which could be more valued for multicultural uses (Havik et al. 2015), thus becoming a primary element of the landscape.

Notes

(1) It is recalled that although Amsterdam is the capital of the nation, the powers are divided in all the most important cities, by virtue of the autonomy of the States General. Amsterdam is the financial seat; in The Hague there are the ministries, the States General and the Kingdom; in Rotterdam the logistic and economic phase with the port is in charge, while in Utrecht there are the main offices of the Defence and the Church. For further information please refer to: Brandes E. (2006), "The Randstad: face and form", paper of the IFoU 2006 Beijing International Conference Modernization and Regionalism Re-inventing the Urban Identity.

(2) The operation of change and improvement of the territorial

landscape, to favour the urban mix and the creation of inclusive quarters, in those places by now degraded and at high social risk caused by the cessation of many productive activities, in reality, it was, in part, a manoeuvre of real estate production which very often resulted in interventions of super-zoning, called VINEX. The objectives for the compact city saw only 39% of new housing in the central areas of the city. See Gibelli M.C. (2011), "The containment of land use in Europe: good practices" paper for the conference of Italia Nostra "L'Italia mangiata".

(3) See Broedplaatsamsterdam, Amsterdam, pp. 3-10. "The Gilde was formed in 1993 by the group of squatters, composed of artists and craftsmen, who had begun to occupy the area of the old port of Amsterdam since 1978. The cause that led to the formation of the Guild was the decision of the Amsterdam City Council in 1992 to promote a large-scale plan for the redevelopment of the port, the main promoter of which was a Dutch bank with global connections, which foresaw the demolition of most of the occupied buildings. Since 1998, the Gilde has been lobbying the public administration by advocating the need to make more buildings available in which housing and workplaces can be combined, especially for those sections of the population engaged in small-scale activities related to art, crafts and academia. The Guild therefore perceives itself as an active partner in the political decision-making process, contributing both to the design and the search for solutions. From the very beginning, the Guild has played a lobbying and public demand management role, resulting in its involvement in neighbourhood councils, district councils, planning groups involved in the port redevelopment project and the Amsterdam Council for Urban Development, maintaining constant contact with councillors and other people in power at the local level".

(4) The DRO (Dienst Ruimtelijke Ordening) is the planning department of the city.

(5) See Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Chapter 5, Amsterdam.

(6) Zuidas means South Axis and is the new financial pole of Amsterdam, the result of a process of redevelopment which wanted to sew the center to this peripheral area of the city.

(7) See Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Chap. 5, Amsterdam.

(8) Ibid.

(9) The architects of the anti-dogma is part of that current defined supermodernism which has developed in Holland since the 90's, these young names, by now, established international architects, are born from the school of Delft and have Rem Koolhaas as mentor. They are considered the most important exponents of Dutch export architecture, while the name of this trend of supermodernists or modernists without dogma was coined by Hans Ibelings. For more information please refer to: Rijtaan L. (2009), "The collective residence in the Netherlands. The Other History of Dutch Residential Architecture", Vol. 3, DRACO, Doctoral Thesis in Architecture and Construction-Space and Society.

(10) The work of Silodam was designed by MVRDV in 2003 and is a residential and multipurpose building. For further information please refer to the website: <https://www.mrvd.nl/projects/163/silodam>. The masterplan for the IJ dock was designed by Mecanoo Studio between 1997 and 2009 and built between 2009 and 2012, the site features a characteristic building used as the Hotel Aitana designed by the Bakers Architecten group in collaboration with Ben Loerakker, Claus & Kaan Architecten. Other architects involved in the projects are the Zeinstra van Gelderen group, involved in the construction of the Woongebouw building.

(11) The PTA in Amsterdam was designed by architect Larry Malcic in 2000, this project constitutes the opening landmark coming from the Eastern Docklands station in the waterfront of the Oostelijke Handelskade. The other representative building in this area is the IJ Tower in Neutelings Riedijk built between 1993 and 1998. Both buildings qualify as doors to the extremes of the Docks and are part of that group of representative buildings that tend to centralize every intervention.

(12) The masterplans of the Eastern Docklands were designed by important names in architecture, among which the West 8 group for the area of Borneo Sporenburg, Sjoerd Soeters for the island of Java and Jo Coenen for that of KNSM.

(13) For further information see Zurlì (2019), "When the landscape dressed VINEX. The transformation of landscape design in the VINEX program in the Ypenburg case study in The Hague", 2nd Level Master's Thesis in Architecture and Landscape Representation.

(14) See Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Chap. 5, Amsterdam.

a sinistra/left: Spazi aperti e connessioni tra verde urbano, parco e spazi grigi, in una elaborazione dell'autore / *Open spaces and connections between urban greenery, park and grey spaces, in an elaboration by the author*

(2) L'operazione di cambiamento e miglioramento del landscape territoriale, per favorire il mix urbano e la creazione di quartieri inclusivi, in quei luoghi ormai degradati e ad alto rischio sociale causato dalla cessazione di molte attività produttive, in realtà è stato in parte una manovra di produzione immobiliare sfociata molto spesso in interventi di superzoning, detti VINEX. Gli obiettivi per la città compatta hanno visto solo nelle aree centrali delle città un 39% di nuove abitazioni. Cfr. Gibelli M.C. (2011), "Il contenimento dell'uso del suolo in Europa: buone pratiche" paper per il convegno di Italia Nostra "L'Italia mangiata".

(3) Cfr. Broedplaatsamsterdam, Amsterdam, pp. 3-10. «La Gilde si forma nel 1993 dal gruppo di squatters, composto da artisti e artigiani, che sin dal 1978 aveva iniziato ad occupare l'area del vecchio porto di Amsterdam. La causa che porta alla formazione della Gilde è la decisione del 1992 dell'Amsterdam City Council di promuovere un piano a larga scala per la riqualificazione del porto, il cui promotore principale è una banca olandese, con connessioni globali, che prevedeva la demolizione della maggior parte degli edifici occupati. Dal 1998 la Gilde inizia la sua azione di pressione presso la pubblica amministrazione sostenendo la necessità di rendere disponibili più edifici in cui sia possibile combinare abitazione e luogo di lavoro, soprattutto per quelle fasce di popolazione impegnate in attività di piccola scala legate all'arte, all'artigianato e all'accademia. La Gilde quindi percepisce se stessa come un partner attivo nel processo decision-making politico, che contribuisce sia all'ideazione che alla ricerca di soluzioni. Sin dall'inizio, infatti, la Gilde ha avuto un ruolo di lobbying e di cura della domanda pubblica, con il risultato di essere coinvolta nei neighbourhood council, i consigli distrettuali, nei gruppi di pianificazione impegnati nel progetto di riqualificazione del porto e nell'Amsterdam Council for Urban Development, mantenendo contatti costanti con i consiglieri e altre persone che detengono il potere a livello locale.»

(4) Il DRO (Dienst Ruimtelijke Ordening) è il Dipartimento di pianificazione della città.

(5) Cfr. Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Cap. 5, Amsterdam.

(6) Zuidas significa Asse Sud ed è il nuovo polo finanziario di Amsterdam, frutto di un processo di riqualificazione che ha voluto ricucire il centro a quest'area periferica della città.

(7) Cfr. Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Cap. 5, Amsterdam.

(8) Ibidem.

(9) Gli architetti dell'antidogma fa parte di quella corrente definita supermodernismo che si sviluppa in Olanda a partire dagli anni '90, queste giovani firme ormai diventate affermati architetti internazionali, nascono dalla scuola di Delft e hanno come mentore Rem Koolhaas. Questi personaggi sono considerati i più importanti esponenti dell'architettura Olandese da esportazione, mentre il nome di questa corrente di supermodernisti o modernisti senza dogma è stato coniato da Hans Ibelings. Per maggiori informazioni si rimanda a: Rijtaan L. (2009), "La residenza collettiva nei Paesi Bassi. L'altra storia dell'architettura residenziale Olandese", Vol. 3, DRACO, Tesi di Dottorato in Architettura e Costruzione-Spazio e società.

(10) L'opera del Silodam è stata progettata dagli MVRDV nel 2003 ed è un edificio residenziale e polivalente. Per una maggiore informazione si rimanda al sito: <https://www.mrvd.nl/projects/163/silodam>. Il masterplan per l'IJ dock è stato progettato dai Mecanoo Studio tra il 1997 e il 2009 e realizzato tra il 2009 e il 2012, il sito è caratterizzato da un caratteristico edificio adibito all'Hotel Aitana progettato dal gruppo Bakers Architecten in collaborazione con Ben Loerakker, Claus & Kaan Architecten. Altri architetti impegnati nelle realizzazioni sono il gruppo Zeinstra van Gelderen, impegnati nella costruzione dell'edificio del Woongebouw.

(11) Il PTA di Amsterdam è stato progettato dall'architetto Larry Malcic nel 2000, questo progetto costituisce il landmark di apertura provenendo dalla stazione dei Docklands orientali nella fascia di waterfront dell'Oostelijke Handelskade. L'altro edificio rappresentativo di quest'area l'IJ Tower di Neutelings Riedijk costruito tra il 1993 e il 1998. Entrambe le costruzioni si qualificano come porte degli estremi dei Docks e fanno parte di quel gruppo di edifici rappresentativi che tendono a centralizzare ogni intervento.

(12) I masterplan dei Docklands orientali sono stati progettati da importanti nomi dell'architettura tra i quali il gruppo West 8 per l'area del Borneo Sporenburg, Sjoerd Soeters per l'isola di Java e Jo Coenen per quella di KNSM.

(13) Per maggiori informazioni si rimanda a Zurlì (2019), "Quando il paesaggio vesti VINEX. La trasformazione del disegno del paesaggio nel programma VINEX nel caso studio di Ypenburg a L'Aia", Tesi di master 2° Livello in Architettura e rappresentazione del paesaggio.

(14) Cfr. Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Cap. 5, Amsterdam.

References

- Bellini O.E. (2007), "Free Parcels un'innovazione tipologica al quartiere Borneo Sporenburg", Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, Ravenna.
- Bertolini L. Salet W (2003), "Planning Concepts for Cities in Transition: Regionalisation of Urbanity in the Amsterdam Structure Plan", articolo in Planning Theory and Practice, Vol. 4, n. 2, pp. 130-146, DOI: 10.1080/1464935032000098730
- Havik G. Buizer M. (2015), "Amsterdam, The Netherlands, case study city portrait; part of green surge study on urban green infrastructure planning and governance in 20 European cities", p.11, Wageningen Universiteit, The Netherlands.
- Dell'Olio A. (2008), Percorsi di sconfinamento nei territori dell'arte. Occasioni di riflessione per la pianificazione, dissertazione finale di Dottorato in Pianificazione Urbana, Territoriale ed Ambientale (XVIII Ciclo), DIAP, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano.
- Gibelli M.C. (2011), "Il contenimento dell'uso del suolo in Europa: buone pratiche" paper per il convegno di Italia Nostra "L'Italia mangiata", disponibile al sito: <https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/06/maria-cristina-gibelli-litalia-mangiata.pdf> [04/02/2020].
- Gemeente Amsterdam (2011), "Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en duurzaam", Cap. 5, Amsterdam, documentazione disponibile al sito: <https://www.amsterdam.nl/en/15/02/2020>.
- Graafland A. (2012), "Amsterdam Housing", disponibile al sito <http://www.ariegraafland.eu/education/amsterdam-housing/>, [03/02/2020].
- Ingersoll R. (2013), "Città commestibili: le nuove forme del verde urbano", articolo contenuto in Archi, rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica, pp. 41-44, <http://doi.org/10.5169/seals-391222>, e disponibile al sito <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=arc-001:2013:0:667#129> [05/02/2020].
- Özdamar E. G. (2015), "The IJ-plein: Housing at the threshold of urban policy", articolo disponibile in Megaron, Vol. 10, n. 3, pp. 273-28, Dipartimento di Architettura, Namik Kemal University Faculty of Fine Arts, Design and Architecture, Tekirdag, Turkey, DOI: 10.5505/MEGARON.2015.24008.
- Riedijk N. (1999), "Torre IJ de apartamentos en Amsterdam", El Croquis, N.94.
- Rijtaan L. (2009), "La residenza collettiva nei Paesi Bassi. L'altra storia dell'architettura residenziale Olandese", Vol.1, Vol.2, Vol.3, DRACO, Tesi di Dottorato in Architettura e Costruzione-Spazio e società, disponibile al sito: <http://www.padis.uniroma1.it/handle/10805/1117>.
- Pungetti G. (1991), "Acqua Ambiente e Paesaggio, Pianificazione Olandese e Italiana a confronto", Pitagora Editrice, Bologna.
- Savini F. Gent van W. Boterman R. W. Majoor S. (2016), "Amsterdam in the 21st century: Geography, Housing, Spatial and development politics", articolo in Cities, Vol 12, pp. 103-113, DOI: 10.1016/j.cities.2015.11.017.
- Ugolini P. (1996), "Riqualificare la città in Europa, il caso dell'Olanda e della Svezia", Istituto di Architettura e Tecnica Urbanistica, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Genova.