

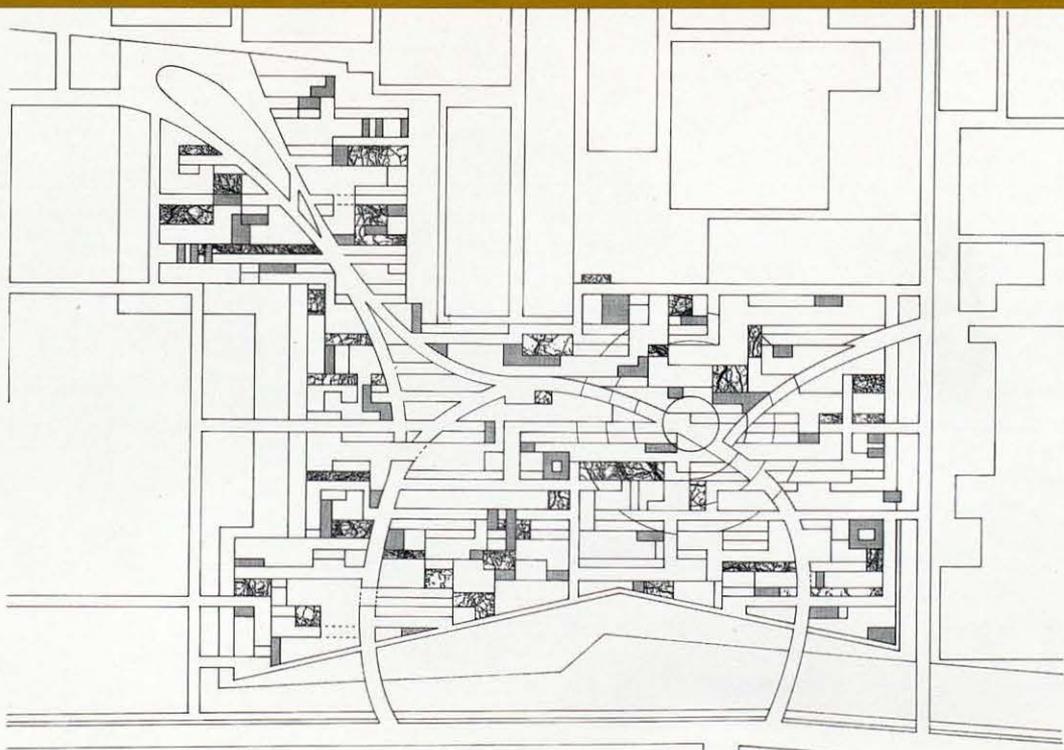


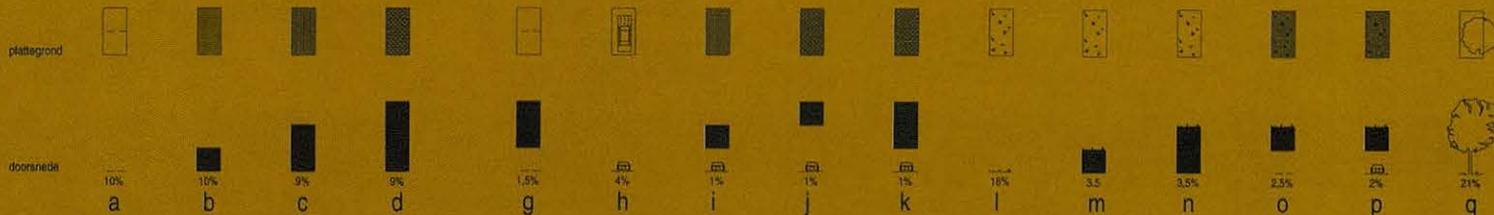
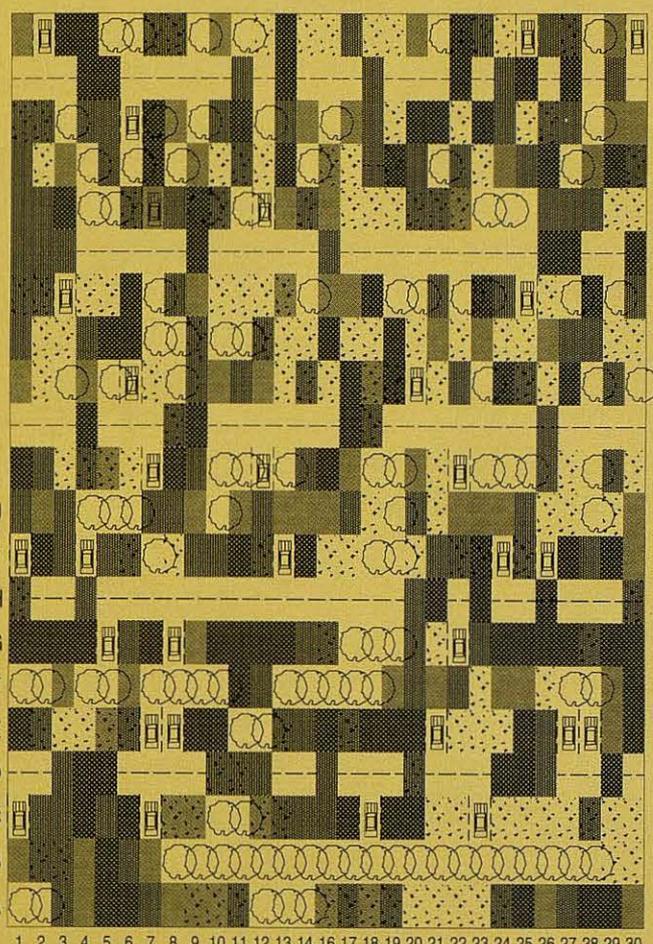
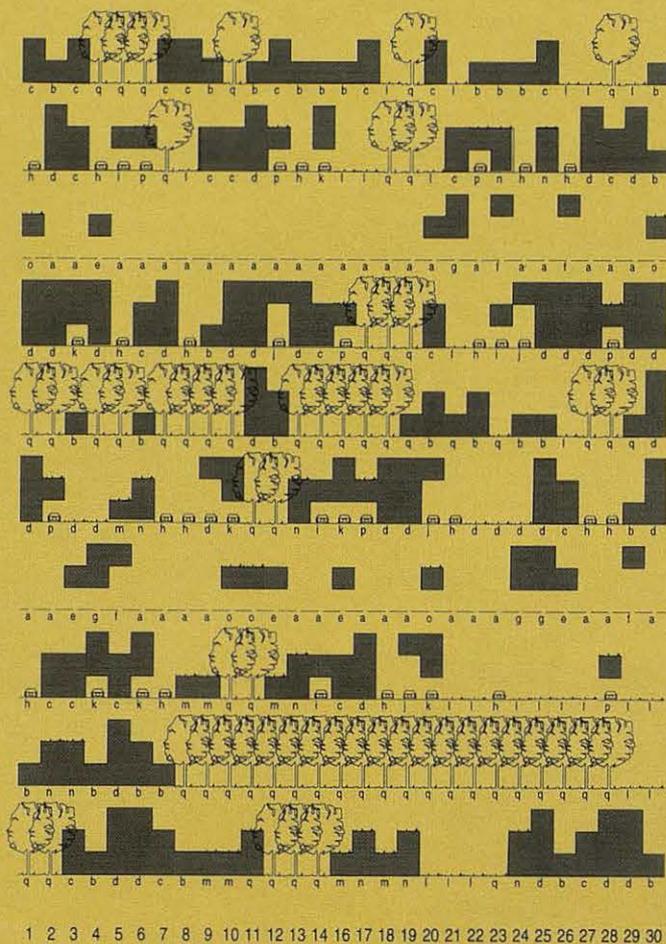
## HOORNSE KWADRANT

**MVRDV**

HABITATGES LOGEMENTS

EMPLAÇAMENT. EMPLACEMENT DELFT, PAÏSOS BAIXOS  
ARQUITECTES. ARCHITECTES MVRDV: WINY MAAS, JACOB VAN RIJS,  
NATHALIE DE VRIES PROJETE. PROJET 1996





**LA DIFERÈNCIA COM A PARÀMETRE** Resulta xocant que, degut als ajustats pressupostos per a les promocions d'habitatge, els seus programes s'hagin de traduir en un "urbanisme de percentatges": la combinació d'obligacions socials i econòmiques porta a estrictes relacions de percentatges màxims per als tipus de habitatge (100 m<sup>2</sup> disponibles en un màxim de tres alçades), zones enjardinades (40 m<sup>2</sup> per habitatge), espais per aparcar (1 o 2 automòbils per habitatge), pavimentació (30 m<sup>2</sup> per a cada plaça d'aparcament, incloent-hi vials) i zones verdes (5 m<sup>2</sup> per habitatge).

Per tal de satisfer la demanda d'"individualitat" i "varietat" – aparentment les úniques (i per consegüent massa utilitzades) eines arquitectòniques per a la construcció de vivendes en massa –, l'àrea disponible s'ha estructurat a partir de les franges de l'aparcament, únic element que té les mides estrictament establertes. Donant a cadascuna d'aquestes franges una altra possible composició (donada i proposada) de les parts establertes i percentuals del programa, el xoc de totes aquestes franges – des de les intel·ligents fins a les més absurdes – converteix l'àrea construïda en un laberint en forma de kasbah. L'entorn edificat adquireix així les qualitats d'una aventura, en la qual domina l'inesperat.

Per escapar de l'aspecte claustrofòbic de tanta densitat, cada habitacle disposa d'un espai elevat o d'un pati, i la zona pública s'ha dotat d'una collina – damunt del supermercat i del pavelló d'esports – amb vistes cap a aquesta "catifa habitada" en direcció al mar.

**LA DIFFÉRENCE EN TANT QUE PARAMÈTRE** Il peut résulter choquant que, du fait de budgets très serrés pour la promotion de logements, leurs programmes doivent être traduits en un « urbanisme de pourcentages » : la combinaison d'obligations sociales et économiques amène à de strictes relations de pourcentages maximums pour les logements (100 m<sup>2</sup> disponibles sur un maximum de trois hauteurs), zones de jardin (40 m<sup>2</sup> par logement), espaces de parking (1 ou 2 automobiles par foyer), zones pavées (30 m<sup>2</sup> pour chaque place de parking, y compris les voies) et zones vertes (5 m<sup>2</sup> par logement).

Afin de satisfaire la demande d'« individualité » et de « variété » – apparemment les seuls (et par conséquent très utilisés) outils d'architecture pour la construction de logements en masse – la zone disponible est structurée à partir des franges du parking, unique élément qui ait des mesures strictement établies. En donnant à chacune de ces franges une autre composition possible – fournie ou proposée – des parts établies traduites en pourcentages du programme, le choc de toutes ces franges – depuis celles qui sont intelligemment conçues jusqu'aux plus absurdes – transforme la zone construite en un labyrinthe ressemblant aux kasbahs nord-africaines. L'environnement construit acquiert ainsi les qualités d'une aventure dans laquelle domine l'inattendu.

Pour échapper à la claustrophobie que pourrait entraîner une telle densité, chaque habitacle dispose d'un espace élevé ou d'une cour, et la zone publique est dotée d'une colline – au-dessus du supermarché et du centre sportif – avec vue sur ce « tapis habité » en direction de la mer.