

# La lezione urbanistica di Amsterdam

## Formazione storica e nuovi ampliamenti

B49g/1 ▼



Fig. 1

Fotografia aerea anteriore  
alla data d'inizio del piano  
generale.

Chiunque giunga ad Amsterdam, non può sottrarsi al fascino dell'ambiente di questa meravigliosa città acquatica. E rientrando e narrando agli amici il suo viaggio non potrà fare a meno di parlare anzitutto del nucleo antico e della famosa, stretta e arcuata Kalverstraat, colle sue birrerie, i suoi negozi e l'intenso paesaggio pedonale, e descriverà le più antiche case rossobrune, dalle ampie vetrate incorniciate da candidi chiassili, che si specchiano nei quieti antichi canali: poi passerà a descrivere la magnificenza dei tre regolari, larghi, maestosi canali semicircolari colle grandi alberate ed i palazzotti secenteschi che vi si affacciano; infine dirà della città nuova, regolare, a grandi blocchi rossobruni, anch'essi con ampie e grandi chiassili. A seconda poi delle sue occupazioni e dei suoi gusti, vi parlerà dei concerti, delle mostre, delle due università o dei 70 musei, o più semplicemente dei commerci, o anche solo delle aringhe affumicate, di questa

colta, tradizionale città di mercanti buongustai.

Siamo sicuri che il nostro viaggiatore non potrà fare a meno, nella sua descrizione, di seguire questa successione, e ciò non solo perché essa è evidente, a prima vista, tanto queste tre zone sono nettamente differenziate per inconfondibili caratteri, ma essenzialmente per il fatto che il nostro viaggiatore, per pochi giorni ch'egli abbia vissuto ad Amsterdam, avrà egli stesso sperimentato di persona che queste zone «funzionali» della città. Perché il nucleo più antico è ancor oggi l'unico centro «direzionale» della città, in cui hanno sede commerci, affari, uffici e negozi, e su di esso si riversano per le nove del mattino da cento a duecentomila persone, che da esso sciamano, puntuali e frettolose, alle diciassette a piedi, in tram e in lunghe colonne di biciclette. Pochi infatti abitano nel centro, che a sera resta quasi deserto, animato solo da grandi alberghi e dalla movimentatissima Kalverstraat; le residenze sono nella città moderna, oltre il baluardo degli antichi bastioni.

Centro, corona di grandi canali, città residenziale, sono le prime grandi suddivisioni, che non possono sfuggire neppure al più distratto dei viaggiatori. Noi, che siamo ritornati ad Amsterdam con un preciso compito redazionale, non ci accontenteremo di queste prime approssimazioni, che sono tuttavia indispensabili per un primo adattamento ambientale, e cercheremo di spingere oltre la nostra analisi, per capire non solo la formazione di questa città singolare, ma soprattutto per renderci conto di *come* questa città ha saputo creare quel senso così mirabile di continuità e omogeneità fra le sue parti, che dà alla città, nel suo complesso, un'inconfondibile «aria di famiglia», e *come*, il che per noi è ancor più importante, essa tuttora riesca a mantenere questa sua caratteristica anche negli accrescimenti più recenti.

Perché ciò che più colpisce è che Amsterdam non ha sobborghi, non ha discontinuità, non ha zone di compenetrazione colla campagna; scendendo dalla grande stazione posta esattamente al centro del ventaglio e dirigendosi secondo la varie radiali verso l'esterno, si raggiungono via via i quartieri più recenti e poi, netta, appare la campagna. Evidentemente la città non è cresciuta e non cresce a caso per germinazione «spontanea», ma le sue parti migliori, nettamente distinte di volta in volta, senza zone miste ed incerte di saldatura, denotano la presenza di un ordine e di un pensiero.

Vale dunque la pena di esaminare in dettaglio la lezione di questa città, che nelle alterne vicende della sua storia ha sempre saputo mantenere in modo così vivace la «coscienza» della propria formazione.

Fig. 2



## Formazione storica di Amsterdam

### Il periodo di grandezza



Fig. 3  
XIII sec.

Le fortune di Amsterdam sono legate alla sua posizione geografica. Fino al XIII secolo non era che un piccolo villaggio di pescatori, sorto a cavallo dell'Amstel, sulle rive dell'Y, grande estuario che, raccogliendo le acque di numerosi laghi interni, sfociava nello Zuidersee, allora mare aperto. Lo Zuidersee era ricco di pesci e l'estuario dell'Y formava una rada sicura al tempestoso Mare del Nord; inoltre il flusso e il riflusso delle maree manteneva a grande profondità il fondo dell'estuario, mentre gli altri porti, sorti sulle rive dello Zuidersee, progressivamente, andavano insabbiandosi.

Questa condizione di favore spinse i pescatori a tentare il mare aperto ed a trasformarsi in navigatori e mercanti, allacciando rapporti con le città anseatiche del Mare del Nord e del Baltico, mentre il primitivo sbarramento di fronte all'Amstel si tramutava via via in porto ed in mercato. La crescente importanza del villaggio ha il suo primo riconoscimento nel 1340, quando il conte d'Olanda Guglielmo IV concede uno statuto comunale, che rende la città praticamente libera; nel 1369 essa entra nella lega ansea-

tica. In quei decenni la città conosce i primi accrescimenti. Ai primitivi due canali detti «Voorburg-wallen» costruiti ai lati dell'Amstel esso pure canalizzato, vennero aggiunti ben presto due canali detti «Achterburg-wallen», in comunicazione all'Y e all'Amstel e che costituivano al tempo stesso vie di comunicazione e darsene di carico e scarico. A tal fine le case che vi si affacciavano, erano solo in parte abitazione ed i piani superiori servivano come magazzini merci, realizzando in tal modo una grande «darsena abitata», dove il mercante abitava e commerciava a casa propria e usufruiva di una propria «fronte a canale». Questo spirito pratico, che informa fin dall'inizio la costruzione della città, si riscontra pure nel tipo di costruzione, che è spinta in altezza (da 5 a 8 piani), per sfruttare al massimo la resistenza delle necessarie lunghe palafitte di fondazione (da 13 a 18 m. di profondità) che servivano a trapassare lo strato melmoso di torba ed a raggiungere lo strato profondo di sabbia.

Nel 1481 venne iniziata la cinta murata, che doveva configurare la città per più di cent'anni.

È così infatti che la si vede nella carta di Cornelis Anthoniszoon (1544) quando essa contava intorno ai 40.000 abitanti. Ma la decisiva spinta della trasformazione di Amsterdam in grande città fu data dalle guerre di religione e dalla guerra d'indipendenza contro il dominio spagnolo. Fra il 1530, quando il protestantesimo incomincia a farsi strada, ed il 1578, quando riporta completa vittoria, Amsterdam è teatro di lotte intestine: il

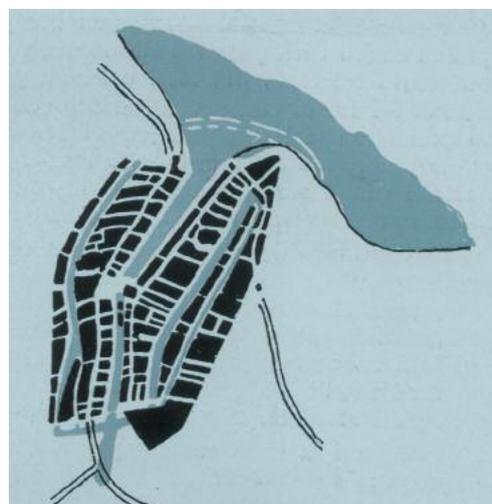


Fig. 4  
Fine XIII sec.

Fig. 5  
1590

governo municipale, forte della oligarchia mercantile, conservatrice e gelosa della libertà privilegiata, si mantiene fedele al cattolicesimo e al governo spagnolo, fintanto che nel 1578 il popolo, ribellatosi con l'aiuto delle truppe di Guglielmo il Taciturno, può espellere dalla città il borgomastro ed i membri del consiglio. Rivolta moderata e senza rappresaglie, tanto il principio di libertà e di tolleranza era radicato.

E tuttavia rivoluzione necessaria alla prosperità della città, che si pone a capo delle provincie indipendenti, diventa rifugio sicuro degli esiliati politici e religiosi ed accresce con grande rapidità i suoi commerci, formando il granaio delle piccole e valorose armate di Maurizio di Nassau e in definitiva trae profitto dalla guerra dei quarant'anni che sconvolge bensì le provincie meridionali ed Anversa (porto concorrente), ma non giunge mai sotto il tiro dei suoi cannoni. La città divenuta piccola deve accrescersi: nel 1586 ottiene dal conte di Leycester il privilegio di acquistare in proprietà i terreni necessari al nuovo urgente ampliamento, che ha inizio nel 1593, coll'impostazione di una nuova cintura di canali a ponente e dei cantieri navali a levante. La nuova linea fortificata, concordata con Maurizio di Nassau, si avvicina alla forma semicircolare, ritenuta la più vantaggiosa ed economica, essendo il cerchio la linea geometrica che racchiude la maggior superficie.

Ma appena terminata la fortezza, si avverte la necessità di un nuovo ampliamento e si incomincia a pensare ad una grande cinta fortificata di 1.800 m. di raggio, concentrica con quella già costruita, e che avrebbe dovuto esser realizzata per parti, in modo da saldare via via la parte costruita sulla cinta esistente. Ed ecco che in quegli anni prende copro l'idea della grande cinta e dei tre famosi canali. Occorreva a tale impresa una espropriazione dei terreni su larga scala e la municipalità fu autorizzata ad annettere i terreni necessari, indennizzando i proprietari a prezzo equo da fissarsi dai magistrati. L'operazione che richiedeva somme ingenti fu tuttavia facilitata dal fatto che i terreni si trovavano relativamente in poche mani, in quanto pare che appartenessero in gran parte ai borgomastri e alle altre autorità che, sapendo come sarebbero andate le cose, avevano avuto modo di acquistare per tempo i terreni e di rivenderli poi alla città con un grazioso beneficio. Non mancarono le mormorazioni su questo affare, che pure allora non era ritenuto in eccessivo contrasto coi principî di moralità pubblica.

Nel 1612 furono incominciati i lavori nel settore di ponente per proseguire verso levante. Furono iniziati i tre famosi larghi maestosi canali (Heerengracht, Keizergracht, Prinsengracht, cioè il canale dei Signori, dei Re e dei Principi) che misurano 25 m. di larghezza nella via d'acqua (quattro vie, due di transito centrale e due laterali di scarico) e m. 47 fra i fili di fabbricazione. Nei lotti fra i canali sorsero via via le case dei mercanti ricchi, anch'esse adibite sempre a doppio uso: abitazione e magazzino; nell'interno dei lotti magnifici giardini privati, tutt'ora conservati, e nei larghi «quai» una fila d'alberi.

Fig. 6  
1612



Fig. 7  
1663

Nel settore a ponente, il primo ad esser costruito fra il 1612 e il 1650, oltre ai tre canali fu pure costruito il «Jordaan», il quartiere dei piccoli mercanti e degli artigiani, con più piccoli lotti e numerosi e piccoli canali tutti paralleli ed orientati radialmente secondo il preesistente tracciato dei fossi e canali periferici. Al contrario della zona dei tre canali, perfettamente conservata fino ad oggi, questo quartiere spazioso e pittoresco all'epoca della sua costruzione, venne purtroppo col tempo addensandosi di costruzioni operaie, alcuni canali furono colmati, e le condizioni igieniche vi decadde, tanto da essere tuttora una zona da «risanare». Intanto la città continuava rapidamente a crescere, secondo le previsioni lungimiranti dei suoi reggitori. All'inizio delle opere nel 1610, essa contava 50.000 abitanti, nel 1630 raggiungeva i 100.000, nel 1632 i 125.000 e nel 1663 i 250.000 abitanti. In

quell'anno fu completata la seconda grande porzione di semicerchi estendendo fino all'Amstel i tre grandi canali, dopo quella data furono proseguiti al di là, fino all'Y. In poco più di 50 anni la città era compiuta, con un rigore, con una coerenza ed uno splendore che rispondevano non solo a tutte le esigenze economiche e militari, ma anche a quelle di una vita culturalmente assai evoluta. Si pensi al traffico enorme di cui erano capaci i grandi canali con circa 20 chilometri di fronte utile (nella loro estensione fino all'Amstel); alla città che aveva realizzato il «porto ai piedi di casa»; alle 4.000 navi che il porto poteva ospitare; alla città a quartieri funzionali specializzati; si pensi che nel 1630 vi si stabiliva Rembrandt, Spinoza vi era nato e Cartesio in esilio vi viveva. Si pensi ai grandi ammiragli che dovevano assicurare la supremazia navale universale alla Repubblica delle Province Federate e che in quei decenni erano fondate le Compagnie delle Indie Orientali e Occidentali. Si pensi alla banca di Amsterdam, che emetteva moneta di banca coperta dai depositi, e che la Borsa, costruita intorno al 1610, poteva ospitare 4.500 persone, vero concentrazione di affari cosmopoliti, al sistema delle vendite all'asta e dei contratti a termine, che originavano veri giochi di borsa con acquisti e vendite allo scoperto e pagamento delle differenze a scadenza di termini. E si pensi al famoso teatro e alla tradizione pittorica e all'*Athenaeum illustris* (fondato nel 1632), e all'industria dei diamanti. E si avrà l'idea della vita internazionale di questa città ricca e tuttavia colta, calma e modesta, liberale e tollerante, che si riflette nei volti gravi e pensosi dei mercanti di Rembrandt.

La floridezza di questa cultura dura tutto il XVII secolo, cioè durante il periodo di rapida ascesa, poi la città entra in un periodo di ristagno. Quadruplicati i suoi abitanti, nel secolo seguente, la popolazione vi resta stazionaria, né la città si amplia. Per di più un banco di sabbia, che si veniva formando allo sbocco dell'Y, ostacola a poco a poco la navigazione, ed obbliga a ricorrere a rudimentali e faticosi meccanismi di sollevamento delle navi. Inoltre la crescente potenza navale inglese fa sentire sempre più pesantemente la sua concorrenza. È il declino.

Fig. 8  
1700



**Fig. 9** – Antiche case del vecchio centro.



**Fig. 9**

**Fig. 10** – L'Heerengracht visto dal battello.



**Fig. 10**

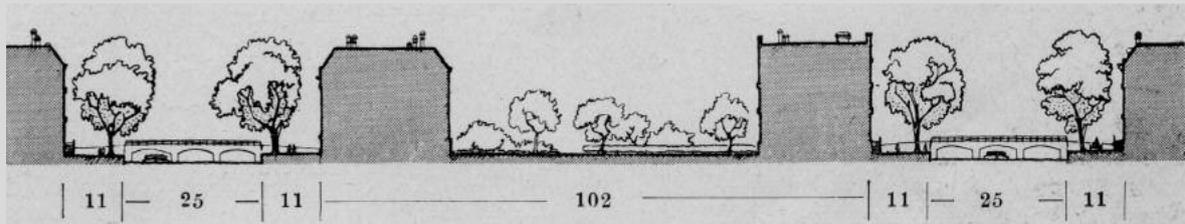
**Fig. 11** – Il Voorburgwallen e le antiche case-magazzino. Si notino la mancanza dei marciapiedi e la presenza della carrucola sui pignoni.



**Fig. 11**



**Fig. 12**



**Fig. 13**

**Fig. 12** – Una porzione di prospetto dell'Heerengracht.

**Fig. 13** – Profilo dei canali dall'Heerengracht al Keizersgracht.

**Fig. 14** – Uno dei ponti dei tre canali.



**Fig. 14**

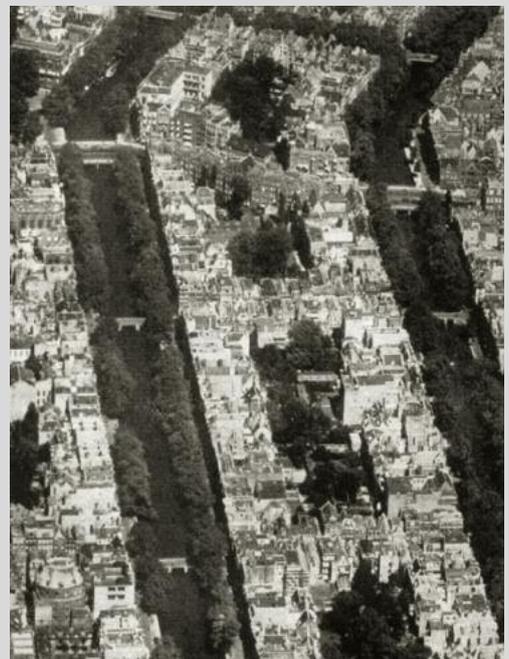
**Fig. 15** – Veduta aerea dei tre canali e del "Jordaan" (a sinistra di chi guarda).

**Fig. 16** – Veduta parziale dell'Heerengracht e del Keizergracht nel punto in cui è stata effettuata la sezione di fig. 13.

**Fig. 15**



**Fig. 16**



## La ripresa economica ed urbanistica

Colla caduta di Napoleone e colla fondazione del Regno dei Paesi Bassi risorge la fortuna di Amsterdam. Tra il 1818 ed il '25 Amsterdam viene collegata con il mare del Nord mediante un lungo canale di 90 chilometri, che la unisce con la punta settentrionale del paese, den Helder. Questo canale serve a sbloccare la città dalla chiusura ormai irreparabile verso lo Zuidersee, ma non è sufficiente, né agevole. È allora che viene ventilato il nuovo Canale del Nord di 30 chilometri, che la dovrebbe collegare a ponente con IJsmuiden.

Intanto il miglioramento delle condizioni, raggiunto nella seconda metà dell'800, dà nuova energia e nuova fede ai circoli dirigenti della città. Si riprende coraggio e si progettano grandi opere: la ferrovia, il canale di IJsmuiden e la demolizione dei bastioni fortificati.

La ferrovia venne purtroppo costruita lungo le rive dell'Y e la grande stazione, opera di Cuypers, posta per comodità nel punto centrale del ventaglio, privò la città della magnifica vista del porto e dell'Y, che restano un continuo rimpianto nel cuore degli olandesi. Il canale del Nord, realizzato nel 1875 e fornito allora di due chiuse per regolare i livelli interni con quelli marini, aprì nuovamente la città verso il mare, dal quale e per il quale era nata.

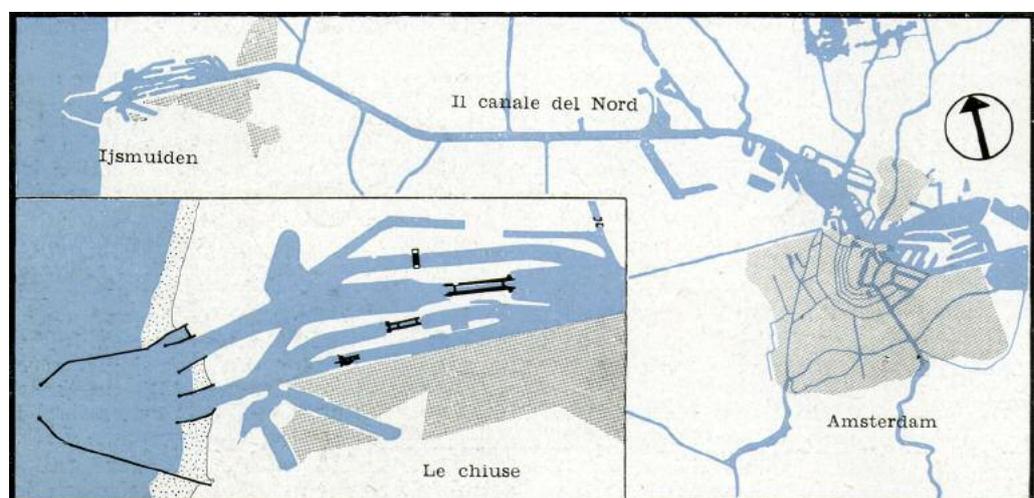
Da allora le industrie andarono attestandosi sulle rive dell'Y, che si arricchiscono di un grande complesso di darsene. Coll'apertura del canale la popolazione ricominciò ad aumentare rapidamente. I 280.000 abitanti del 1875 diventarono 500.000 nel 1900.

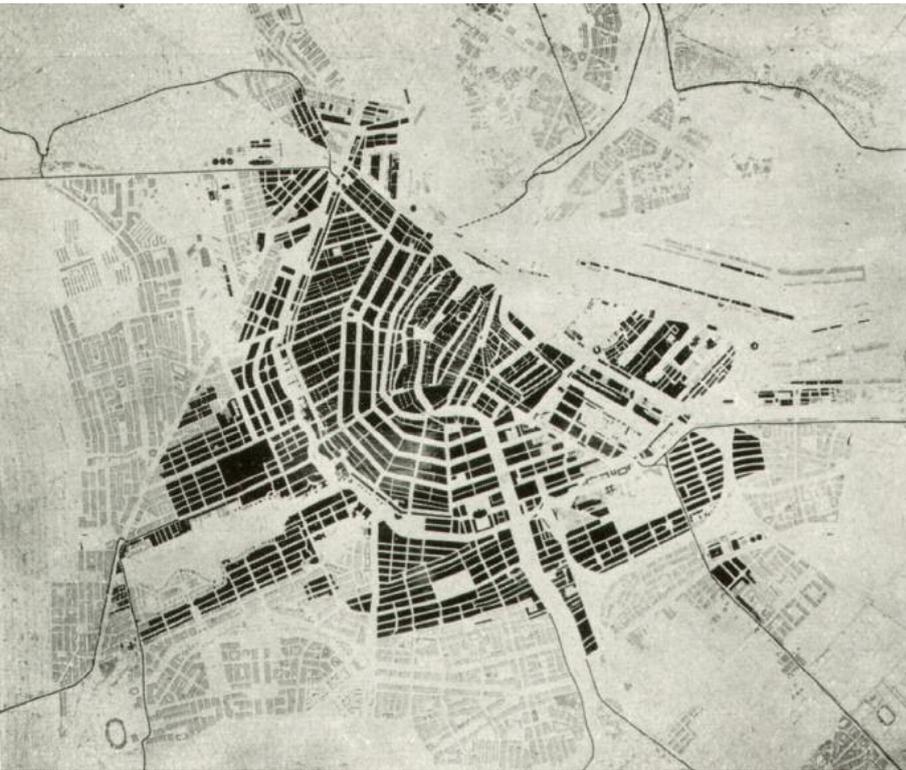
La città si espande allora oltre i bastioni con alcuni piani di espansione, i cui tracciati seguono solitamente i preesistenti tracciati dei fossati delle zone orticole; essi non sono esemplari, sono anzi fortemente monotoni, a scacchiere regolari che seguono i preesistenti fossati delle zone orticole, ma hanno tuttavia il pregio di preservare nell'interno della città alcuni spazi verdi. In quel periodo la città si trovò pure a lottare con i contigui comuni di campagna per l'acquisizione delle aree periferiche e tipica è rimasta la contesa giuridica, durata alcuni decenni, per l'annessione del Nieuwer Amstel.

Intanto la città prendeva una decisione fondamentale per i futuri sviluppi. I terreni, che dal 1583 al 1890 erano stati espropriati, erano sempre stati rivenduti a chi edificava. Nel 1896 la città decideva di non più rivendere, ma solo *affittare* i terreni dopo l'esproprio; solo eccezionalmente essi avrebbero potuto essere venduti a industrie o a

Fig. 17

Il canale del Mare del Nord (Nordzeekanaal). Aperto nel 1875 con le due piccole chiuse (vedi particolare in basso): nel 1927 è stata ultimata la terza grande chiusa di 400 mt. di lunghezza e 50 di larghezza.





**Fig. 18**  
Amsterdam nel 1900.  
sono visibili gli ampliamenti  
oltre la cinta fortificata,  
con andamento parallelo  
ai canali del Jordan.

le norme delle concessioni di crediti favorevoli alle cooperative edilizie che costruivano case operaie. La legge ebbe su tutto il territorio, così pure in Amsterdam, benefici effetti. La municipalità approntava i piani e le cooperative presero l'abitudine di costruire case non più singole, ma a blocchi ed a quartieri. Una «commissione per la bellezza» verificava i progetti dal lato estetico.

Si venne così applicando un metodo, una procedura che, dalla preparazione dei piani all'attuazione degli edifici, regolava e concordava le operazioni, pubbliche e private del costruire.

Le società costruttrici si assoggettarono di buon grado a questa guida, che alla resa dei conti, facilitava loro il compito e spianava numerose difficoltà, e la città riprese, in virtù di questa tradizione ormai codificata, a svilupparsi metodicamente, senza scatti frenetici e senza troppi errori.

La situazione era dunque, fin dai primi anni del secolo, ormai nuovamente matura per una lungimirante pianificazione. La formazione dei piani di espansione diveniva di anno in anno più urgente dato il continuo accrescersi della popolazione, che fra il 1875 ed il 1920 mantenne un accrescimento continuo e lineare di circa 10.000 abitanti all'anno.

Tuttavia il cammino verso la formazione del definitivo piano di espansione della città, pur colle favorevoli premesse che derivavano dalla tradizione e dalla legislazione in atto, non trovò immediatamente il suo sbocco. Furono necessari tentativi, esperimenti e tentennamenti, prima di trovare la via maestra.

## Il piano generale di Amsterdam

**B49g/2 ▶**

Nei primi anni dell'altro dopoguerra, il Dipartimento dei Lavori pubblici del Municipio di Amsterdam viene profondamente trasformato nei suoi organi e nel

chiese. Questo sistema di affitto dei terreni municipali fu in seguito perfezionato ed a partire dal 1915 il terreno viene unicamente affittato a lunga scadenza, con un primo contratto di 75 anni, quindi con successive revisioni cinquantennali del canone d'affitto.

Oltre alla regolamentazione sull'espropriazione e sull'affitto dei terreni, si ebbe in Olanda, fin dall'inizio del secolo, una legge generale sull'abitazione. La legge promulgata nel 1904, stabiliva che tutte le città con più di 10.000 abitanti avessero un piano regolatore degli sviluppi futuri; distingueva fra piani generali e piani particolareggiati; imponeva la revisione decennale dei piani generali; permetteva la costruzione unicamente dopo la redazione di un piano particolareggiato; regolava l'esproprio del terreno, possibile soltanto a compilazione avvenuta dei piani particolareggiati; fissava infine

1928 viene istituito e convenientemente attrezzato il Servizio urbanistico, sotto la direzione di L.S.P. Scheffer.

In quell'anno ha inizio presso il Dipartimento dei Lavori Pubblici, così rinnovato, la compilazione di un nuovo piano generale, comprendente tutto il territorio amministrato dal Comune, e predisposto con una previsione di almeno 50 anni. Frutto di quattro anni di intenso lavoro, svolto in collaborazione fra le diverse sezioni del Dipartimento dei Lavori Pubblici, il piano si basa su di una numerosa serie di indagini e di rilevamenti statistici, che costituiscono di per se stessi un'opera di eccezionale valore metodologico ed organizzativo<sup>1</sup>.

Dirette dal prof. Lohausen, le inchieste sono state rivolte a tutti i settori della vita cittadina<sup>2</sup> allo scopo di trovare nelle norme di base per il piano. Le situazioni allora rilevate sono state in seguito e sono tuttora periodicamente controllate per i successivi sviluppi del piano e la continuità di questo servizio forma una delle caratteristiche della "vitalità" del piano di Amsterdam.

Nell'insero fuori testo è rappresentato il piano generale. Una sua dettagliata descrizione richiederebbe molto spazio e ci condurrebbe lontano dallo scopo del presente articolo, che è quello di formare un quadro delle ragioni storiche dello sviluppo di Amsterdam e di esaminare i più recenti quartieri realizzati o in procinto di essere attuati. Il piano generale di Amsterdam è d'altra parte sufficientemente noto, con gli studi finora pubblicati sull'argomento<sup>3</sup>, per esimerci da una presentazione di dettaglio. Ci limiteremo, ai fini della nostra esposizione, a richiamare i concetti fondamentali del piano:

**a** *Dimensione futura della città.* - Dopo approfonditi studi sulla popolazione presente e futura si è ritenuto doversi scartare l'ipotesi di un indefinito accrescimento della popolazione ed ammettere invece come assai probabile un rallentamento nella velocità di accrescimento della popolazione. Questa che nel 1920 contava 700.000 abitanti, alla data di approvazione del piano aveva raggiunto i 750.000 e si è ritenuto che intorno al 2000 essa avrebbe di poco sorpassato i 900.000 e si sarebbe stabilizzata sui 960.000 abitanti.

Il piano di espansione è quindi stato previsto per i futuri 310.000 abitanti in più ed in base a tale cifra è stato dimensionato l'accrescimento della città.

**b** *Direzione dell'espansione.* - Scartata l'ipotesi di un accrescimento per città-giardino, autonome, distanziate dal vecchio centro, a causa del forte concentramento commerciale ed industriale attorno al porto, che non può essere decentrato a largo raggio, e scartato l'accrescimento per città-satelliti puramente residenziali, che comporterebbero eccessivi spostamenti della mano d'opera, l'accrescimento è stato pensato come una nuova città alla periferia della vecchia; come direzione di espansione è stata scelta in prevalenza la zona occidentale della città che comprende i terreni migliori e più salubri ed in più favorevoli situazioni di vicinanza al centro e alle industrie, salvo rettifiche nella zona orientale ed un ulteriore incremento (ultimo in ordine di tempo) nella zona meridionale.

**1** Pubblicati via via a volumi, nella collana di testi, con formato unificato, intitolata «Grondslagen voor de Stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam», nella quale sono stati pubblicati i risultati statistici, il piano generale («Algemeen Uitbreidingsplan» in 2 volumi) e successivamente i piani particolareggiati.

**2** Tipiche ad esempio sono state le indagini sulla circolazione, svolte con numerosissimi rilevamenti diretti su tutte le vie cittadine, eseguiti dagli studenti delle scuole medie; le indagini sulle industrie esistenti per stabilire il fabbisogno di superficie dell'espansione industriale; le indagini sul fabbisogno delle attrezzature collettive, ecc.

**3** Bibliografia sul piano di Amsterdam: oltre alla pubblicazione ufficiale già citata, si consultino: S. Giedion, «Space, Time and Architecture», pagine 529-539; «Town Planning Review», Liverpool, giugno 1936; «Architectural Review», London, giugno 1938; «Rassegna di Architettura», Milano, 1937.

- c** *Comunicazioni* - Senza entrare nei dettagli delle modifiche ai tracciati stradali delle grandi vie di comunicazione, che richiederebbero una diretta conoscenza delle località e delle direttrici di traffico, ci limiteremo a due grandi opere previste: un tunnel sotto l'Y per collegare Amsterdam alla porzione di città ed alla zona industriale attestatesi sull'altra sponda dell'Y, attualmente collegate al centro con ferry boats; e la completa revisione della rete ferroviaria, mediante la costruzione di una ferrovia di circonvallazione sopraelevata su alti margini, attualmente in esecuzione.
- d** *Industrie* - Nella parte occidentale della città, lungo il Nordzee Kanaal sono stati progettati il nuovo porto, i docks (ora in gran parte costruiti) ed in prossimità di questi una grande area industriale. Complessivamente l'area industriale alla data del piano era di 150 ha; l'area prevista è di 400 ha, aumentabile fino a 710 ha.
- e** *Orticoltura* - Ai margini della città nella zona orientale si sono sempre avute, fin dai secoli più lontani, zone a coltivazione intensiva orticola: già la località in cui fu costruito il Jordaan era un tempo orticola. Queste zone durante i successivi accrescimenti sono state via via spinte all'esterno, ma tutte le volte l'espropriazione di questi terreni ha dovuto indennizzare il plusvalore dovuto alla coltura intensiva. Attualmente le zone orticole occupano una vasta area solcata da numerosissimi canali paralleli, che servono sia da canali irrigui, sia da delimitazione dei fondi, sia infine da via di comunicazione. In questa zona non si hanno infatti strade, e gli ortaggi vengono trasportati giornalmente in motobarca al porto-mercato dei legumi, attraverso i canali ad esso raccordati. Per impedire la continua e costosa traslazione all'esterno delle zone orticole, il piano prevede la loro definitiva sistemazione.
- f** *Zone residenziali* - Il piano abbandona completamente il concetto di di ampliamento per ininterrotte superfici a costruzione intensiva ed applica sistematicamente il principio di ampliamento per successive unità di 10.000 abitazioni (con una media di 3,5 persone per abitazione). Ogni unità forma un grande quartiere a sé, provvisto delle necessarie attrezzature collettive, ed è separata dalle altre unità mediante l'intersezione di ampie zone di vegetazione di varia dimensione. Le singole unità residenziali di 10.000 abitazioni formano oggetto di un piano particolareggiato, che secondo l'indirizzo del piano, dovrà essere studiato solo quando la sua realizzazione diventi matura, in modo da assumere caratteristiche urbanistiche aggiornate.
- g** *Calcolo delle abitazioni necessarie* - Alla data del piano esistevano 200.876 abitazioni.

Il piano prevede la costruzione di

  - 84.300 nuove abitazioni, calcolate in base all'aumento previsto di 310.000 abitanti rispetto al 1935, ed al fenomeno di assottigliamento delle famiglie, e cioè al continuo decrescere del numero medio della composizione familiare, che si prevede decresca dalla media di 3,74 alla data del piano a 3,37 nel 2.000;
  - 13.460 nuove abitazioni per sopperire alle abitazioni da demolire per risanamento;
  - 12.000 abitazioni in sostituzione di altrettante che si prevede verranno ancora sottratte nella zona centrale per far luogo ad uffici, negozi, ecc.;
  - 1.370 abitazioni esistenti nella zona di espansione ed incluse nel piano;

totale 111.130 nuove abitazioni.

**h** *Zone di ricreazione* - Fino alla data di formazione del piano della città scarseggiava di giardini e di zone di ricreazione facilmente raggiungibili, la più vicina foresta esseno a circa 20 km dalla città. Il piano ha perciò previsto la creazione di una foresta di 900 ha a sud della città, capace di ospitare da 30 a 40.000 persone al giorno. Il canale per le regate, il lago per gli sport nautici e la foresta sono oggi costruiti e costituiscono uno dei vanti della città.

Il piano generale, approvato per legge nel 1935, è un piano direttore di larga massima e comporta un regolamento edilizio generale. Esso è vincolativo sulla destinazione delle aree di espansione e per le grandi opere previste. Tuttavia esso non è esecutivo, in quanto sono esecutivi unicamente i piani particolareggiati, che vengono via via allestiti e sono approvati ciascuno separatamente. Finora sono stati approvati 38 piani particolareggiati relativi ad altrettante zone ed alcuni piani sono tuttora in corso di studio. Nelle pagine seguenti presenteremo 5 di questi piani realizzati o in corso di realizzazione.

### Bosch en Lommer

La prima delle unità di 10.000 abitazioni è Bosch en Lommer, il cui piano particolareggiato, approntato nel 1936 è stato subito posto in esecuzione. Il suo esame è particolarmente interessante, sia per comprendere l'impostazione di tali unità e le difficoltà economiche superate nella loro prima realizzazione, sia per rendersi conto della evoluzione dei principi urbanistici adottati nella progettazione delle successive unità. Il quartiere previsto per 35.000 abitanti, prevalentemente operai, sorge su un terreno

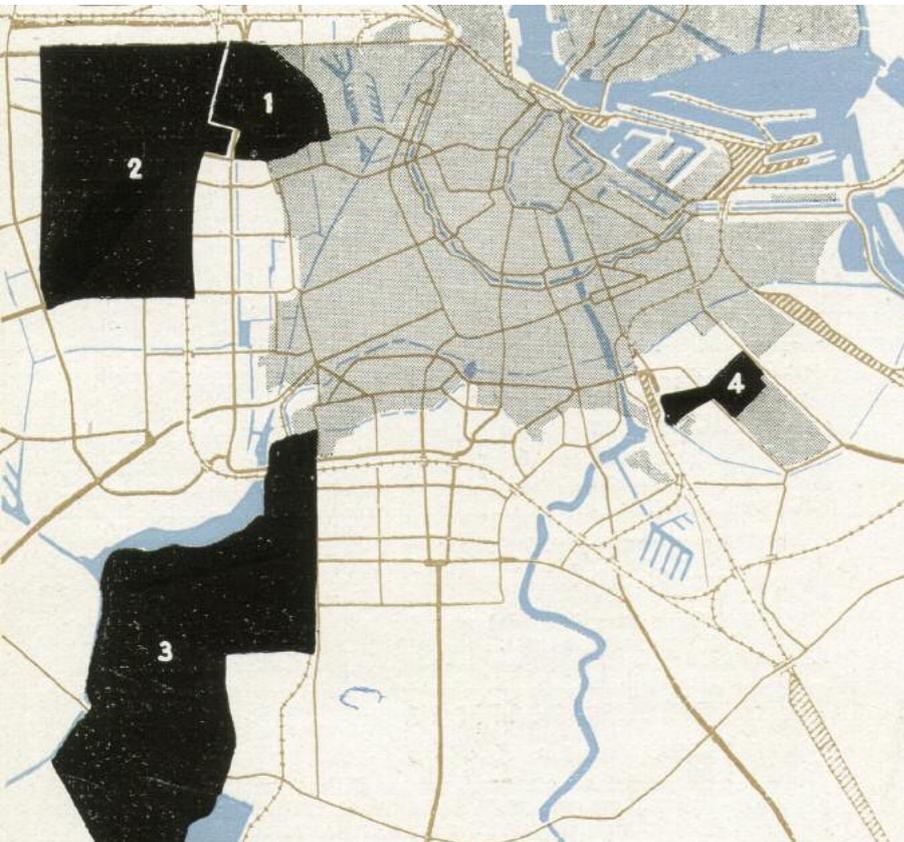
di 100 ha nella zona occidentale, nei pressi del porto-mercato ortofrutticolo. È delimitato ad est dalla grande arteria Admiral de Ruyter di collegamento rapido col centro, a nord dall'autostrada per Haarlem e confina a sud e ad ovest con i terreni di futura espansione, dai quali è separata dall'argine della ferrovia di circconvallazione. È dunque un quartiere di cerniera fra la città vecchia e la nuova e come tale ha un carattere intermedio.

La progettazione del quartiere è stata da un'accuratissima analisi dei costi, pubblicata quindi nel volume della collana citata, dedicato alla illustrazione del piano. L'esame analitico è stato condotto su di un elemento territoriale di 8 ha, supponendo in esso in prima approssimazione abitazioni tutte di 70 mq. caduna. Si è incominciato a studiare la variazione del costo delle opere relative alla preparazione del terreno, al variare dei tipi edilizi. Innanzitutto si sono confrontati i 3 tipi: a blocco

**Fig. 19**

La distribuzione nella città dei piani particolareggiati che vengono illustrati:

- 1 Bosch en Lommer.
- 2 Slotemeer. 3 Il bosco.
- 4 Watergraafsmeer.



chiuso, a blocco semiaperto e a corpi paralleli con cortile aperto, e si è constatato, a parità di tutti gli altri fattori, che la costruzione aperta incide con un costo del 30% in più di quella a blocco chiuso. Si sono quindi esaminate le variazioni per numero di piani, larghezza di strade e profondità di manica e si è giunti a varie conclusioni: ad esempio che la riduzione del numero di piani da 4 (numero usuale nei blocchi del piano di Berlage) a 3 (considerato ideale) avrebbe portato ad un aggravio del 17% sul costo di preparazione del terreno e che pure la riduzione nella profondità di manica avrebbe avuto notevole incidenza, mentre la variazione della larghezza di strada non comportava notevoli variazioni nel costo di preparazione del terreno<sup>4</sup>.

Facendo perciò una media fra soluzione buona e meno buona, si è accettata in definitiva una soluzione a 4 piani, con 12 metri di profondità di manica e 22 metri di interspazio fra i corpi paralleli (strade o giardini).

In base a questo elemento base è stato progettato il quartiere, tenendo presenti nel dimensionamento reale degli alloggi le seguenti percentuali, relative alla prevista composizione di popolazione:

abitazioni per persone anziane	3,0 %
abitazioni con 1 stanza da letto	11,4 %
abitazioni con 2 stanza da letto	34,4 %
abitazioni con 3 stanza da letto o più	45,7 %
abitazioni per famiglie numerose	5,5 %
	100,0%

Le abitazioni sono state integrate da:

- autorimesse, in numero di 50 con capienza di 125 macchine;
- botteghe, in numero di 460;
- laboratori artigiani, in numero di 250;
- scuole: 6 asili, 28 alimentari, 2 secondarie;
- un mercato
- un centro sanitario;
- un centro polizia;
- alcune costruzioni speciali.

Le superfici del quartiere sono risultate le seguenti:

abitazioni ed edifici pubblici	41,2%
strade	37, %
canali	3, %
verde pubblico (3,5 mq. ab.)	15,9%
ricreazione bimbi	1,5%
mercati	0,9%
	100,0%

Sul costo finale dell'approntamento del quartiere è da tener presente anche il costo di esproprio (1934) che era risultato assai elevato (5,9 fiorini al mq., contro 0,5 fiorini, prezzo del terreno agricolo) a causa della coltivazione orticola intensiva e delle preesistenti costruzioni rurali.

<sup>4</sup> L'analisi della variazione dei costi al variare dei tipi edilizi e di tutti i relativi fattori è stata spinta con grande minuzia all'analisi della variazione delle singole voci relative alla preparazione del terreno: strato di sabbia, strade, pavimentazione, giardini, canali, ponti, fognature, ecc.

La previsione spese per l'esproprio e per le opere di approntamento del terreno era nel 1938 di 18.585.000 fiorini così ripartiti:

a)	esproprio del terreno	fiorini	7.266.414	=	39,0%
b)	strati di sabbia	fiorini	5.691.358	=	32,0%
c)	costruzione strade e loro pavimentazione	fiorini	2.072.505	=	10,8%
d)	piantazione e giardinaggio	fiorini	381.325	=	0,2%
e)	canali, ponti e fognature	fiorini	3.173.818	=	18,0%
	<u>totale</u>	fiorini	<u>18.585.320</u>	=	<u>100,0%</u>

Questa spesa inciderebbe di 44,73 fiorini per mq. di terreno fabbricabile e quindi di 790 fiorini per abitazione media di 70 mq. Tenuto conto che il costo anteguerra per la costruzione di un'abitazione si aggirava intorno ai 3.000 fiorini, il costo di esproprio e preparazione terreno si aggirava in media sul 21% del costo totale della costruzione<sup>5</sup>. Quest'onere viene evidentemente a gravare sul fitto degli abitanti, ed aveva anteguerra



A sinistra fig. 20

Planimetria di Bosch en Lommer.

A destra fig. 21

La realizzazione nel 1946.

una incidenza di 2 fiorini mq. all'anno, corrispondente ad un tasso di interesse del 5%. Questa forte tangente è stata alleggerita nelle abitazioni a carattere popolare, accollando la differenza a carico della città.

Il costo della preparazione del terreno si presenta in definitiva assai oneroso, a causa del forte prezzo di esproprio e dello strato di sabbia (3 mt) occorrente per risanare il terreno torboso.

Esso spiega il carattere alquanto addensato delle costruzioni, che sono state tra loro distanziate di quel tanto che era compatibile con una ragionevole spesa d'impianto. Nell'esecuzione tuttavia è stato possibile al Dipartimento di ottenere fra le costruzioni qualche distanziamento maggiore della previsione.

L'esecuzione di Bosch en Lommer ha subito un forte rallentamento durante la guerra; a fine guerra essa è stata ripresa e sta ora per essere completata.

Al complesso urbanistico si può imputare

**5** Per un confronto valutario, si consideri che in Olanda il costo medio della vita 1938 in confronto a quello del 1919 è nel rapporto di circa 1:3. Inoltre il cambio del fiorino rispetto alla lira italiana era, all'ottobre 1949, di 1 fiorino = circa 200 lire.

un carattere piuttosto rigido e compatto, ma sta di fatto che l'addensamento edilizio è stato imposto da particolari condizioni di costi elevati e che volutamente questo quartiere è stato tenuto in linee ancora schematiche, per graduare il passaggio delle compatte costruzioni esistenti, che lo attorniano, verso i più liberi complessi edilizi previsti oltre la linea ferroviaria di circoscrizione.

### Slotermeer

Situata sempre nella parte occidentale della città, confinata a nord con la strada per Haarlem, a est con la grande linea ferroviaria di circoscrizione che la separa da Bosch en Lommer, a sud con il lago interno, da cui prende nome, e ad ovest con future nuove unità, la unità Slotermeer costituisce la seconda espansione della città verso occidente, secondo le direttrici del piano.

La sua posizione esterna alla nuova cintura ferroviaria di circoscrizione, ha consentito ai progettisti di tracciare un piano completamente svincolato dagli schemi degli antichi tracciati e di applicare perciò principi del tutto nuovi.

Anziché impostato su blocchi aperti di case a quattro piani come Bosch en Lommer, il Piano di Slotermeer prevede un gran numero di case ad una o due famiglie e grandi spazi aperti con alcuni edifici alti. In totale l'area che sarà occupata dalle 11.000 abitazioni è di 260 ha, con una densità di 40 abitazioni per ha. A questa superficie va aggiunta quella del lago (78 ha) e la grande estensione dei parchi circostanti.

Questa notevole diluizione delle densità e l'abbondante uso del verde sono stati possibili grazie al basso costo di esproprio di questa zona periferica ed alla intelligente organizzazione per la preparazione del terreno che esamineremo dettagliatamente più avanti.

Anche per Slotermeer sono stati impostati rigorosi computi economici per riconoscere

Fig. 22





Fig. 23

il limite di equilibrio fra massimo di abitazioni aperte e basse e la convenienza economica; e l'equilibrio è stato riconosciuto possibile, se non fosse stato superato il 43% di case a una o due piani, mantenendo il rimanente 57% in case a quattro piani.

Le 11.000 abitazioni previste sono state perciò ripartite in 4.000 abitazioni basse (3.000 ad uno e 1.000 a due piani) e 7.000 abitazioni medie e alte (6.000 in case a quattro piani e 1.000 in case a dodici piani).

Anche questo quartiere a carattere più estensivo dei precedenti e ricco di spazi aperti e laghi avrà un carattere prevalentemente popolare, essendo previste 9.000 abitazioni operaie e solo 2.000 per classi medie. Nell'inserito a colori è riportato il piano particolareggiato, approvato nel luglio 1939 dal consiglio comunale e reso esecutivo nel 1940 con deliberazione del Governo Provinciale, mentre a lato sono riprodotte alcune vedute del modello. In entrambi è evidente il carattere aperto di questa unità, suddivisa da grandi spazi aperti in alcuni sotto-quartieri, ciascuno dei quali completo dei servizi primari e gravitanti tutti attorno ad un «centro civico»; l'abbondanza di zone di ricreazione ed il senso di minore rigidità compositiva.

Infine non può passare inosservato l'alto grado di precisazione di questo piano che giunge alla previsione di ogni minimo dettaglio qualitativo e quantitativo.

*(segue a pagina 18)*

Fig. 24



**Piano particolareggiato di Slotermeer**

Dipartimento dei Lavori Pubblici di Amsterdam

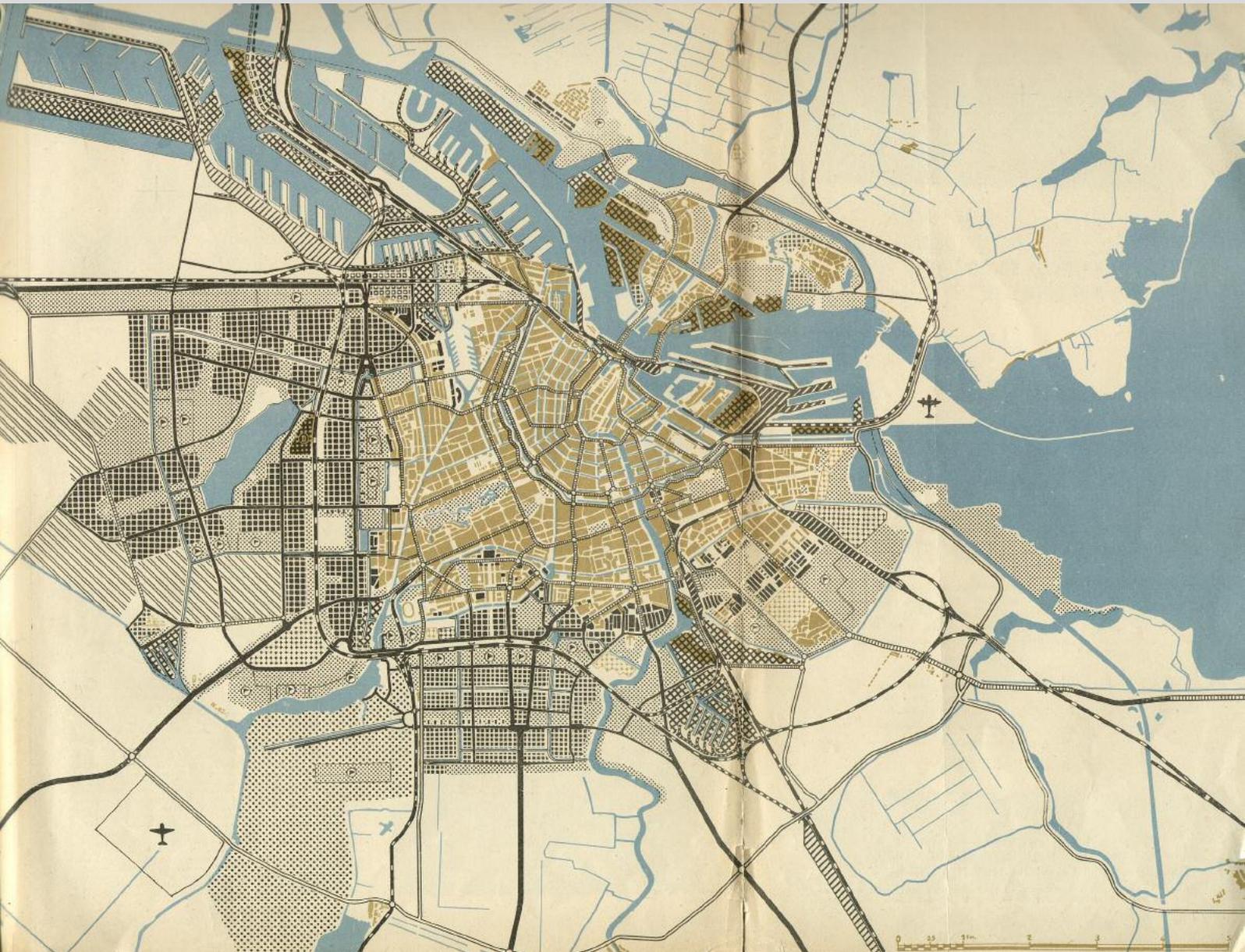
Allegato al n. 2-1949 di Urbanistica. I simboli adottati sono quelli per le rappresentazioni policrome. Vedi tav. n. VI, VII, VIII, X – P.P.P. della Simbologia urbanistica.



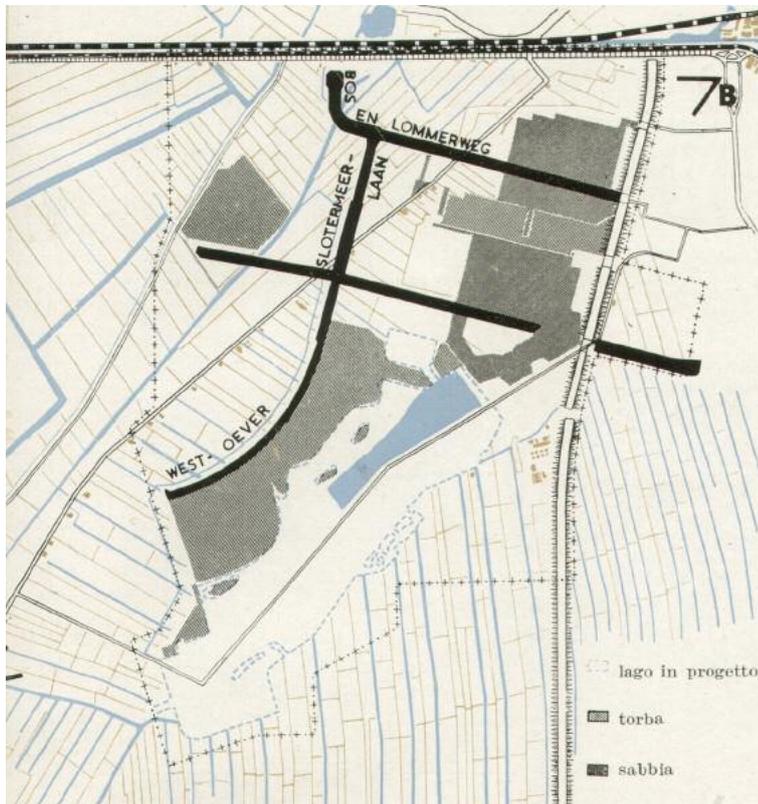
**Piano Generale di Amsterdam 1928-1935**

Dipartimento dei Lavori Pubblici di Amsterdam

Allegato al n. 2-1949 di Urbanistica. I simboli adottati sono quelli per le rappresentazioni bicrome. Vedi tav. n. III, VI, V. – P.C.G. della Simbologia urbanistica.



## La preparazione del terreno a Sloterveer



Sopra fig. 25

Planimetria del cantiere

di Sloterveer.

In nero sono segnate le grandi vie di comunicazione, e nei vari grise sono indicate le zone di deposito.

A destra fig. 26

Sezione del terreno (a sinistra); in campagna (a destra); sotto il lago:

T = torba:

A = argilla:

S = sabbia.

no attendere circa due anni prima di costruire, perché sia effettuato il necessario consolidamento.

Il problema più assillante per la Sezione VI è quello di cercare le sufficienti quantità di sabbia e di portarla in sito col sistema più rapido ed economico.

Un tempo si ricorreva a barconi che portavano lungo i canali la sabbia proveniente dalle spiagge del mare. Ma per le immense quantità occorrenti a Sloterveer questo procedimento avrebbe richiesto troppi anni. Si ricorse in un primo tempo al trasporto mediante una condotta forzata di 1 km, che collega la zona di Sloterveer al porto di Minerva Haven, dove la sabbia giungeva su chiatte: mescolata ad acqua marina (nella proporzione di 1 a 4 volumi) la sabbia viene succhiata e fatta depositare sulle zone da riempire, da dove l'acqua salsa defluisce in canali, che la riportano al mare. Ma anche questo sistema non rappresenta la soluzione definitiva ed inoltre ha l'inconveniente di non permettere l'immissione dell'acqua salsa nei normali canali d'irrigazione. La soluzione di avere una grande

A causa della guerra i primi lavori di preparazione del terreno a Sloterveer hanno dovuto esser sospesi e, ripresi nel '46, sono tuttora in corso: essi sono particolarmente interessanti per la vastità del cantiere e per le eleganti soluzioni tecniche, e servono al contempo ad esemplificare la situazione del terreno amstelodese e delle opere preliminari che devono essere eseguite per renderlo edificabile.

Dei dati seguenti e delle fotografie riprodotte dobbiamo andar grati alla cortesia dell'ing. Janssonius, capo della Sezione VI del Dipartimento dei LL.PP.

Le sezioni a fianco indicano la stratificazione del terreno: in superficie si hanno da 3 a 4 mt. di torba, quindi uno strato di 7, 8 metri di argilla e poi un profondo banco di sabbia. Non è possibile edificare sulla torba, ed è necessario sovrapporre ad essa uno strato continuo di 4 metri di sabbia; quindi si devono

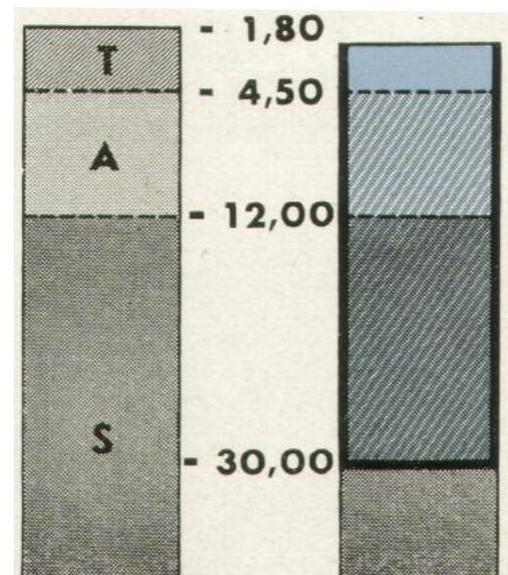
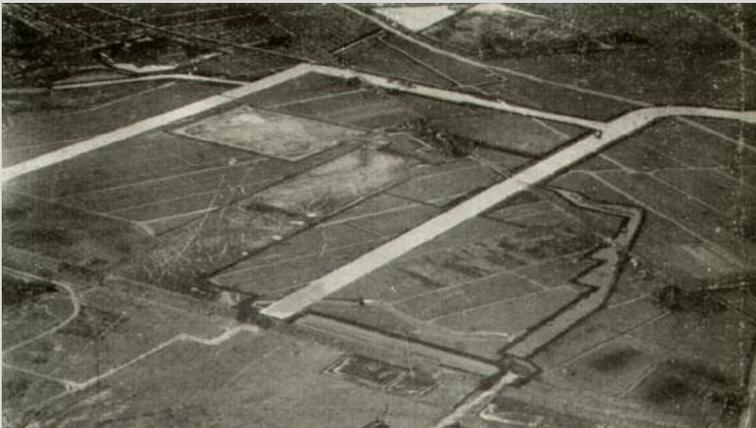




Fig. 27, 28



Fig. 29, 30

**Fig. 27, 28, 29, 30**

Le fasi di lavoro. Dall'alto in basso, le prime due fotografie rappresentano due fasi del terreno dal punto di vista A della planimetria, le ultime due dal punto B. Le macchie scure indicano zone di deposito di torba, le più chiare di sabbia. Con l'argilla sono costruiti gli argini e l'isola del futuro lago. Le strisce chiare sono le sedi dei grandi assi stradali, sulle quali pure viene convogliata idraulicamente la sabbia.

cava di sabbia a portata di mano è stata risolta mediante lo sbancamento del lago naturale esistente, per la costruzione del più grande lago in progetto. Attualmente una grande draga succhiante sta asportando lo strato di argilla che, mescolata ad acqua, viene condotta in tubi e serve per formare gli argini del futuro lago. Tolto lo strato di argilla, si provvederà allo sbancamento del lago fino a 30 mt. di profondità ottenendo così il quantitativo sufficiente di sabbia. Intanto anche lo strato di torba, che viene asportato da sotto al tracciato delle grandi strade, viene esso pure trasformato idraulicamente e utilizzato come strato di sottofondo nelle zone destinate a verde.

## Il Bosco

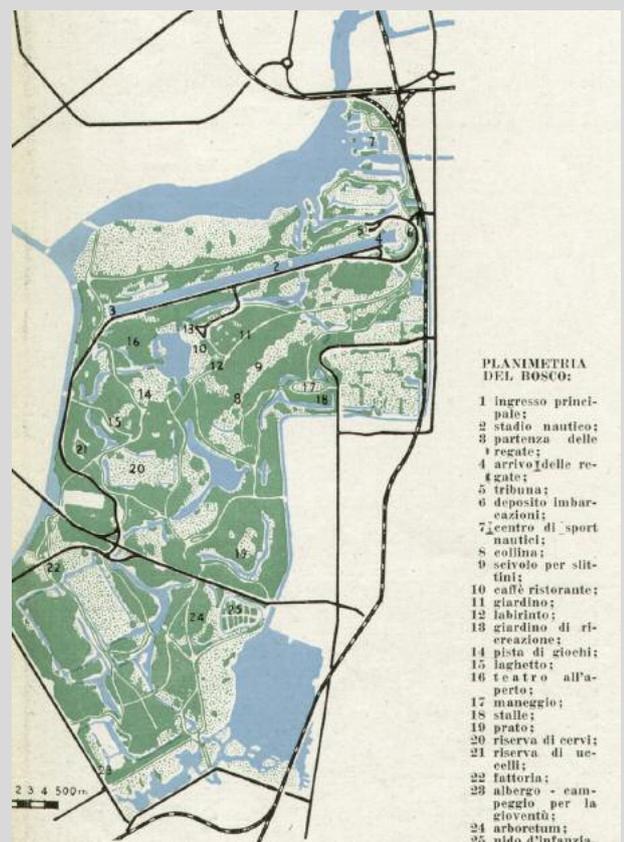
Prima del piano generale 1928-35 la città era scarsamente dotata di vegetazione a massa e di zone a ricreazione: le foreste più vicine si trovavano a 20 Km di distanza. Nell'impostazione del piano fu prevista la creazione di 900 ha a sud della città, per la cui progettazione i bisogni ricreativi della popolazione furono analizzati nei minimi particolari, secondo i gruppi di età e secondo gli sport o giochi preferiti.

Il bosco è un vasto complesso di parchi, di laghi e di attrezzature sportive, collegate da grandi masse di vegetazione che coprono 230 ha. Deciso nel 1928 e progettato nel 1929, è stato dichiarato di entità pubblica nel 1931, nel 1934 parzialmente costruito ed in questi ultimi anni completato. Esso è tutto artificiale e sorge su un terreno agricolo espropriato. Particolarmente famoso lo stadio nautico di 2.200 mt. di lunghezza, con una tribuna capace di ospitare 2.400 persone. Complessivamente il bosco è frequentato da 30, 40.000 persone; nel 1948 ha ospitato in giorni di punta fin 75.000 persone.



**Fig. 31**  
Lo stadio nautico.

**Fig. 32**  
Planimetria del bosco.



**Fig. 33**



## Watergraafsmeer

I piani di Watergraafsmeer non riguardano la creazione di altre nuove unità di 10.000 abitazioni, ma bensì un'operazione di regolarizzazione di una zona da lunga data compromessa.

Situato a sud-est della città il «polder» di Watergraafsmeer, con una superficie pari a quella secentesca, fu sede di un comune antagonista alla città. Annesso nel 1921, questo territorio era stato parzialmente costruito, ma presentava ancora delle grandi riserve di aree libere. La sua regolarizzazione viene attuata ora mediante la costruzione di minori quartieri. Il primo (n. 1 della planimetria) è stato costruito nel 1948 dal Servizio Municipale dell'Abitazione e presenta una qualche ricerca di creare con gruppi di case a schiera di due piani un complesso abbastanza intimo e con andamento non del tutto rigido. Il secondo (n. 2 della planimetria) sta per essere attuato su iniziativa privata comporta una interessante disposizione di edifici a due piani formanti blocchi aperti.

Fig. 34

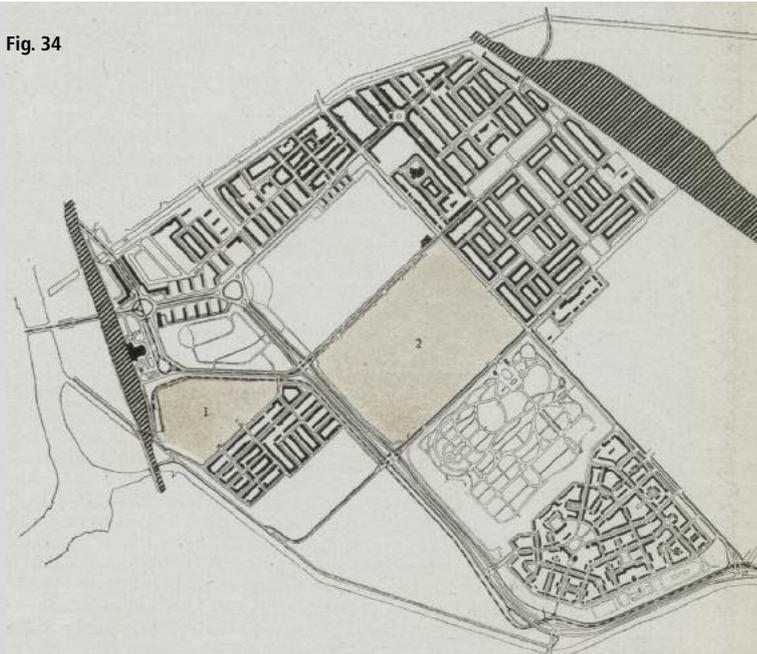


Fig. 37

Fig. 34 – Il comprensorio di Watergraafsmeer.

Fig. 35, 36 – Planimetria dei lotti 1 e 2.

Fig. 37 – Foto aerea del lotto 1 realizzato

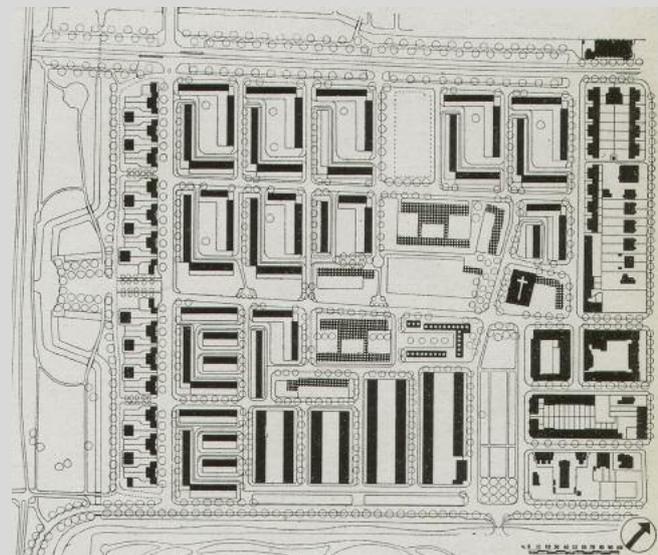


Fig. 35, 36

## 20 anni di esperienza

### B49g/3 ►

Dall'esame dello sviluppo antico e recente della città e soprattutto dallo studio del piano generale e dei piani particolareggiati esposti e dalla esperienza di 20 anni di attuazioni è lecito trarre qualche conclusione finale: qualcuna di carattere particolare, qualche altra di carattere generale, che può avere valore di insegnamento, sia in sede teorica che in sede pratica.

Le conclusioni di carattere specifico sono quelle che più particolarmente si riferiscono alla situazione del suolo. Il fatto che tutto il terreno è artificiale, che la sua preparazione richiede anni di lavoro e spese ingenti ed impegna grandi cantieri, ha fatto completamente superare il sistema di fabbricazione singola ed indipendente, che regna usualmente là dove il terreno solido è sempre pronto, in qualsiasi momento, alla sua edificazione.

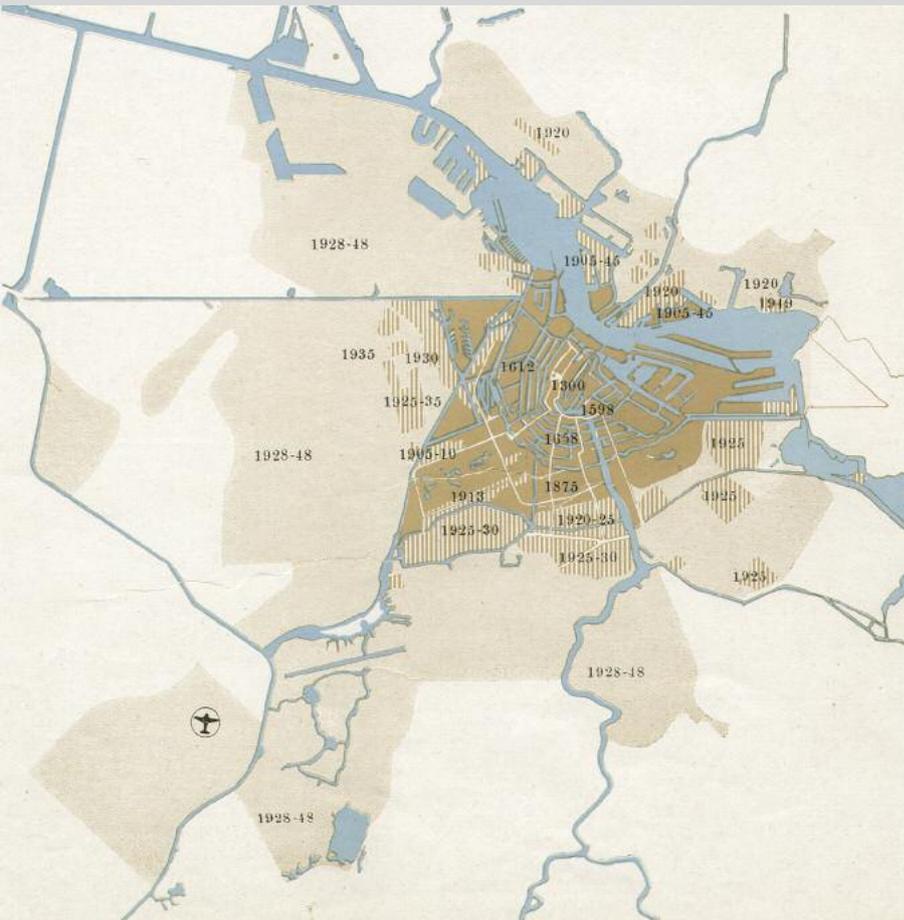
Non che, teoricamente, anche il singolo non potrebbe provvedere per proprio conto al trasporto e posa dello strato di sabbia, alla preparazione cioè del proprio lotto di terreno, ma questa operazione risolta singolarmente è evidentemente antieconomica. Questo fatto ha dunque spinto a porre tutte le operazioni in mano ad un solo ente, il Comune, rappresentante della collettività e responsabile di fronte ad essa; ha reso necessario l'acquisto di tutto il terreno da parte di questo ente; ha richiesto che la preparazione del terreno fosse preceduta da una dettagliata progettazione; ha richiesto che la scelta dell'ordine e della distribuzione di questi piani di dettaglio fosse coordinata nel tempo e nello spazio entro la maglia di un piano generale; ha, in una parola, stimolato la pianificazione ordinata del terreno. E queste caratteristiche noi le ritroviamo sia nei più antichi sviluppi, che nei recenti.

Ma peccheremo di eccessivo determinismo se attribuiamo soltanto alle condizioni del terreno le abilità pianificatrici degli amstelodesi: disconosceremo l'alto valore delle concezioni spaziali dei tre grandi canali antichi e i risultati compositivi che si intravedono nel progetto di Sloterveer e nella esecuzione del bosco.

Molto spesso i piani di Amsterdam sono stati accusati di eccessiva rigidità geometrica: essi non ne vanno certamente immuni, ma sarebbe ingiusto disconoscere il lento e progressivo svolgersi della composizione, che passa dal rigore del blocco berlagiano e dalla compattezza delle schiere nella costosa zona di Bosch en Lommer alle forme più sciolte di Sloterveer ed a quelle ancor più libere delle altre unità attualmente in corso di studio.

Gli insegnamenti di carattere generale si riferiscono soprattutto al sistema di costruzione per successive unità residenziali, al concetto assai elastico del piano generale ed al preciso programma, dettagliato nei minimi particolari, dei piani particolareggiati esecutivi. Il regolamento generale edilizio della città viene di volta in volta integrato da regolamenti speciali per ogni piano particolareggiato; questi regolamenti sono di una minuzia estrema, danno prescrizioni su tutte le caratteristiche delle abitazioni, ed, in caso di conflitto col regolamento generale, essi hanno comunque il sopravvento.

In fine utili insegnamenti si possono trarre dalle procedure di compilazione ed esecuzione. Ogni piano durante le fasi di progetto e di esecuzione è discusso in numerose commissioni raggruppanti i funzionari dei vari servizi del Comune e membri esterni. In particolare i progetti architettonici devono essere tra loro armonizzati: l'unità quartiere viene perciò suddivisa in minori unità, e per ciascuna di queste minori unità viene nominato dal Comune un architetto «supervisore» col compito di studiare in dettaglio il piano, proporre eventuali modifiche in sede esecutiva e coordinare la

**Fig. 38**

La riserva di aree municipali.

Planimetria delle aree espropriate e di proprietà comunale, con l'indicazione per ogni zona della data di esproprio.

Il campo a colore pieno indica le aree anticamente acquistate dal comune e rivendute a privati.

Il campo a righe verticali indica le aree espropriate e date in affitto a lunga scadenza.

Il campo a colore più leggero indica le aree espropriate e in attesa di essere date in affitto.

progettazione di singoli architetti. I supervisor hanno continui contatti colla commissione del piano e vengono periodicamente riuniti collegialmente. «Con questo sistema, conclude Van Eesteren, presidente del collegio dei supervisor, non ci sono forse possibilità di avventure, ma l'esperienza ha insegnato che si arriva certamente ad una buona media». La buona media è infatti il risultato più concreto e più visibile della città, è possiamo anche aggiungere, è una buona media in lenta, ma continua elevazione.

Frutto di una particolare situazione geografica, espressione di una particolare mentalità collettiva sostanzialmente pratica, aliena dalla retorica e incline all'ordine formale ed alla disciplina spaziale, lo sviluppo pianificato di Amsterdam costituisce una lezione di rigore e di modestia che dovrebbe essere a lungo meditata, soprattutto dagli amministratori delle nostre città.



# Il piano di Berlage

Unità  
allegata  
B49g/4 ▼



**Fig. 39**  
Planimetria del piano Sud di  
Berlage 1917.

I primi tentativi dal 1902 al 1917 sono legati al grande nome di Hendrik Petrus Berlage, costruttore della Nuova Borsa (1902) e a buon diritto riconosciuto in Europa fra i più significativi prorazionalisti del movimento architettonico moderno.

Lo stesso sforzo razionalizzatore con cui Berlage chiarifica attraverso tre distinte memorabili edizioni il progetto della Borsa<sup>6</sup>, passando dallo stile ancora eclettico della prima, fino alla serena e pulita realizzazione, viene ora impegnato, senza tuttavia altrettanto felici

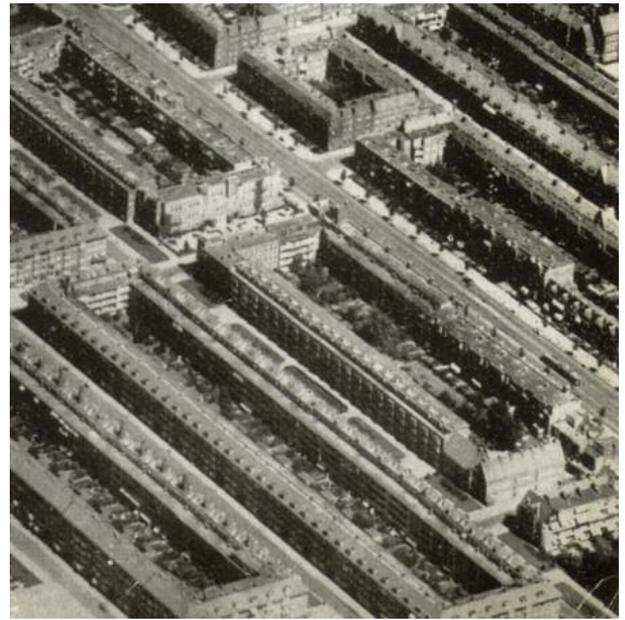
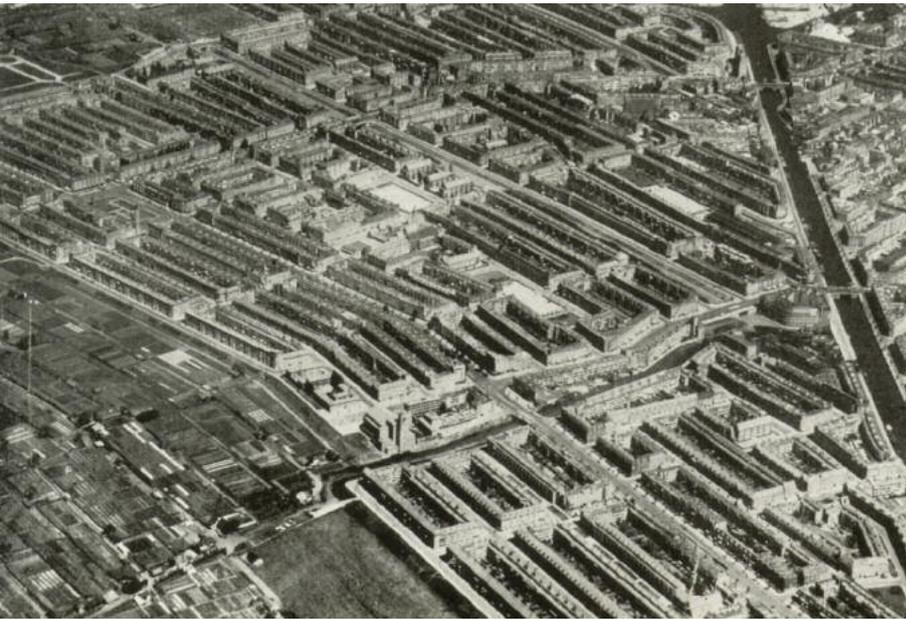
risultati, nel grande compito di allestire un piano di espansione della zona sud di Amsterdam.

Iniziata nel 1902, la progettazione del piano può dirsi terminata solo nella relazione esecutiva del 1917.

La prima edizione reagisce alla monotona scacchiera degli ultimi ampliamenti con un tormentoso tracciato curvilineo ed arabescato, che si placa nella edizione definitiva, impostata sul rigore delle famose tre grandi arterie a forma di Y.

**Fig. 40**  
Il piano Sud realizzato.





**Fig. 41**  
L'espansione occidentale  
secondo l'indirizzo berlagiano.

**Fig. 42**  
Il blocco tipico.

I caratteri del piano di Berlage<sup>7</sup> si possono così riassumere:

- a** impostazione del piano *formalista*, in quanto esso viene caratterizzato da una ricerca di ordine puramente geometrica;
- b** ricerca attraverso quest'ordine geometrico di un senso di grandiosità, non disgiunta da una umana intimità, ed al tempo stesso di una unità di complesso;
- c** soluzione del problema residenziale mediante il tipico *blocco* rettangolare largo 50 metri e lungo da 100 a 200 metri, con case a quattro piani e giardino interno di 25 metri di larghezza;
- d** raggiungimento di una omogeneità architettonica mediante la prescrizione di facciate uniformi per ogni blocco.

Il piano di Berlage venne attuato, e fra il '20 e il '30 questo tracciato divenne campo delle più estrose esercitazioni degli architetti neoromantici della cosiddetta scuola di Amsterdam<sup>8</sup>, ai quali da parte dei razionalisti non vennero risparmiate critiche come formalisti architetti da «facciate».

In definitiva, se non si possono riscontrare nel piano di Berlage doti di grande originalità e novità, non si può tuttavia disconoscere che esso servì per realizzare una espansione ordinata e dignitosa.



**6** I.I.P. Ond., «Holländische Architektur», Bauhausbucher 10, Albert Langen Verlag.

**7** Giedion, Space, Time and Architecture, pag. 520-529.

**8** Architecture vivante en Hollande, vol. I, Ed. Albert Morancé.

# L'attuazione del piano: il Dipartimento dei LL. PP.

**Unità  
allegata  
B49g/5 ►**

L'attuazione del piano generale è stata possibile in virtù di due fattori essenziali: la proprietà del terreno da parte della municipalità, o per lo meno la possibilità di esproprio di quanto ancora necessario per l'attuazione del piano, e la presenza di un Dipartimento dei Lavori Pubblici ben organizzato.

Del primo fattore abbiamo già dato notizia e la carta degli espropri di terreni da parte della municipalità parla da sé e mostra chiaramente la progressività e l'entità di tale operazione (v. fig. 38).

Sul secondo fattore è necessario soffermarsi alquanto, non solo perché questo esame è necessario per comprendere il meccanismo della pianificazione urbanistica della città, ma perché l'analisi di una istituzione che, alla prova dei fatti, durante un'esperienza ormai ventennale, si è dimostrata efficace, può essere di grande utilità, sia dal punto di vista metodologico che pratico.

L'organico del Dipartimento è riassunto nello schema riportato, direttamente fornitoci dalla cortesia del Segretario del Dipartimento: in esso si nota che il Dipartimento dei Lavori Pubblici, che raggruppa in totale 800 funzionari e 1.700 operai, si suddivide in 14 distinti servizi, alcuni dei quali alle immediate dipendenze del Direttore del Dipartimento, gli altri raggruppati in tre gruppi, alle dipendenze di un ingegnere capo, un architetto capo ed un urbanista capo, che rappresentano le tre branche del servizio. I capi dei vari servizi sono funzionari di alto valore tecnico, affiancati da ottimi collaboratori. In particolare il servizio urbanistico è retto dall'ing. Scheffer, che ha come diretti collaboratori il prof. Lohansen, professore di urbanistica ad Amsterdam e capo dell'ufficio indagini, ed il prof. Van Eesteren, professore di urbanistica a Delft e capo dell'ufficio esecutivo della progettazione dei piani particolareggiati.

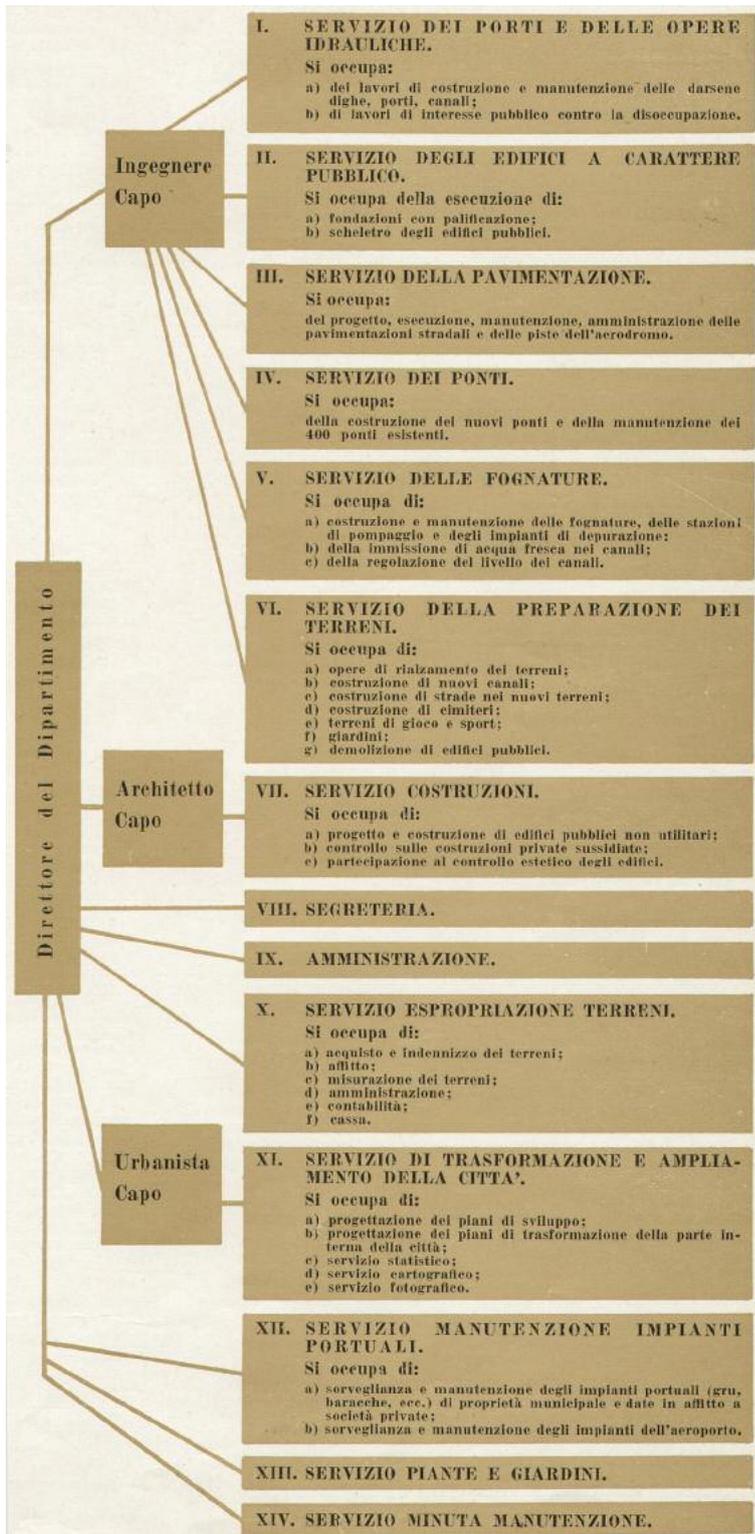
Le mansioni affidate al Dipartimento sono numerose e complesse ed eccedono quelle che sono le normali competenze dei nostri Servizi Municipali di città di popolazione comparabile, in quanto ad esso è affidata non solo la progettazione, ma anche molto spesso l'esecuzione materiale delle opere e la loro amministrazione.

Inoltre appare evidente come questo Dipartimento assommi in sé funzioni che, nella nostra organizzazione, sono demandate ad organi ed uffici diversi: Provveditorato alle OO.PP., Genio Civile, Magistratura delle Acque, Consorzi dei Porti, ecc.

In tal modo, coi servizi raggruppati in un unico Dipartimento e col grande affiatamento e con lo spirito di collaborazione esistente fra i vari servizi, è possibile il reale coordinamento delle opere nel tempo e nello spazio.

Il Dipartimento dei LL.PP. di Amsterdam è cioè un organismo completo, che molto opportunamente potrebbe essere studiato e preso a modello come tipo di amministrazione decentrata.

Infine è da notare che la proprietà comunale del terreno dà a questo organismo una



autorità indiscutibile ed una piena responsabilità su ogni atto della trasformazione della città.

La proprietà non solo del terreno, ma anche di taluni beni strumentali, quali gli impianti portuali ed aeroportuali, dà infine al bilancio comunale degli introiti che contribuiscono a sostenere finanziariamente le enormi opere che la città esegue per approntare il suo organico accrescimento.