

## El barri: Slotervaart

Slotervaart es va construir al 1954, i forma part amb Geuzenveld, Slotermeer i Osdorp del conjunt de ciutats jardí de l'oest d'Amsterdam desenvolupat per l'IAUP i executades entre 1950 i 1965.

Slotervaart té 44.000 habitants (el 6% de la població d'Amsterdam, que és de 742.951 habitants), i una extensió de 5.000 hectàrees (la ciutat d'Amsterdam té una extensió de 130.000 hectàrees). La població resident te una mitjana d'edat molt variable i es majoritàriament immigrada (al 65%). La procedència és diversa: 35% holandesa, 25% del Marroc, 15% de Turquia, 10% africans i un 15% d'altres països.

Es un barri heredu de la zonificació (com ho és en la seva concepció l'IAUP) de manera que és bàsicament residencial. De totes maneres i en menor proporció, hi ha edificis d'oficines, administratius i equipaments de barri (escola, biblioteca, bombers, església...).

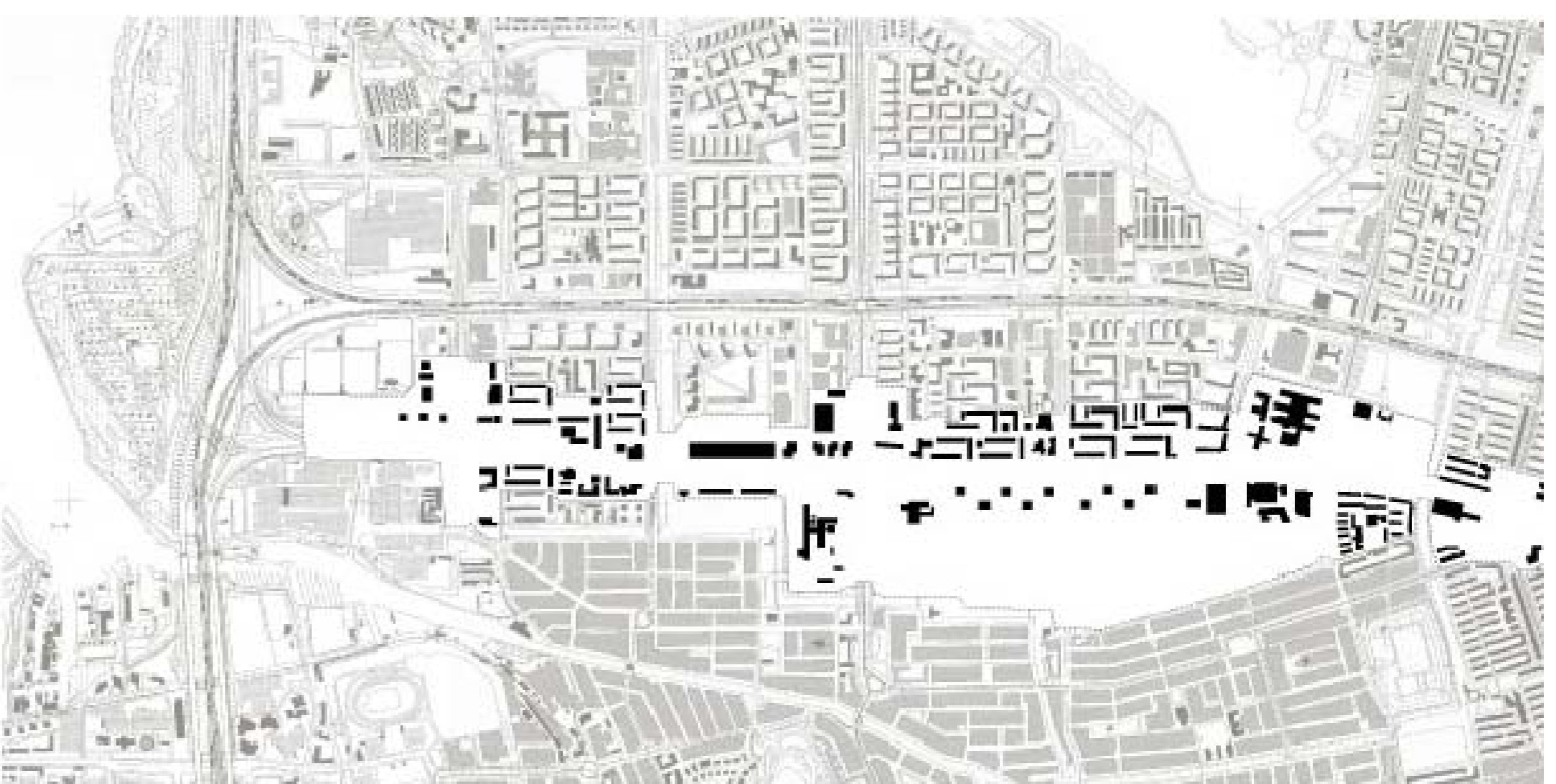
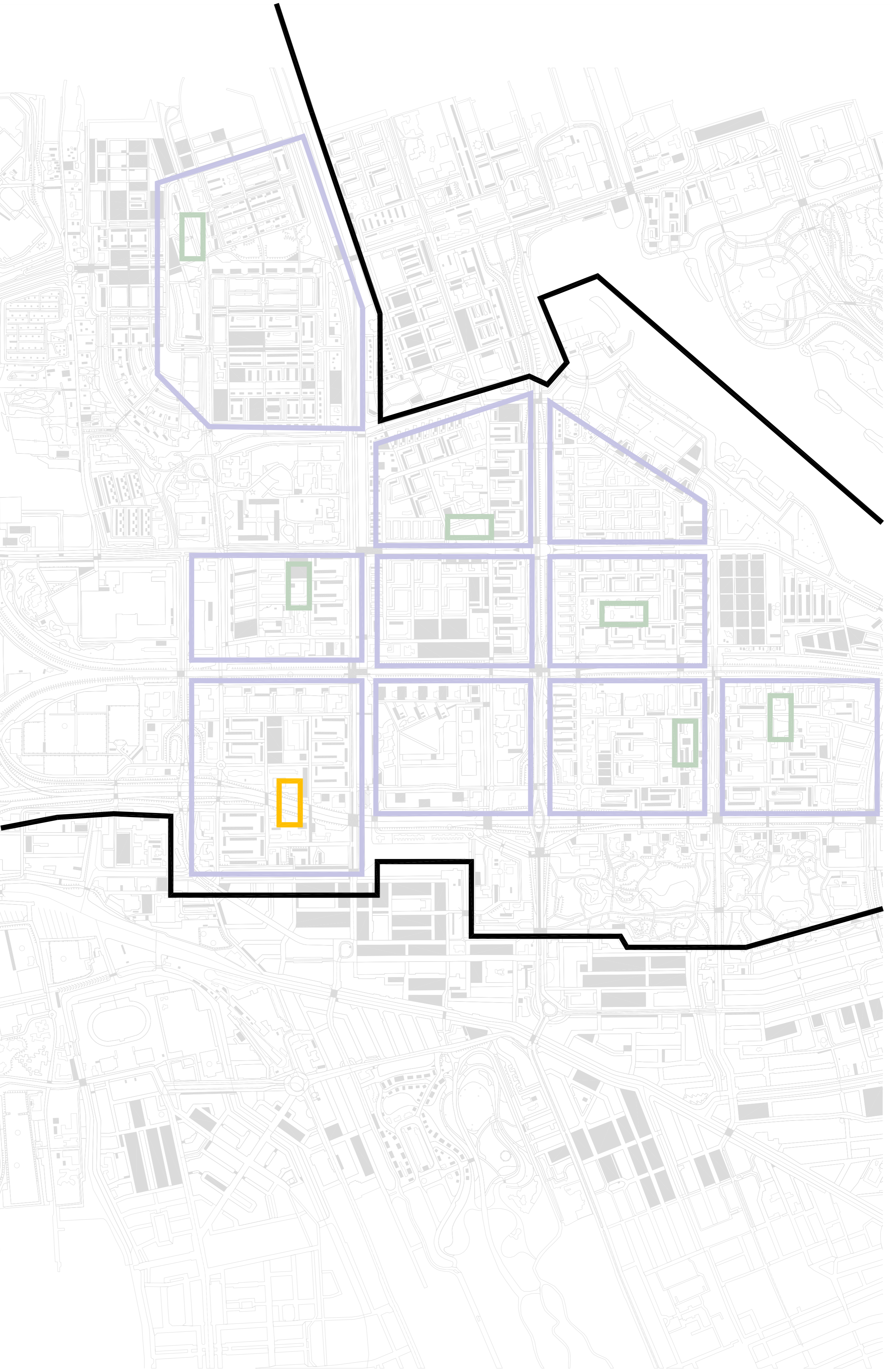
En el seu perímetre es situen grans espais verds i d'aigua creant zones de transició amb els barris veïns: el llac Sloterplassen al nord-oest, el Rembrandt Park al nord-est i el gran llac Nieuwe Meer ("nou mar"). Des del punt de vista de l'estructura urbana, Slotervaart limita a l'est amb el barri del Plan Zuid de Berlaque del període 1915-1932 amb un plantejament urbanístic anterior a l'IAUP.

Des del punt de vista de les infraestructures de mobilitat, el tren i el metro que tenen un traçat paral·lel en sentit nord-sud, constitueixen un dels eixos estructuradors del barri. Te continuïtat cap al sud en sentit perpendicular (est-oest) i forma el límit sud (paral·lel a l'estructura de l'autopista), amb del el Nieuwe Meer, i les àrees esportiva i industrial. El Ringweg o cinturó d'Amsterdam (que és l'autopista A10) exerceix com a un autèntic límit físic del barri pel sector est. El seu traçat en sentit nord-sud al llarg del barri i la secció en terraple impedeixen la continuïtat del barri (i de la ciutat), la seva connexió amb el gran Rembrandt Park i secciona la Delflaand Plein pel seu punt més neuràlgic.

El Ringweg va ser inicialment projectat a l'IAUP com un bulevard, el Ceinturparkweg. L'alimentament d'Amsterdam va decidir al 1966 replantejar aquesta via urbana en una nova via ràpida que va formar part d'un nou pla d'infraestructures (el Trunk Road Network Structure Plane). Aquest pla proposava la construcció d'una autopista elevada (l'autopista A10 de 6 carrils) i 32 metres d'amplada que va ser construïda el 1975- per fer front al gran increment de vehicles privats. L'anella ha trigat 50 anys a ser completada, el darrer tram es va construir el 1990.

Des del punt de vista de l'estructura urbana, Slotervaart segueix els principis ordenadors de l'IAUP: es tracta d'un barri que es subdividex en super-illes a través dels eixos viaris i els canals, a excepció de la zona sud on es troba la zona esportiva i industrial amb una altra ordenació. Cadascuna d'aquestes super-illes te un nucli amb els equipaments i una jerarquia definida pel viari. La disposició de les edificacions (amb una alçada d'entre 2 a 8 plantes) en lla oberta i la seva tipologia de blocs lineals en franges on predomina la direcció nord-sud, comporta un gran percentatge d'espai públic, que pot ser gaudit pels veïns. Amb el decurs dels anys aquesta proposta d'ús intensiu de l'espai públic no ha succeït havent previst els planificadors. Les illes obertes han esdevingut "no-locs", els veïns no s'hi ha identificat ni se'ls han fet propis, amb la consegüent despersonalització de l'espai lliure i del sentit de pertinença al barri. Tot i que la jerarquia del barri busca crear subestructures amb places, la homogeneïtzació de l'espai construït ha originat la incapacitat dels veïns per establir-hi referents.

El caràcter predominantment residencial ha acabat convertint a Slotervaart en una "ciutat dormitori", sense gaire vida social. L'administració local te la intenció de renovar el barri a partir del model de barreja d'usos, amb l'objectiu a 25 anys vista d'incorporar usos mixtes i dinamitzar l'espai urbà i la cohesió social. Hi ha diversos factors que inclouen en la necessitat d'actualitzar Slotervaart i els barris de postguerra de l'IAUP. La seva situació respecte a la ciutat central (Amsterdam) ja no és la d'una perifèria residencial i el seu teixit social s'ha vist afectat per l'enveliment de la població i els fluxos migratoris. El parc d'habitatges s'ha de manera que necessiten de la seva rehabilitació per no convertir-se en barris marginals, també necessiten repensar l'espai públic per tal de que esdevingui un motor de cohesió social.



E. 1/10.000



ANÀLISI

el barri. Slotervaart

07

LINKS CONNEXIONS transformant barreres