

Een leeg geheel: het ontwerp van het pakhuisdistrict van de stad

Tekst: Filip Geerts, Stefano Milani
Ontwerp: Stefano Milani i.s.m. Filip Geerts, Arek Seredyn, Radek Brunecky en Elvio Chiricozzi (beeldend kunstenaar) onder auspiciën van de Faculteit Bouwkunde, TU Delft

Ideale stad / Reële stad: inleiding

Op de tiende Architectuurbiënnale van Venetië (2006) was in het destijds nieuw geopende Italiaanse paviljoen in de *Arsenale* het resultaat te zien van een ambitieus initiatief van Franco Purini: het voorstel voor de nieuwe stad VeMa, volgens planning gereed in 2026. 'VeMa' klinkt misschien als de naam van een apocriefe stad ontsproten aan het brein van Italo Calvino, maar staat in werkelijkheid voor de locatie waar deze hedendaagse nieuwe stad is gepland, halverwege tussen Verona en Mantua, vandaar de naam VeMa (afb. 1).¹

De onvoorziene kansen die in onze tijd als luchtspiegelingen opduiken in de woestijnen van het Midden- en Verre Oosten, maken de kloof tussen de architectuurpraktijk en het verlangen naar de stad pijnlijk zichtbaar. Met VeMa wordt deze kwestie in de context van een specifieke Europese stadsregio aan de orde gesteld.

Het voorstel voor een nieuwe stad (*città di fondazione*) als een eigentijdse ideale stad binnen de context van de vaak betreunde, soms geprezen uitdijende verstedelijkte regio in het noorden van Italië (*città diffusa* genoemd) was een radicaal alternatief voor de realiteit. In de inleiding van de catalogus van het Italiaanse paviljoen wordt uitgelegd dat VeMa als tendens ook een tegenhanger vormt van de hoofdtentoonstelling *Cities. Architecture and society*, samengesteld door Ricky Burdett.² De algemene tentoonstelling toont door middel van foto's, kaarten en reusachtige histogrammen de ongekende demografische groei die zich in de uitdijende wereldsteden voordoet, maar het VeMa-project heeft er geen behoefte aan deze werkelijkheid te analyseren of te vieren en stelt liever een ander territoriaal scenario voor: een vestigingsparadigma voor een stad met niet meer dan dertigduizend inwoners. Het accepteert het 'krimpen' van de grote stedelijke centra dat zich in heel Europa voordoet; het accepteert in plaats daarvan echter niet de uitdijng, maar stelt

¹
Italo Calvino, *Le città invisibili*. Turijn (Einaudi) 1972. Nederlandse vertaling door Henny Vlot, *Onzichtbare steden*. Amsterdam (Atlas) 2003. In Italië worden delen van snelwegen vaak aangeduid met uit lettergrepen bestaande afkortingen, zoals TO-VE (Torino-Venezia), MI-TO (Milano-Torino) en zelfs FI-PI-LI (Firenze-Pisa-Livorno).

²
De Tiende Internationale Architectuurtentoonstelling in Venetië, onder leiding van Richard Burdett. De tentoonstelling was getiteld *Città. Architettura e Società* en liep van 10 september tot en met 19 november 2006.

Empty Whole: the design of the warehouse district of the city

Text: Filip Geerts, Stefano Milani
Design: Stefano Milani in cooperation with Filip Geerts, Arek Seredyn, Radek Brunecky and Elvio Chiricozzi (invited artist) under the patronage of the Faculty of Architecture of Delft University of Technology

Ideal City / Real City: introduction

The X. Edition of the Venice Architecture Biennale (2006) showcased in the then newly inaugurated Italian pavilion at the Arsenale the results of an ambitious initiative by Franco Purini: the proposal for the new city of VeMa, scheduled for completion in 2026. 'VeMa' may sound like the name of an apocryphal city envisaged by Italo Calvino, but in fact it stands for the location intended for this contemporary 'foundation town' (*città di fondazione*), halfway between Verona and Mantova (Fig. 1).¹

Nowadays unanticipated *ex-novo* opportunities emerging as mirages from the desert in the Middle East and the Far East make the schism between acts of architecture and the desire for the city painfully clear. VeMa addressed this issue in the context of a particular European city-region.

The proposal for a *città di fondazione* as a contemporary ideal city in the context of the often lamented, sometimes celebrated, sprawling urbanised region in the north of Italy (coined *città diffusa*) was a radical alternative to reality. The introduction to the catalogue for the Italian pavilion points out that VeMa also represents an alternative tendency to the main exhibition 'Cities, architecture and society', curated by Ricky Burdett.² Whereas the general exhibition showed through photography, maps and giant histograms the unprecedented demographic growth witnessed in sprawling global cities, VeMa is not interested in either diagnosing or celebrating this reality but in proposing a different territorial scenario: a settlement paradigm for a town of no more than 30,000 inhabitants. It accepts the 'shrinking' of the large metropolitan centres witnessed throughout Europe – not in favour of sprawl, but by proposing an *ex-novo* town centre, presumably one of many.

From its first public display at the Venice Biennale the idea of VeMa generated consistent interest in both the local and national press in

¹
Italo Calvino, *Le città invisibili*. Turin (Einaudi) 1972. English translation by William Weaver: *Invisible Cities*. San Diego (Harcourt Brace Jovanovich) 1974. In Italy, sections of highways are often designated by abbreviations made up of syllables from the names of cities, such as TO-VE (Torino-Venezia), MI-TO (Milano-Torino), and even FI-PI-LI (Firenze-Pisa-Livorno).

²
The Tenth International Architecture Exhibition in Venice, directed by Richard Burdett. The Italian title of the exhibition was *Città. Architettura e Società*, and it ran from 10 September to 19 November 2006.

een stadscentrum vanuit het niets voor, vermoedelijk een van vele.

Vanaf het moment dat het op de Biennale van Venetië voor het eerst in het openbaar werd getoond, is het idee van VeMa in zowel de lokale als de landelijke pers in Italië met belangstelling gevolgd. Wat bij de besprekingen direct duidelijk wordt, is het strategische potentieel van dit abstracte voorstel, dat een dialoog op gang kan brengen met de lokale politiek, initiatieven van projectontwikkelaars en de verwachtingen van de samenleving als geheel. In feite is deze radicale en utopische interpretatie zelfs het wezenskenmerk gebleken van het initiatief, dat tot doel had met de ontwerpen van twintig jonge architecten een alomvattende visie te produceren van een territoriaal potentieel, in de hoop dat er uit de 'echte wereld' onverwachte en onvoorspelbare reacties zouden komen, misschien zelfs nieuwe kansen.

Purini ontwierp een plan voor de stad VeMa en vroeg in totaal twintig architectenteams om ontwerpen voor de architectuur van deze stad: elk team kreeg binnen het stedenbouwkundige plan een specifieke locatie toegewezen met een gegeven programma in combinatie met woningen (afb. 2, 3).

Leeg geheel: projectbeschrijving

Zich een nieuw beeld vormen van de rol van opslag in de stad als geheel is meer dan een provocatief statement in de huidige wereld van *outsourcing* en levering *just-in-time*. Het *fysieke internet*, zoals de logistiek in een onderzoek in juni 2006 door de *Economist* werd genoemd,³ is juist een zeer reële plek, de sine qua non van de extravaganza die het gevolg is van de instantdistributie van dingen op wereldschaal. Opslag – als ruimte, en uiteindelijk als lege ruimte – wordt bewust opgevat als onderdeel van de nieuwe stad die tussen Verona en Mantua is ontworpen. Niet als cynisch commentaar op de stedelijke uitdijning in de regio, maar als een activering van architectuur in haar oervorm: het omvatten van leegte.

In een door netwerken verbonden wereld, die steeds afhankelijker is van de mogelijkheden van directe toegang tot zowat alles overal, gaat een definitie van wat een stad is of kan zijn vaak voorbij aan de concrete terreinen waar de distributie plaatsvindt en die in de vorm van graanschuren en pakhuizen al bekend waren bij de oude beschavingen. De 'grote dozen' aan de rand van veel hedendaagse steden worden beschouwd als *extra-muros* en *Fremdkörper*. De definitie van stedelijkheid wordt niet geactualiseerd door de centrale rol die de ontwikkeling van die grote dozen in de meeste levens en in het gebied als geheel speelt, erin te verdisconteren. Integendeel, de

grote dozen worden vaak juist aangehaald als symbool van wat niet tot 'de stad' behoort: de marge, de periferie. Theaters, bibliotheken en concertzalen, die bepalen het beeld dat men van een stad heeft. Wat hier van belang is, voor de architectuur en voor dit specifieke project, is niet het tot vervelens toe in kaart brengen en aanprijzen van de *stromen* tussen distributieknooppunten, maar het concrete feit van de distributie, voorgesteld als architectonische opgave en tot architectuur gemaakt in de voorwerpen en opslagruimtes – als deel van de stad, al direct vanaf het ogenblik van haar stichting. De alomtegenwoordige typologie van de grote doos heeft een van de weinige duurzame architectonische paradigma's opgeleverd: dat van horizontaliteit in de schaduw van een naaste verwant, de wolkenkrabber.⁴ Met de doos, hetzij liggend, hetzij staand, wordt de architectuur primair zichtbaar gemaakt als iets dat ruimte omvat: technisch en programmatisch, maar in wezen leeg.

Het voorstel wilde zich niet inlaten met de inhoud die wordt omvat, maar met de vraag hoe de geproduceerde leegte met behulp van architectuur tot stand komt. Vaak verwijzen grote dozen naar en maken gebruik van stedelijke functies – als waren ze simpelweg verplaatst naar een buitenstedelijk gebied – om hun aanwezigheid te rechtvaardigen: megabioscopen, grote winkelcentra, luchthaventerminals, logistieke centra hebben een zuiver metaforische relatie met de stad en blijven buiten haar culturele inhoud, terwijl ze tegelijkertijd stevig geworteld zijn in de aanvoerketen. De grote dozen zijn commentaren op de stad, buiten de stad, en krijgen geen plaats in een bredere definitie van de stad. Met de stichting van een nieuwe stad, gebaseerd op een idee van de stad, rijst een horizon op waarbinnen het totale territorium bestaat uit afzonderlijke elementen, die verschillende steden en verschillende ideeën van de stad onderling verbinden, waardoor het ritueel van de fysieke en conceptuele drempel tussen wat zich *intra muros* bevindt en wat *extra muros*, zich vaker voordoet. In een gebied waar de idee van de *città diffusa* en de *sprawl* geldt voor een onbetwiste territoriale realiteit, zou het architectonische object zo een relevantie kunnen veroveren, gebaseerd op de essentie van het geheel waar het deel van uitmaakt. In dit project wordt gesteld dat de architectonische grote dozen *fenomenen* zijn van dit territorium en, paradoxaal genoeg, meer in het algemeen dat elk ervan het *ding op zich* is van de algemenere territoriale dimensie.

Leegte staat centraal in het voorstel, echter niet langer enkel de gemonumentaliseerde metafysische leegte die we kennen uit de schilderijen van De Chirico. Leegte is wat architectuur kan omvat

3

Zie 'The Physical Internet. A Survey of Logistics', *The Economist*, 17 juni 2006.

4

Het idee van de monoliet als architectonisch paradigma is ontwikkeld door Carlo Giulio Argan in zijn voorwoord bij de Italiaanse vertaling van Konrad Wachsmans *The Turning Point of Building. Structure and Design*. Zie C.G. Argan, 'Prefazione', in: Konrad Wachsmans, *Una svolta nelle costruzione*. Milaan (Il Saggiatore) 1965.

001

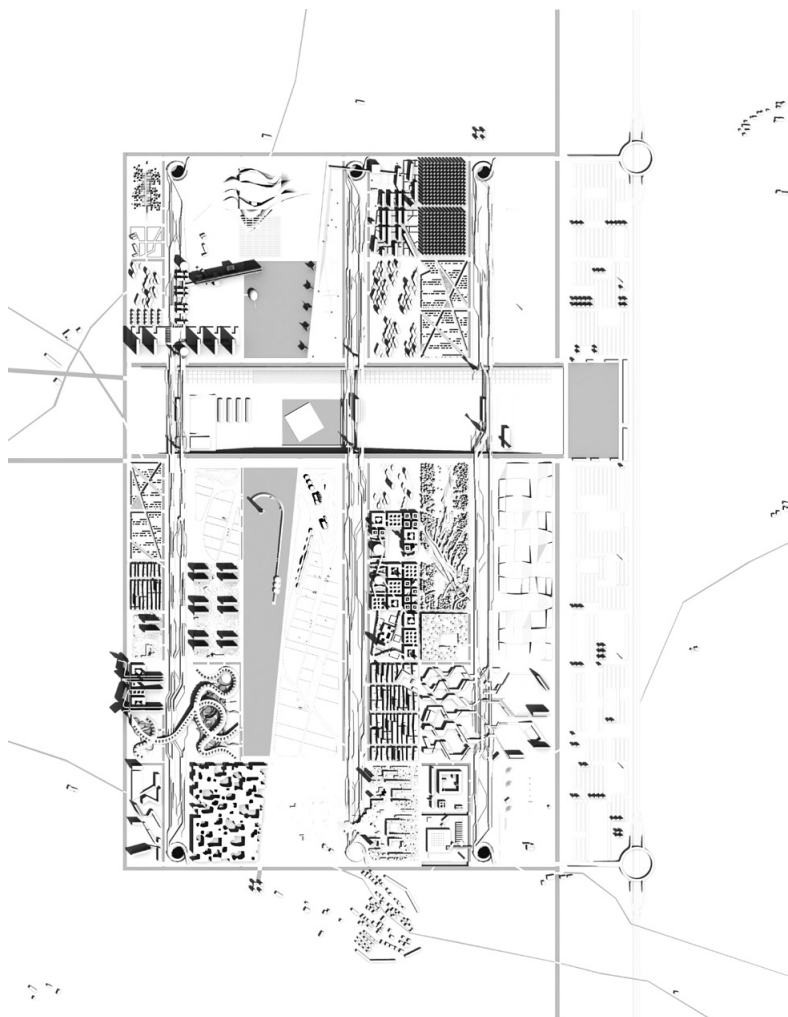
De nieuwe stad VeMa, tussen Verona en Mantua, als realiteit weergegeven op een Italiaanse wegenkaart. Deze 'ideale' nieuwe stad, te bouwen op de grens tussen de regio's Veneto (in het noorden) en Lombardije (in het zuiden) en aan de hoofdverkeersader naar de Brennerpas, werd bedacht door Franco Purini voor de tiende Architectuuri Biennale van Venetië in 2006.

001

The new city of VeMa, between Verona and Mantova, represented as reality on an Italian road-map. Straddling the border between the Veneto (in the north) and the Lombardy (in the south) regions of Italy and sited on the main transport axis towards the Brenner, this 'ideal' foundation city was conceived by Franco Purini for the X. Edition of the Venice Architecture Biennale (2006).



002



002

Bovenaanzicht van VeMa met de ontwerpen van twintig architecten die door Purini waren uitgenodigd invulling te geven aan de architectuur van de stad: elk team kreeg in het plan een specifieke locatie toegewezen, gebonden aan een programmatisch thema en in combinatie met huisvesting.

003

Gezicht op VeMa in oostelijke richting, met de snelweg op de achtergrond, een open parkgebied in het midden, de twee zones met programma aan weerskanten van een bestuurlijke zone loodrecht op de parallelle stroken nieuwe bebouwing.

004

Overzicht van het ontwerp 'Empty Whole' [leeg geheel] in de zuidoosthoek van de stad, met in het oosten de snelweg: de verbeelding van de rol die opslag in de stad kan spelen.

002

Top view of VeMa, with the projects of twenty architect teams invited by Franco Purini to conceive the architecture of this city: each team was allotted a specific site in the plan connected to a programmatic theme and in combination with housing.

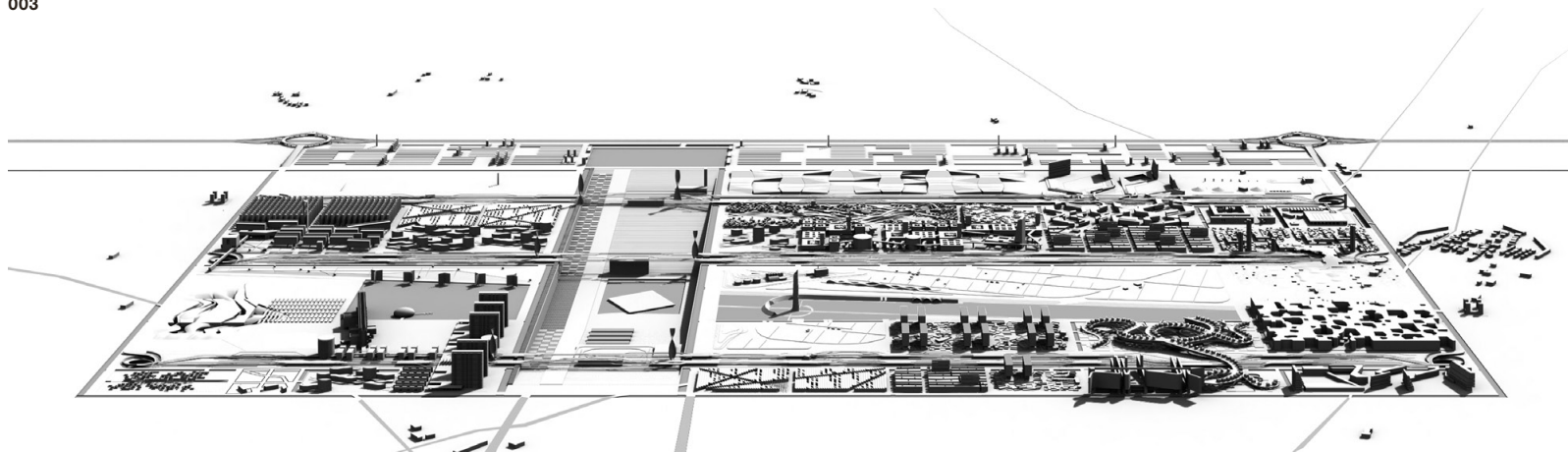
003

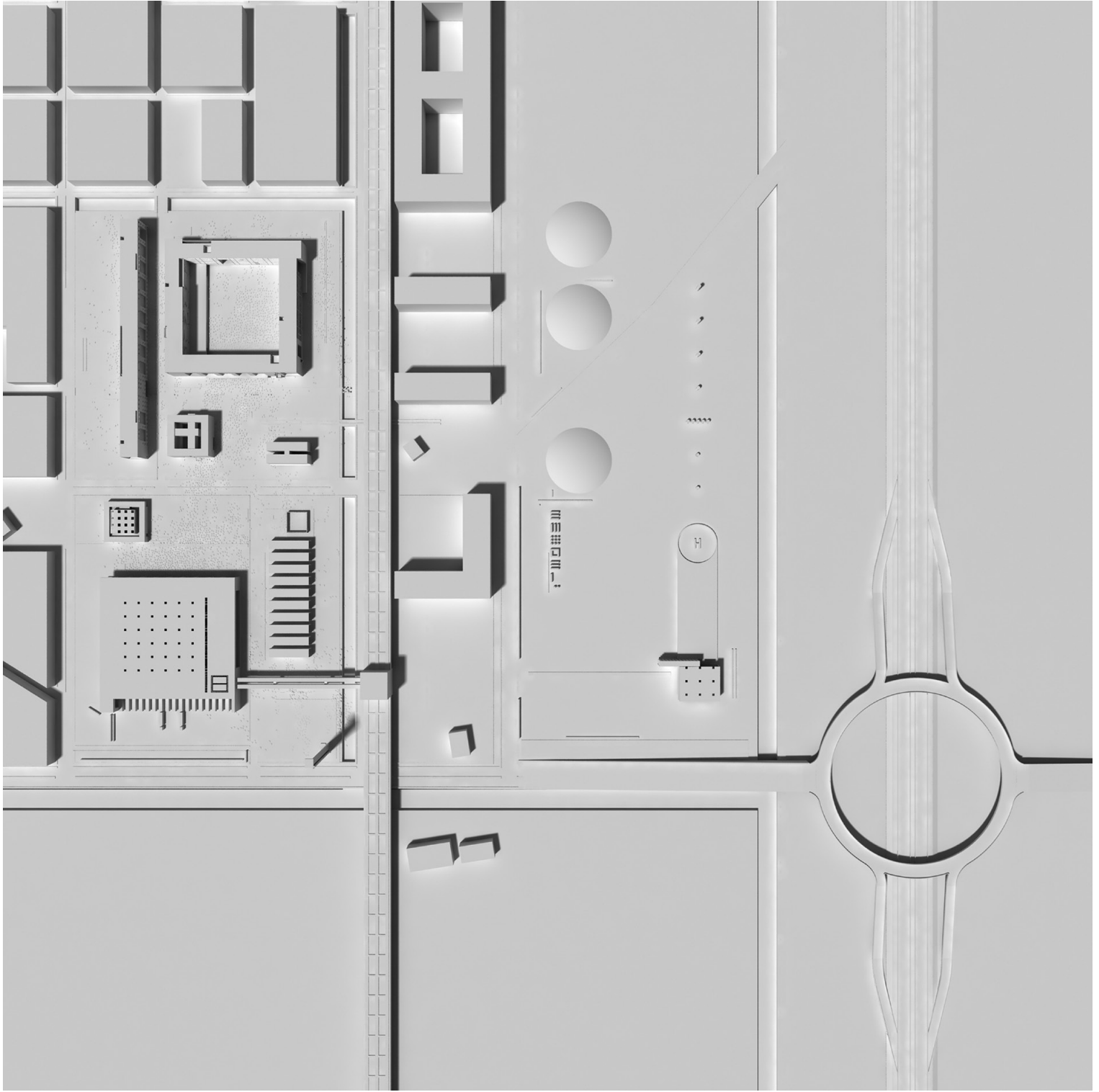
A view of VeMa towards the east, with the highway in the back, an open park-zone in the middle, with the two zones of programme on both sides, intersected by a civic zone perpendicular to the parallel bands of development.

004

Top view of the project 'Empty Whole', in the south-eastern corner of the city, with the highway to the east: imagining a role for storage as a part of the city.

003



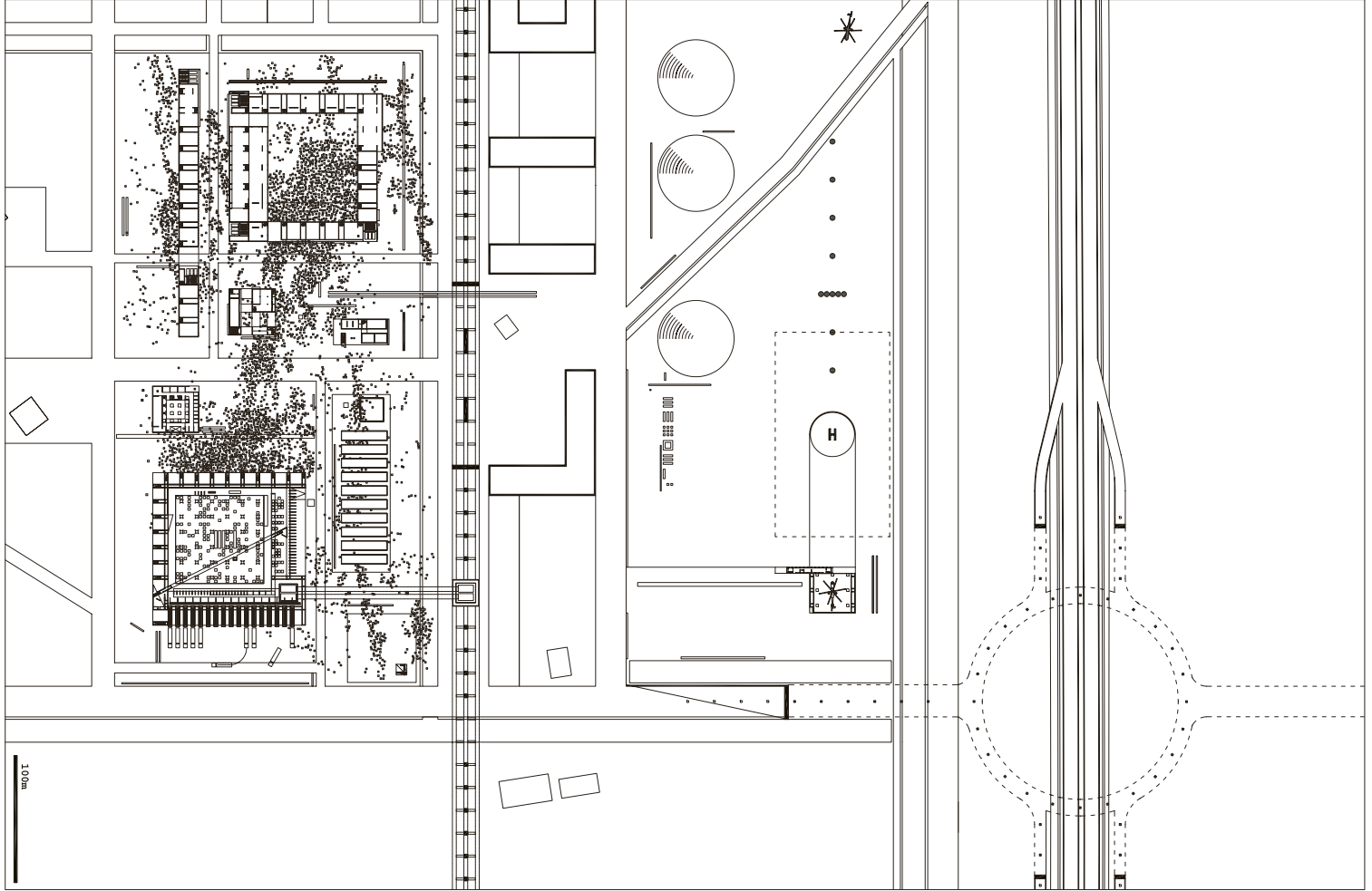


005

Plattegrond van de locatie met het opslagterrein links en rechts de toegang naar de stad en het (lege) open terrein dat deel uitmaakt van het plan.

005

Site plan with the warehouse district left and on the right the access to the city and the open (empty) space that is part of the project.



Italy. Immediately evident in the discussion is the strategic potential of this abstract proposal – to establish a dialogue embracing local politics, initiatives of developers and the expectations of society at large. In fact this radical and utopian interpretation has proved to be the crucial characteristic of the initiative: the goal was to produce with the designs of twenty young architects an overall vision of a territorial potential, in order to trigger unexpected and unpredictable reactions, even opportunities, from the 'real world'.

Purini conceived a plan for the city of VeMa and invited a total of twenty teams to submit proposals for its architecture: each team was allotted a specific site in the plan connected to a given programme which included housing (Figs. 2, 3).

Empty Whole: project description

Envisaging a role for storage as a part of the city is more than a provocative statement in today's world of outsourcing and just-in-time delivery. The *physical internet*, as it was called by the *Economist* in a survey of June 2006,³ is instead a very real place, the sine qua non of the extravaganza created by the instant distribution of things on a global scale. Storage – as space, and eventually as empty space – is consciously envisaged as being part of the city conceived *ex novo* between Verona and Mantua. Not as a cynical commentary on sprawl in the region, but as an activation of architecture in its most primordial form: containing emptiness.

In a networked world increasingly dependent on the possibilities of instant access to almost everything everywhere, the definition of what a city is or can be tends to ignore rather than include the concrete areas where distribution is made possible – known already to ancient civilizations in the form of granaries and warehouses. The 'big boxes' on the outskirts of many cities today are considered *extra-muros* and 'other' things. The definition of what is urban is not up-to-date, taking into account the central role such big box development plays in most lives and in the territory as a whole. Instead the big boxes are often seen to represent exactly what is not considered the city – the margins or periphery. Just as theatres, libraries and concert halls do represent the idea of what a city is. What is of interest here, to architecture and to this particular project, is not mapping and celebrating *ad nauseam* the flows between the nodes of distribution, but the concrete fact of distribution, intended as an architectural problem and rendered architectural in the objects and spaces of storage – as a part of the city, from the moment of its foundation. The omnipresent typology of the big box has produced one of the few

lasting architectural paradigms: that of horizontality in the shadow of a close relative – the skyscraper.⁴ With the box, vertically or horizontally inclined, architecture is exposed primarily as something containing space: technical and programmatic, but essentially empty.

The proposal did not wish to concern itself with what is contained, but with how the emptiness that such containment produces is made by means of architecture. Often big boxes refer to and make use of urban functions – as if simply displaced in an extra-urban area – to legitimize their presence: multiplexes, large retail complexes, airport terminals, logistic centres have a purely metaphorical relationship with the city and remain outside its cultural content, while at the same time being engrained in its supply chain. The big boxes are commentaries on the city, outside the city, not allowed to participate in an enlarged definition of the city. With the founding of a new city, based on an idea of city, a horizon emerges where the entire territory consists of discrete elements that connect and interconnect with different cities and different ideas of city, multiplying the ritual of the physical and conceptual threshold between what is *intra muros* and what is *extra muros*. In an area where the idea of the *città diffusa* and *sprawl* pertains to an uncontested territorial reality, the architectural object could thus conquer a relevance based in the very essence of the whole it is part of. The project argues that the architectural big boxes are *phenomena* of this territory and, paradoxically, each of them the *thing-in-itself* of the territorial dimension more in general.

Central to the proposal is emptiness, though it is no longer only that monumentalised metaphysical emptiness we know from the paintings of De Chirico. Emptiness is what architecture is able to contain, precisely by dealing with the how of containing it. Reminiscent of Musil's *Der Mann ohne Eigenschaften*, it is the *possibility* of containing that informs architecture. If the city is to stay the place of possibility and the answer to all questions imaginable, it will be by suspending the final choice for just one possibility, by instead very precisely creating emptiness for all that is possible: for events, but also for things.

Having dealt with the warehouse district of VeMa, with the implicit questions of scale and measure, of aesthetics, if not of monumentality, the possibility is explored for storage not to be only suggestive of urban processes, but to in fact be urban.

3
See: 'The physical Internet. A survey of logistic', *The Economist*, June 17th 2006.

4
The idea of the monolith as architectural paradigm was developed by Carlo Giulio Argan in his preface to the Italian translation of Konrad Wachsmann's *The Turning Point of Building. Structure and Design*. See C.G. Argan, 'Prefazione', in: Konrad Wachsmann, *Una svolta nelle costruzioni*. Milan (Il Saggiatore) 1965.

ten, en het gaat precies om het *hoe* van dat omvatten. Vergelijkbaar met Musils *Der Mann ohne Eigenschaften* berust architectuur op de *mogelijkheid* van het omvatten. Wil de stad de plek van mogelijkheden blijven en het antwoord op alle denkbare vragen, dan alleen door de definitieve keuze voor slechts één mogelijkheid op te schorten en in plaats daarvan heel nauwkeurig leegte te creëren voor alles wat mogelijk is: voor gebeurtenissen, maar ook voor dingen.

Nadat we het pakhuisdistrict van VeMa hebben besproken, met de impliciete vraagstukken van schaal, maat en esthetiek, zo niet van monumentaliteit, wordt de mogelijkheid onderzocht om opslag te zien als iets wat niet alleen stedelijke processen suggereert, maar daadwerkelijk stedelijk is.

Toegang tot de stad en de open ruimte

De zuidelijke toegang tot VeMa vanaf de snelweg krijgt vorm door middel van een verhoogde rotonde, die ook toegang geeft tot het 'landelijke' gebied in het westen (waarmee de mogelijkheid wordt gesuggereerd om VeMa aan de andere kant uit te breiden) (afb. 4, 5, 6). De op- en afritten, de rotonde zelf en de toegangsweg naar VeMa rusten op kolommen. De noordzijde van het afhellende viaduct wordt geflankeerd door een wand, waarvan de bovenrand zich op hetzelfde niveau bevindt als de rotonde: bij nadering van de stad vormt zich geleidelijk een muur, die het zicht beneemt op de bufferzone tussen snelweg en stad en de aandacht verlegt naar de stad zelf. De leegte van de tussenzone, in het oosten begrensd door de snelweg en in het westen door de spoorweginfrastructuur, is weliswaar aanvankelijk aan het zicht onttrokken, maar wordt nuttig gebruikt. Het terrein wordt gedeeltelijk benut als basis voor een vrachthelikopter: een helipad met naderingsverlichting en ILS (een navigatiesysteem) om de immer dreigende mist in deze regio het hoofd te bieden, een taxibaan en een hangar. De ruimte onder de zojuist beschreven toegangsweg naar de snelweg kan als garage dienen voor het onderhoud van de snelweg. Drie kegelvormen nemen de rest van het terrein in beslag: bergen rotsstenen, grind en zand die voor het werk aan de weg worden gebruikt. Het enige echte gebouw is hier de hangar, het essentiële opslaggebouw: constructie en beschutting die een lege ruimte omhullen, tehuis voor een machine. De administratieruimtes bevinden zich in de grote schuifdeur van de hangar: de reusachtige deur wordt een object dat zichzelf losmaakt van de grote lege ruimte als ze wordt geopend en de kantoren tijdelijk een uitzicht van 360 graden biedt (afb. 7).

Pakhuisdistrict

Het grote pakhuis vormt het zwaartepunt van het terrein. Hier worden goederen ofwel aan de oostzijde door middel van een lopende band aangevoerd vanuit het verhoogde spoor, ofwel via een van de laad- en losplatforms in het zuiden. Kleinere bestelwagens kunnen bij de aansluiting op het straatniveau van de stad aan de oostzijde laden en lossen. Rond het grote magazijn liggen diverse kleinere opslagvoorzieningen verspreid in een kermisachtige opstelling: het *hôtel des objets*, een water- en observatietoren en aan de stadskant een markt annex restaurant waar overtollig voedsel en goederen gratis worden aangeboden (afb. 8, 10).

Het pakhuis is een volledig geautomatiseerd logistiek centrum. Het gebouw zelf is constructie en beschutting – niet meer dan een doos, zelfs zonder echte vloeren. Het geautomatiseerde opslagsysteem beslaat een diep ondergronds gewelf: de machine in de buik van het gebouw (afb. 11). De laadnissen voor vrachtwagens worden stuk voor stuk geïdentificeerd als objecten, die functioneel kunnen worden aangepast aan nieuwe vervoerssystemen zonder dat de constructie als geheel verouderd. Het constructieve grid is een dubbel systeem – lucht en licht komen binnen door de opening tussen de viervoudige kolommen, een schouwspel waarvan slechts één menselijke bewoner getuige is: de inspecteur die vanaf een diagonale loopbrug toezicht houdt op het proces (afb. 12).

Het voorstel reflecteert op de door het pakhuis omsloten leegte. De schaal van zo'n object en de relatie tussen het zeer grote en het zeer kleine worden zichtbaar gemaakt om het gebouw een stedelijke rol te geven, en meer in het bijzonder om de rand van VeMa af te bakenen en een stedelijke ruimte te articuleren. Op één hoek van het gebouw is een woning van de inspecteur voorzien. Dit huis is de uitzondering in de context van het pakhuis, maar wordt de regel voor het naastgelegen woningcomplex (afb. 9).

Woningen

Het huis van de inspecteur levert een prototype voor de woonhuizen op deze locatie. De woningen mogen niet worden beschouwd als direct gebaseerd op de idee van opslag – al valt er in ons tijdperk niet te ontkomen aan de associatie tussen wonen en een simpele vorm van opslag –; het verband dat wij voorstellen is minder orthodox. Het huis van de inspecteur wordt ontwikkeld als onderdeel van een in wezen vijandige, uiterst oncomfortabele, zelfs onbewoonbare context. Het mechanistische landschap van het geautomati-

Access to the city and the open space

The southern entry to VeMa from the highway is provided by means of an elevated roundabout, which also serves the 'rural' land to the west (suggesting the possible extension of VeMa on the other side) (Figs. 4, 5, 6). The on and off ramps, the roundabout itself and the access road to VeMa rest on columns. The north side of the downward sloping viaduct is flanked by a barrier, the top edge of which is at grade with the roundabout – gradually, as one approaches the city, a wall takes shape and the view of the interstitial buffer zone between highway and city moves out of sight in order to introduce the city itself. The emptiness of the in-between zone defined in the east by the highway and in the west by the rail infrastructure, though initially hidden from view, is made useful. The land is partly occupied by the area needed for a heavy-lift helicopter to base its operations: a helipad with approach lighting and ILS-guidance to cope with the ever imminent fog in this region, a taxiway and a hangar. The space under the highway-access road described above can serve as garage for highway maintenance. Three conical shapes occupy the rest of the terrain: rock, gravel, and sand, used for roadworks. The only real building here is the hangar: the essential storage building – structure and shelter enveloping an empty space, home to a machine. The support offices are situated inside the large sliding hangar-door: the huge door becomes an object that emancipates itself from the large empty space when opened, giving the offices a temporary 360 degree view (Fig. 7).

Warehouse district

The large warehouse forms the centrepiece of the area. Here goods are received from either the elevated railway by means of a conveyor belt on the east side or in one of the dock shelters on the south side. Smaller urban cargo vehicles can load and unload on the east side, connecting with the city's street-level. Around the large warehouse a fairground type set-up of different smaller storage facilities is arranged: the *hôtel des objets*, a water tower combined with observation platform, and on the city side a market-cum-restaurant where surplus food and goods are offered for free (Figs. 8, 10).

The warehouse is a fully automated logistic centre. The building itself is structure and shelter – a mere container, even without floors as such. The automated storage system occupies a deep underground vault: the machine in the belly of the building (Fig. 11). The loading bays for trucks are

each identified as objects – able to be updated in accordance with new shipping standards without rendering the structure as a whole obsolete. The structural grid is a double system – air and light penetrate through the open centre of the four-fold columns, a spectacle witnessed only by a single human inhabitant: the inspector who uses the diagonal walkway overlooking the process (Fig. 12).

The proposal reflects on the emptiness contained in the warehouse. The scale of such an object and the relationship between the very large and the very small is made evident in order to achieve an urban role for the building, and more specifically to define the edge of VeMa and articulate the urban space. There is a house for the inspector occupying one corner of the building. The house is an anomaly in the context of the warehouse, but becomes the rule for the housing project next door (Fig. 9).

Housing

The inspector's house is a prototype for the residential buildings on the site. It would be wrong to see the housing as being informed directly by the idea of storage, although in our age there is no escaping the conception of housing as just another form of storage. The linkage we propose, however, is more lateral. The inspector's house is part of an essentially hostile, extremely uncomfortable, even uninhabitable context. The mechanistic landscape of the automated warehouse is in a way an exaggerated version of everyday modern city dwelling since *Ulrich*. The resistance needed to inhabit this environment has created a house that is able to digest various confrontations (Figs. 13, 14, 15).

The corner location of the inspector's house generates an L-shaped plan and section surrounding a large empty space. The functional content of the dwelling is reduced to the *poché*: the structure itself is inhabited, framing the empty space. The vertical distribution is situated in the corner, enabling the module to be appropriated as a large single-family house as well as as a set of smaller apartments around a collective space. At the scale of the city block, the houses are combined around a large empty courtyard, a latent space for collective gatherings to occur. Car-lifts located at the corners give access to underground parking (Figs. 16, 17).

Conclusion

'Empty Whole' intends to contribute useful and potentially relevant elements to an 'idea of city' through the elaboration of the warehouse district

seerde pakhuis is in zekere zin een overdreven versie van het alledaagse moderne wonen in de stad sinds *Ulrich*. De weerstand die nodig is om deze omgeving te kunnen bewonen heeft een huis geschapen dat verschillende confrontaties de baas kan (afb. 13, 14, 15).

De hoekoplossing van het huis van de inspecteur brengt een plattegrond en doorsnee in L-vorm met zich mee rond een grote lege ruimte. De functionele inhoud van de woning is gereduceerd tot het *poché*: de constructie zelf wordt bewoond en omlijst de lege ruimte. Het verticale verkeer is in de hoek geplaatst, zodat de module kan worden gebruikt als een grote eengezinswoning, maar evengoed als een groep kleinere appartementen rond een gemeenschappelijke ruimte. Op de schaal van het stedelijke huizenblok worden de huizen gegroepeerd rond een grote lege binnenplaats, een verborgen ontmoetingsruimte. Autoliften op de hoeken geven toegang tot de ondergrondse parkeergarage (afb. 16, 17).

Conclusie

‘Leeg geheel’ wil door de uitwerking van het pakhuisdistrict als stedelijk thema met louter architectonische instrumenten en materialen nuttige en mogelijk relevante elementen toevoegen aan een ‘idee van de stad’ (afb. 18). De stedelijke ruimte wordt niet onderzocht als het uitvloeisel van patronen of een weefsel, maar daarentegen als een nevenschikking van gebouwen ontwikkeld vanuit één enkel formeel teken. De architectonische vorm en de stedelijke thema’s worden ontwikkeld op basis van technische weerstand en de gegevens van hun functionaliteit (zoals het geval is bij de woningmodule).

Om de taken ervan te vervullen vereiste het project de opstelling van een innerlijke norm, die een bredere horizon mogelijk maakte dan een zuiver narcistische individualiteit. Dit werd nagestreefd met behulp van een diagrammatische helderheid, door de expressie op te schorten, en met behulp van een eenvoudige, formele taal. Het project is een mogelijke werkelijkheid die is gekozen uit pogingen om te kiezen binnen de semantische sfeer van de representatie.

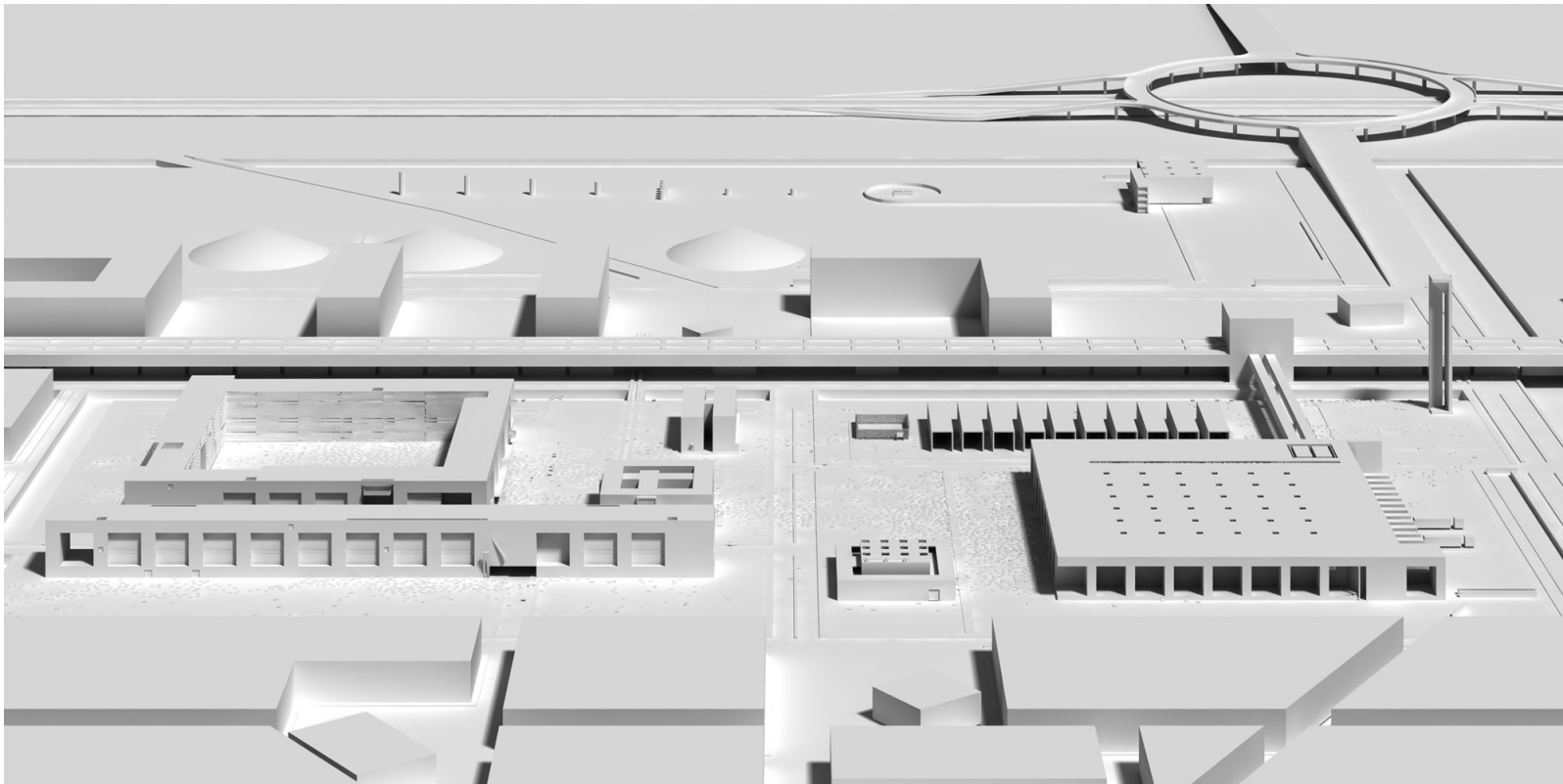
Wat betreft de keuzes van de representatiewijze: het ontwerp wordt geïllustreerd met beelden die geen enkele indicatie geven van de materialen of het tijdsgewricht waarbinnen de gebouwen zouden passen. De beelden zijn afkomstig van een digitale simulatie van een gegoten gipsmodel en zijn als zodanig representaties van een representatie: ze bieden een gezichtspunt om het project te interpreteren. Daarmee wordt het project zelfinterpreterend en dus zelfkritisch en betreedt het met de middelen van de architectuur

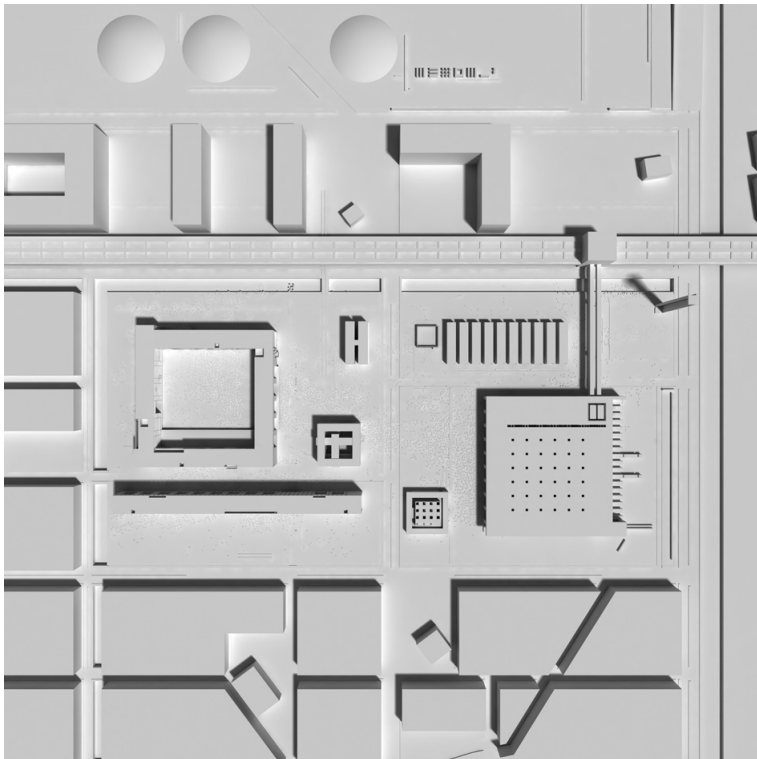
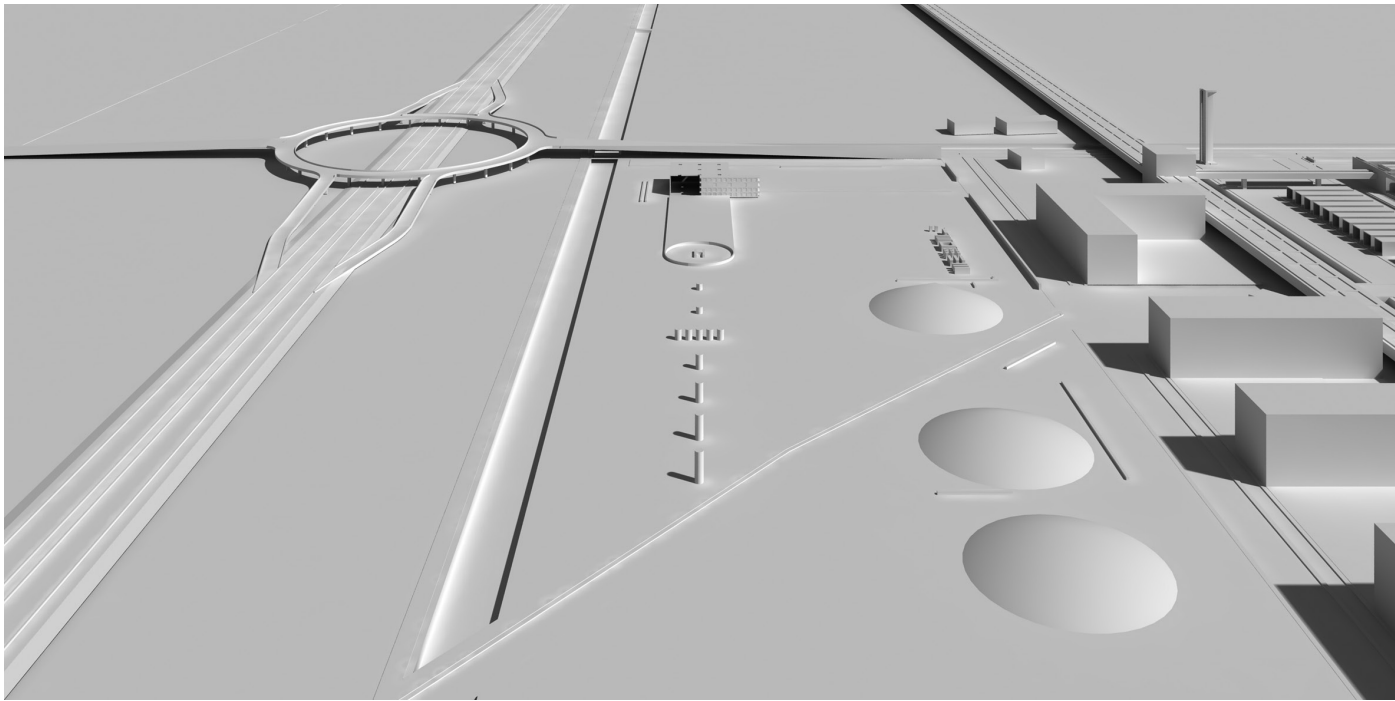
en de representatie een cultureel terrein dat intrinsiek kritisch en antidogmatisch is en voortdurend probeert zijn eigen vooronderstellingen te overstijgen. Vooral één afbeelding vat het hele project samen: een perspectivische kijk op het pakhuisdistrict, waarin is ingezoomd op een van de nissen van het grote pakhuis. Er wordt een stedelijke interpretatie gegeven door een weergave van de genetische code van het project – het vierkant met zijn naar alle kanten gelijke ruimtelijkheid – binnen het afgeronde verhaal (als cliché) van de figuur van een jongere die in de nis zit, waarmee metaforisch de sociale toe-eigening van de ontworpen stedelijke ruimte wordt aangeduid (afb. 19). Wat onbekend blijft is of deze ‘reusachtige’ jongere de toekomstige inwoner is van de stad VeMa, aan wie een eerlijke en beschaafde samenleving in het vooruitzicht wordt gesteld, of daarentegen een monsterlijk schepsel aan wie we niets te bieden hebben en over wie de antropologie niets te melden heeft. Het beeld toont hoezeer een generatie- en historische kloof ons scheidt, die elke poging om zich voor dit schepsel een toekomst voor te stellen zinloos maakt.

as an urban theme only by means of the tools and materials of architecture (Fig. 18). Urban space is investigated not as the result of patterns or fabric, but rather as a parataxis of buildings generated from a single formal sign. The architectural form and the urban themes are developed from technical resistances and from the accidents of their rationality (as is the case for the housing module).

To accomplish its tasks, the project required the definition of an inner norm that allowed for a wider horizon than mere narcissistic individuality. This was attempted with a diagrammatic clarity, by suspending the act of expression, and with a simple formal language. The project is a possible reality that is singled out within the semantic sphere of representation.

Regarding the representational choices, the design is illustrated by means of images that give no indication of the materiality or the temporality of the buildings. As views from a digital dissimulation of a plaster-cast model, the images are representations of a representation, offering a point of view from which to read the project. In doing so the project becomes self-interpretative and thus auto-critical, entering through architectural and representational means a cultural field that is intrinsically critical, anti-dogmatic and concerned with a continuous overcoming of its own premises. One image in particular summarises the project: it is a foreshortened view of the warehouse district framing one of the niches of the large warehouse. An urban interpretation is given by representing the genetic code of the project – the square and its related isotropic spatiality – within a narrative completed (as cliché) with the figure of a youngster seated in the niche, metaphorically indicating the social appropriation of the designed urban space (Fig. 19). What remains unknown is if this 'giant' youngster is the future inhabitant of the city of VeMa, who is promised a fair and civilized society, or instead a monstrous creature that we cannot offer anything or about which anthropology has nothing to say. The image shows how we are separated by a generational and historical abyss that renders useless and even foolish any attempt to imagine a future for this creature.





006
Gezicht op het plan naar het oosten, met op de voorgrond het opslagterrein en de open ruimte parallel aan de snelweg.

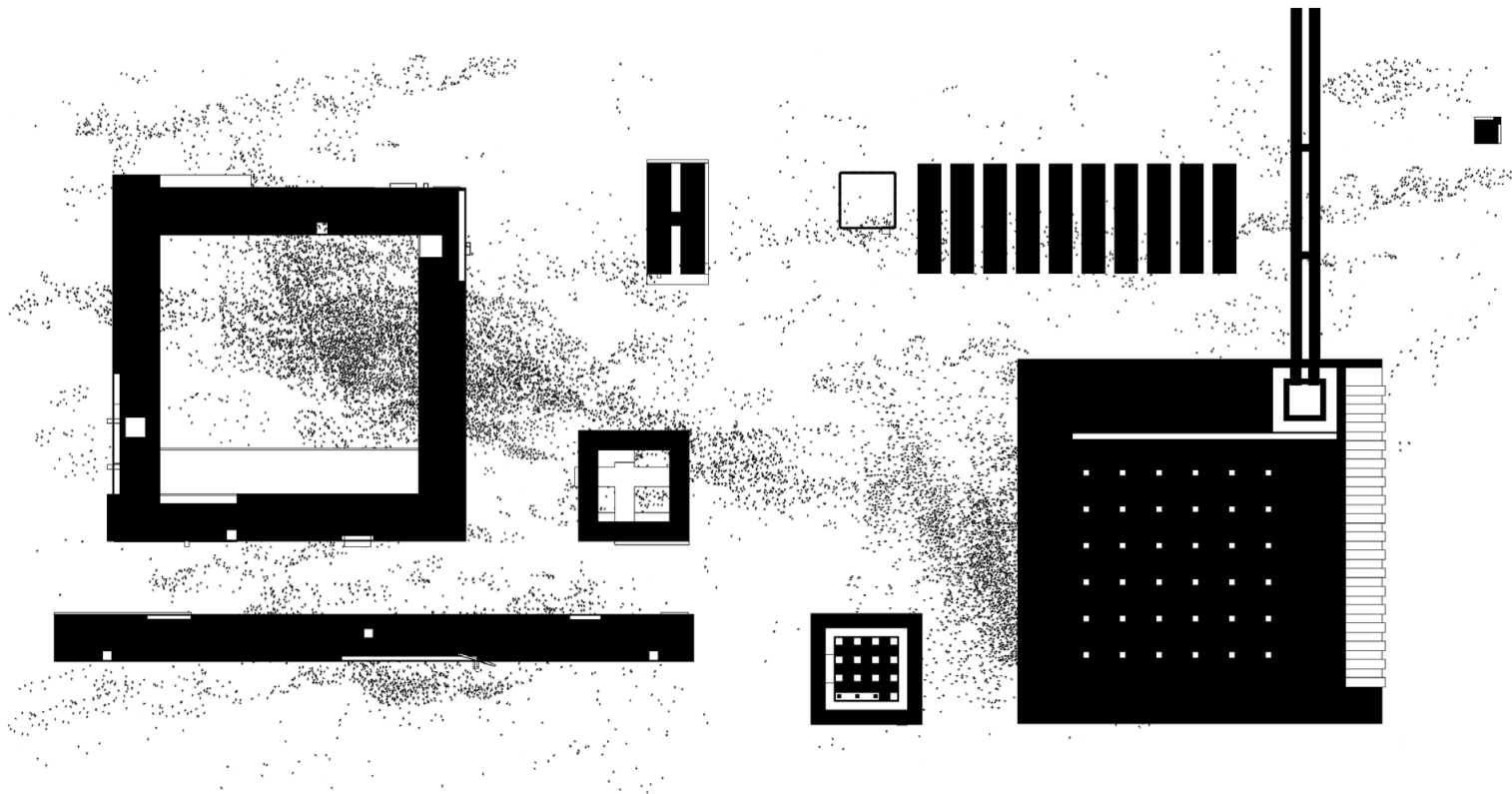
007
Gezicht naar het zuiden, in de richting van de heliport, over de (lege) open ruimte met de hangar in het midden, de toegang naar de stad via een verhoogde rotonde aan de overkant van het kanaal en de drie 'bergen' materiaal voor de aanleg van wegen: rotsstenen, grind en zand.

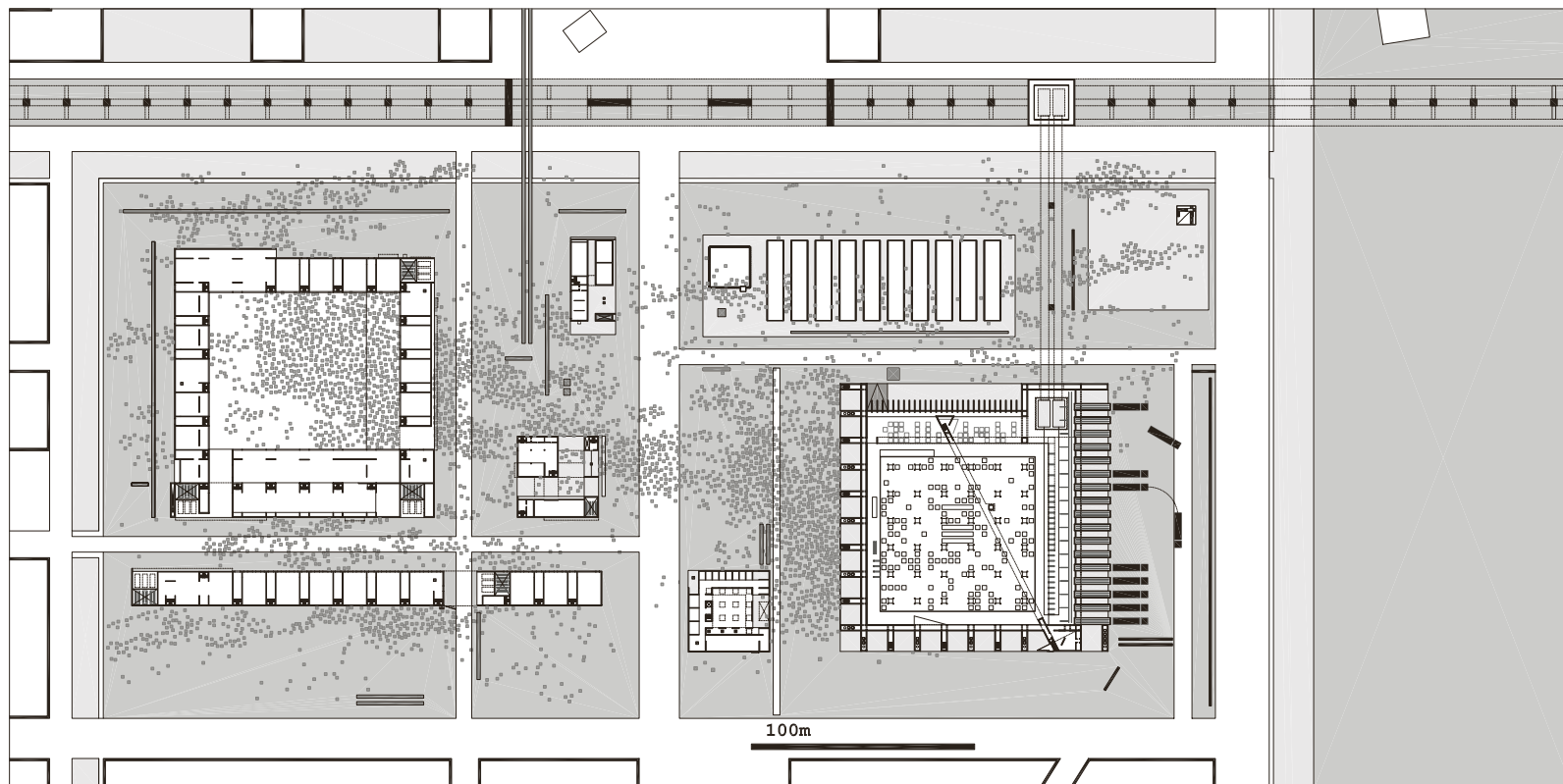
008
Close-up van het opslagterrein, verbonden met de spoorweginfrastructuur langs de rand in het oosten.

006
View of the project to the east, with the warehouse district in front and the open space parallel to the highway.

007
A view to the south 'approaching' the heliport, overlooking the open 'empty space' with the hangar in the centre, the access to the city by means of an elevated roundabout on the other side of the canal, and the three 'mounds' of roadwork material: rock, gravel, and sand.

008
Zooming in on the warehouse district, connected to the rail-infrastructure running along its eastern edge.





009
Een figuur/achtergrond-afbeelding van het opslagterrein met in de lucht een zwerm vogels. Rechts het grote magazijn en links de woongebouwen.

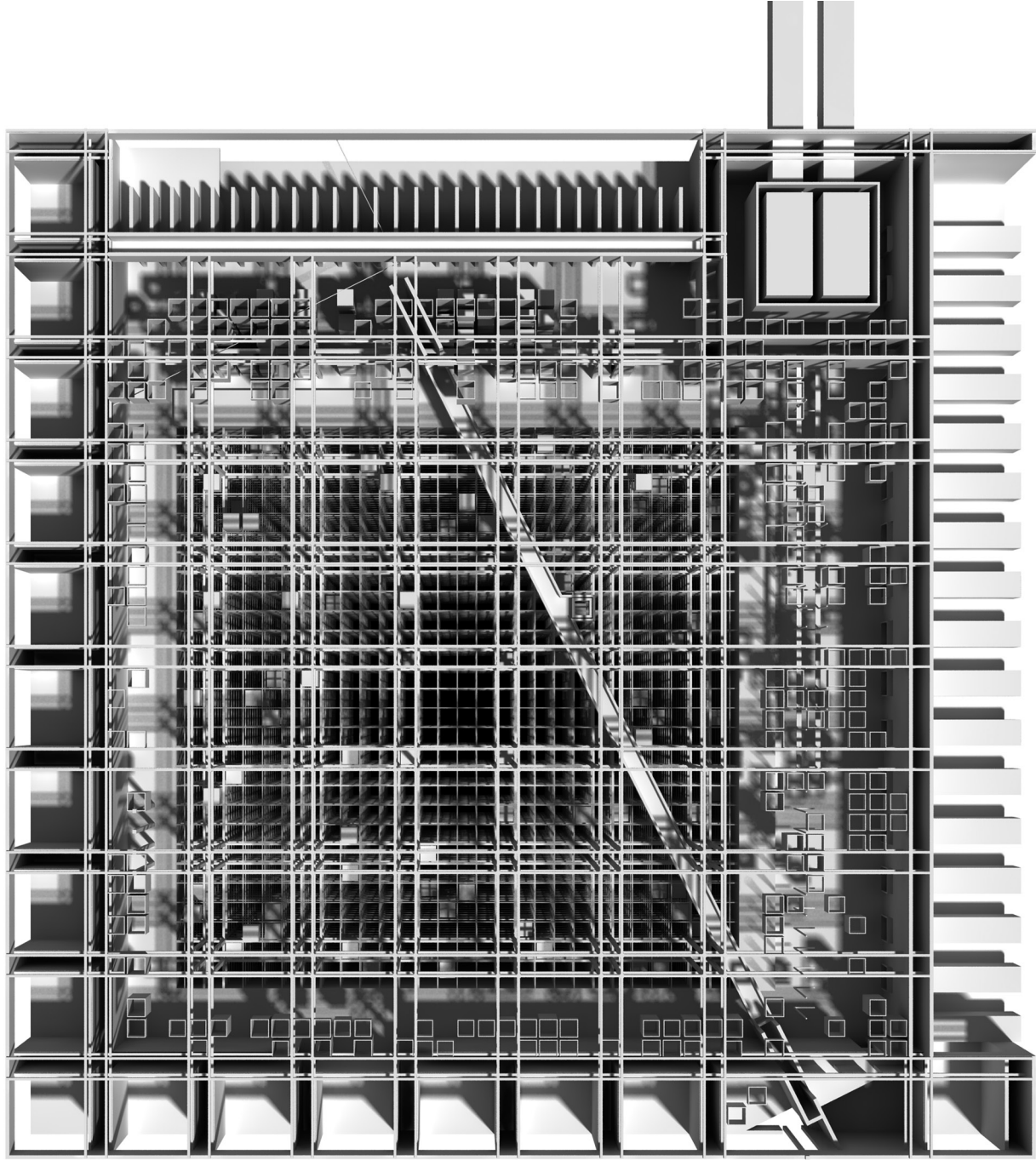
010
Plattegrond/inrichtingsplan van het opslagterrein. Het grote magazijn vormt het zwaartepunt van het terrein; goederen worden ofwel aan de oostzijde via een lopende band aangevoerd vanuit het verhoogde spoor,

ofwel in een van de overdekte laad- en losplatforms in het zuiden. Kleinere bestelwagens kunnen bij de aansluiting op het straatniveau van de stad aan de oostzijde laden en lossen. Rond het grote magazijn liggen diverse kleinere opslagvoorzieningen verspreid in een kermisachtige opstelling: het *hôtel des objets*, een water- en observatietoren en aan de stadskant het marktterrein.

009
A figure/ground of the warehouse district with a flock of birds overhead. The large warehouse is on the right and the housing elements are on the left.

010
Site plan of the warehouse district. The large warehouse forms the centre-piece of the area, receiving goods from either the elevated railway by means of a conveyer-belt on the eastside or in one of the dock

shelters on the south side. Smaller urban cargo vehicles can load and unload on the eastside connecting with the city's street-level. Around the large warehouse a fairground type setup of different smaller storage facilities is arranged: the *hôtel des objets*, a water and observation tower, and towards the city-side the market area.



**011**

Het interieur van het magazijn van bovenaf gezien. Het magazijn is een volledig geautomatiseerd logistiek centrum dat zich ondergronds in een diepe kelder bevindt.

012

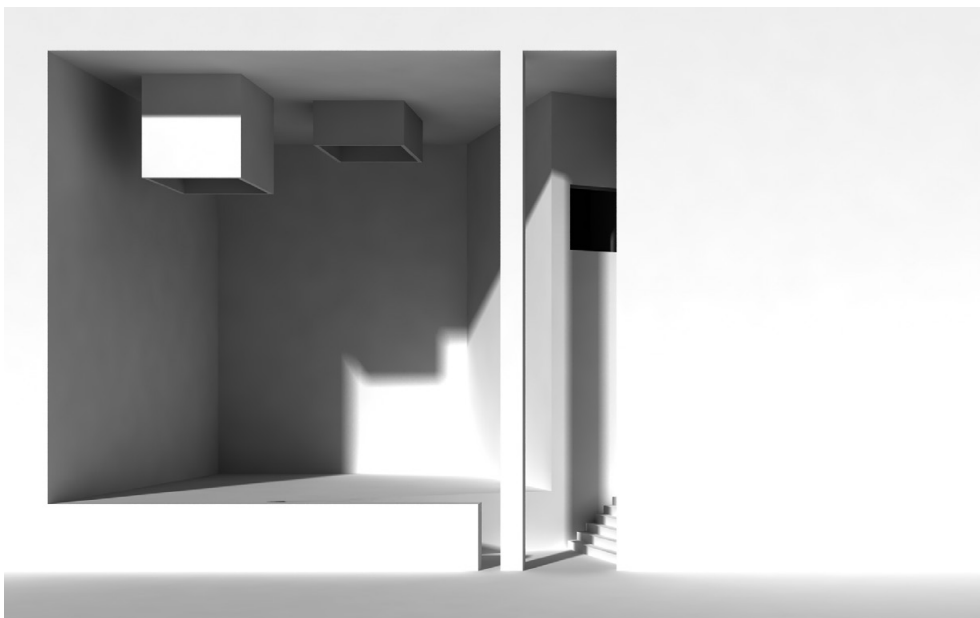
Het interieur van het magazijn. Slechts één menselijke bewoner is getuige van de toetreding van licht en lucht: de inspecteur die toezicht houdt op het proces vanaf een diagonale loopbrug.

011

Looking into the warehouse from above. The warehouse is a logistic centre that is fully automated, occupying a deep underground vault.

012

Interior view of the warehouse. Air and light penetrate to be witnessed only by a single human inhabitant: the inspector who uses the diagonal walkway to oversee the process.

**013**

De ingang van de woning van de inspecteur. De woning beslaat een hoek van het magazijn.

014

Interieur van de woning van de inspecteur. De ligging in de hoek brengt een plattegrond en doorsnee in L-vorm met zich mee rond een grote open ruimte. Dit wordt ook de norm voor het naastgelegen woningcomplex.

015

Doorsnede van de prototypische woning in het 'Leeg geheel'-ontwerp. De functionele inhoud van de woning is gereduceerd tot het poché: de constructie zelf wordt bewoond en omlijst de lege ruimte. Het verticale verkeer is in de hoek geplaatst, zodat de module gebruikt kan worden als een grote eengezinswoning, maar evengoed als een groep kleinere appartementen rond een gemeenschappelijke ruimte.

013

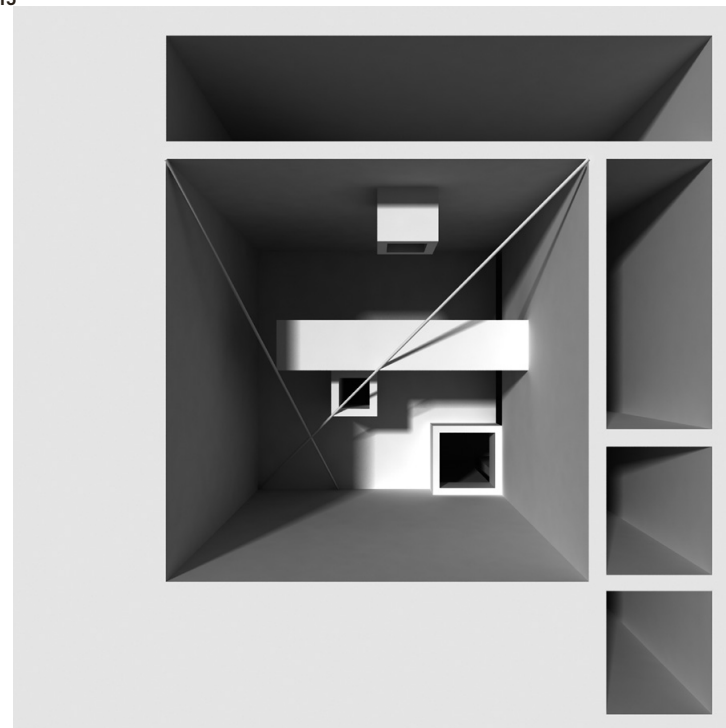
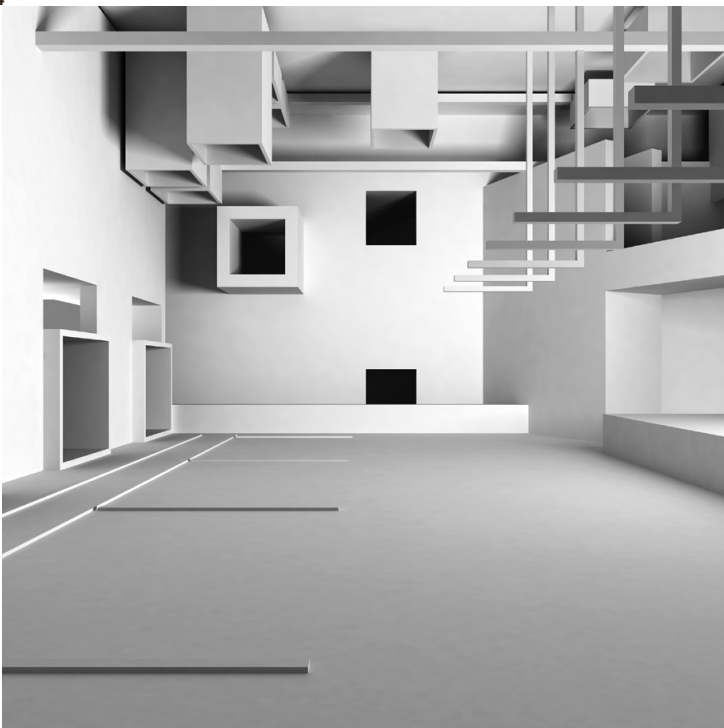
The entrance of the inspector's house. The house occupies one corner of the warehouse.

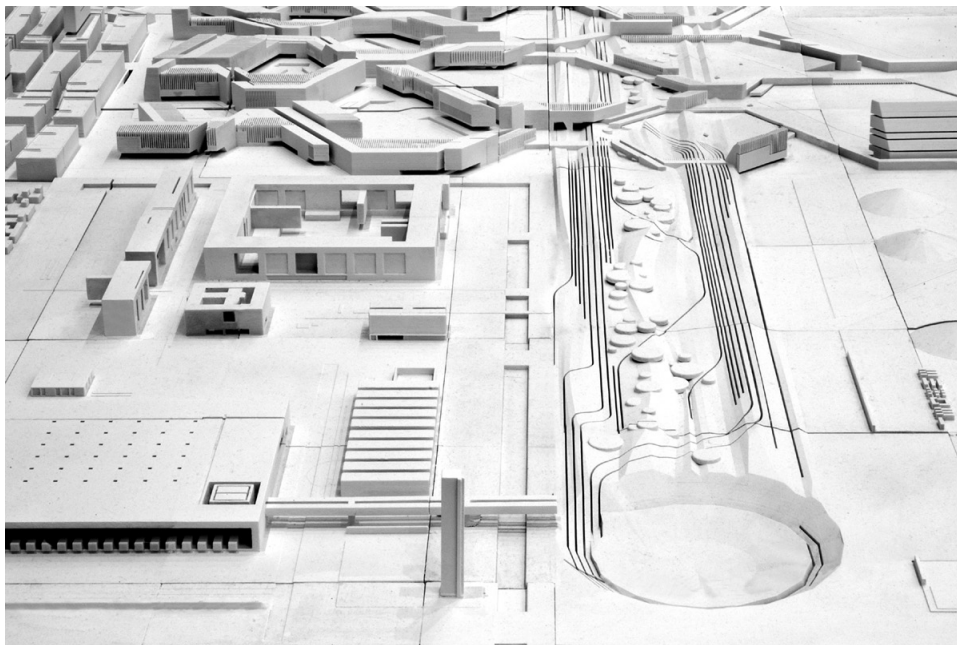
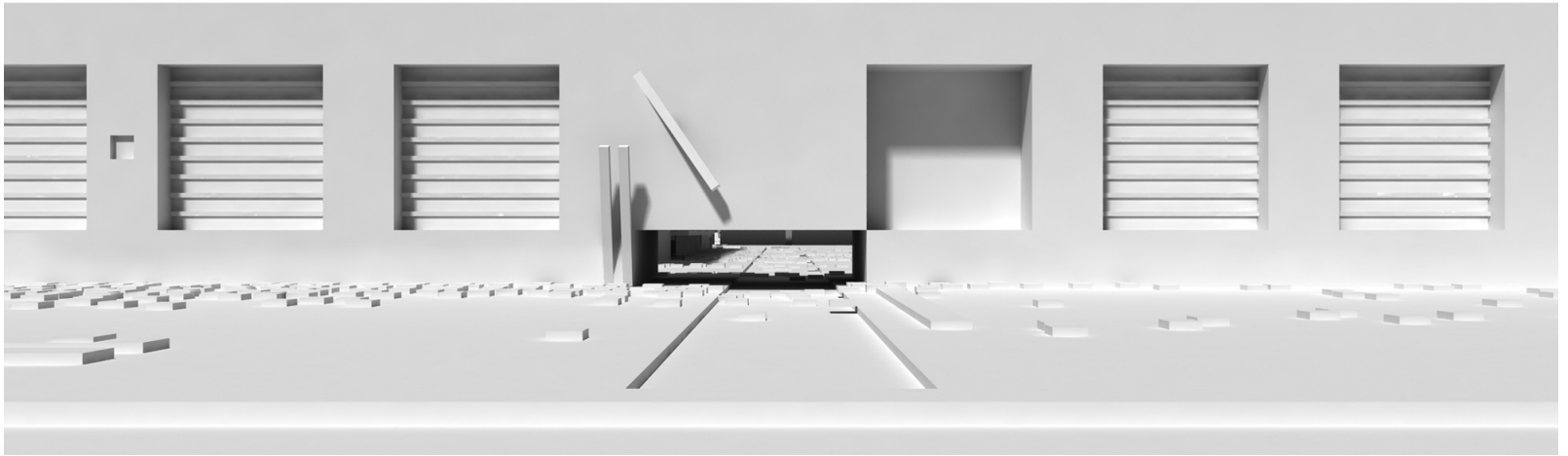
014

Interior view of the inspector's house. The corner solution generates an L-shaped plan and section surrounding a large empty space. This becomes the rule for the housing project next door.

015

Section view of the prototypical house of the 'Empty Whole' project. The functional content of the dwelling is reduced to the poché: the structure itself is inhabited, framing the empty space. The vertical distribution is situated in the corner, enabling the module to be appropriated as a large single-family house just as well as a set of smaller apartments around a collective space.



**016**

Gevelaanzicht van het langwerpige woonelement, met daar doorheen de toegang tot het vierkante woonblok erachter.

017

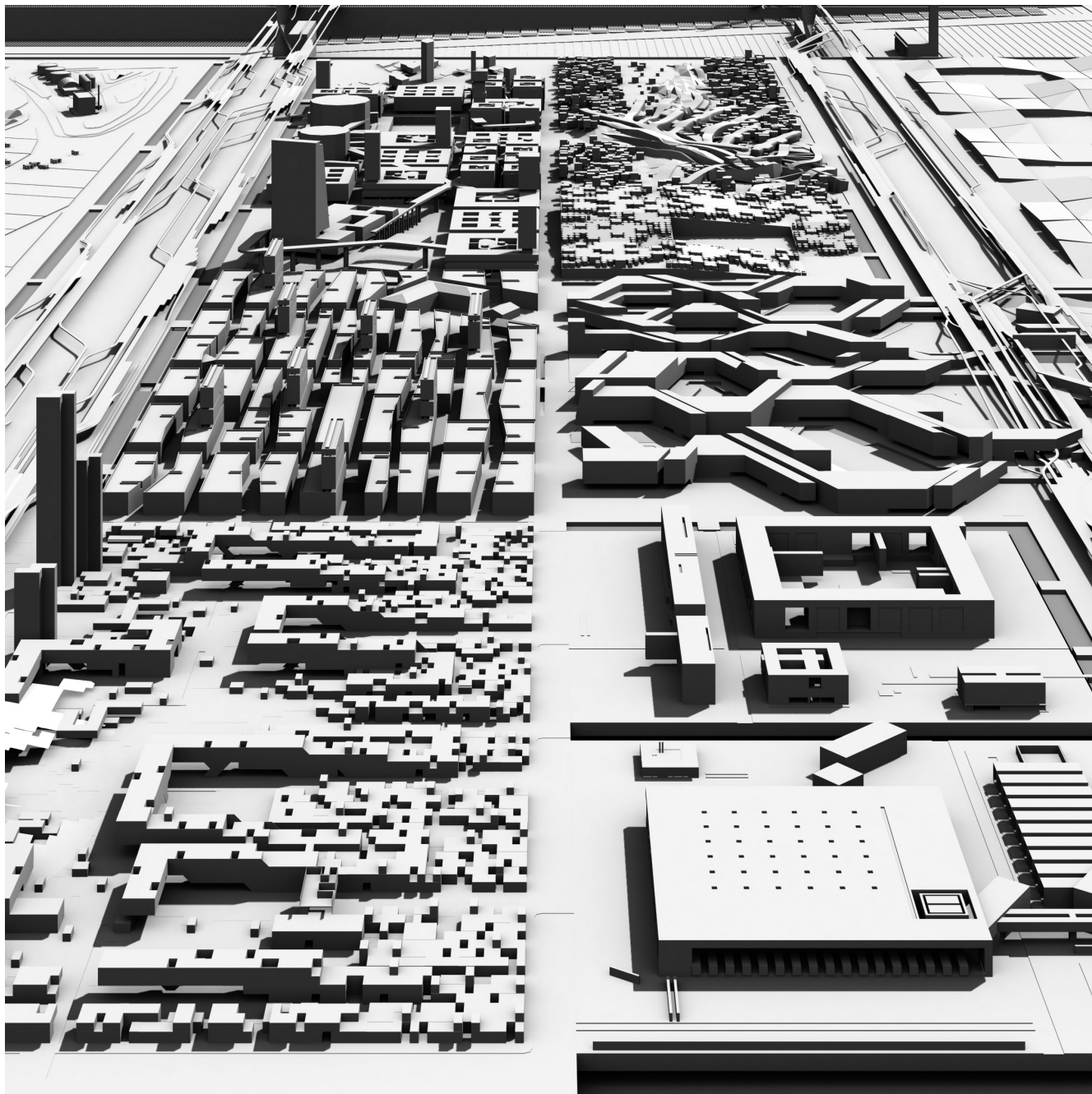
De maquette van de stad die werd gepresenteerd op de tiende Architectuurbiënnale van Venetië in 2006, gezien vanuit het zuiden. Het opslagterrein links is verbonden met het transportemplacement rechts.

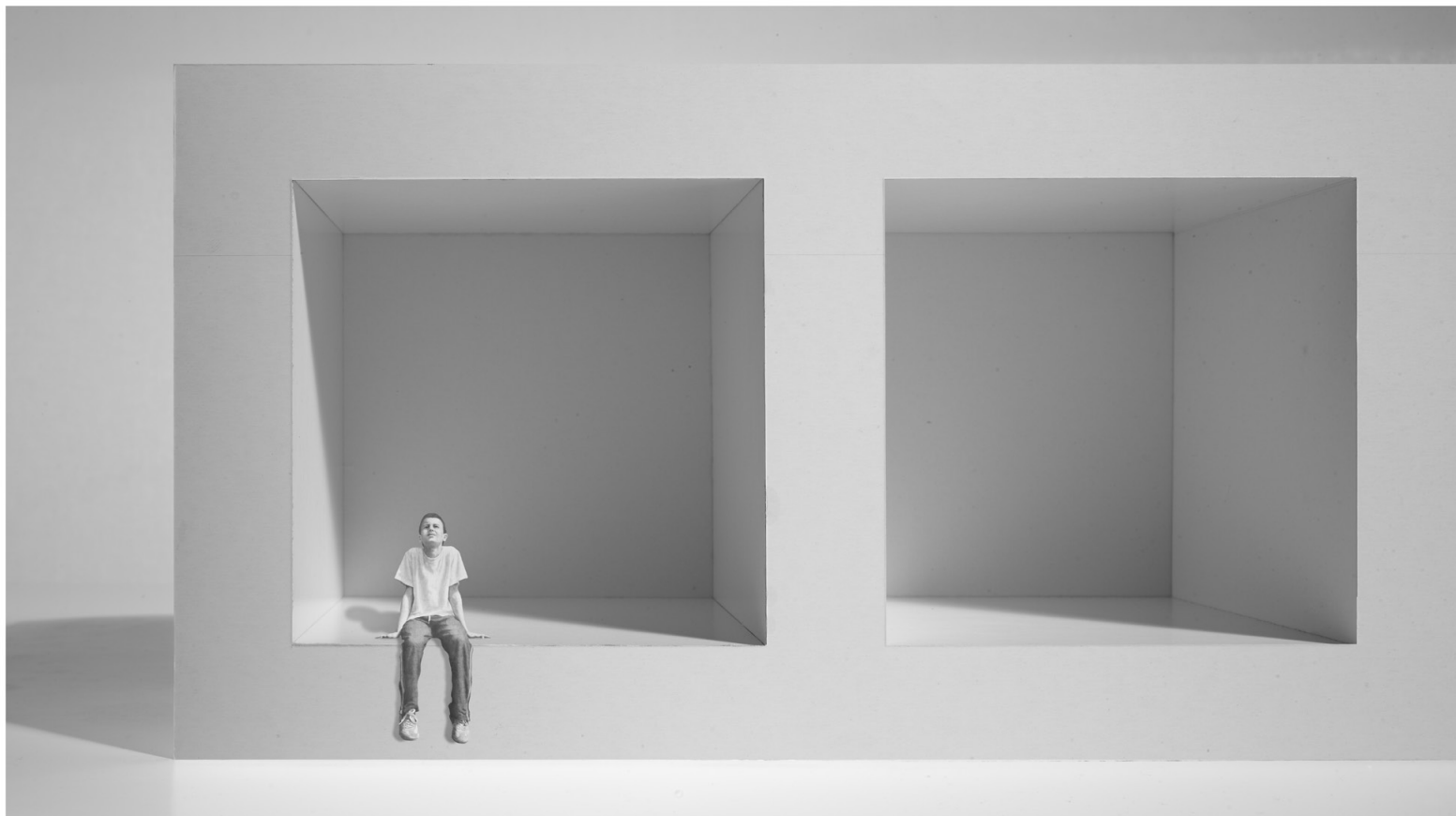
016

Facade view of the longitudinal housing element with access to the site of the square housing block behind.

017

View towards the north of the model of the city as shown at the X. Edition of the Venice Architecture Biennale (2006). The warehouse district on the left connected to the transportation yard to the right.





018

Overzicht van de stad vanuit het zuiden, met de twee vierkante vormen van het opslagterrein zichtbaar in de rechterbenedenhoek.

019

Leeg geheel. De figuur van een reusachtige jongere die in een nis zit en zich de stedelijke ruimte toe-eigent.

018

Overview of the city towards the north, with the two square forms of the warehouse district visible in the lower right corner.

019

Empty Whole. The figure of a giant youngster seated in a niche, appropriating the urban space.