

Why Nautical Mile Is Still Just a Skeleton

Nautical Mile: One Meridian Arc-Minute or 1,851 m

The model of 'Nautical Mile' presents a very rigid structure of concrete and steel with pentagonal tubes containing elevators, stairs or service installations. The construction simultaneously supports a public transport system with a monorail (a floating, public, horizontal lift). Below that, a complex framework of plateaus and sculptural slabs designed atop a parking platform and tunnel for local private transport accommodates all necessary or desirable urban facilities, big-box stores and other car-related functions.

'Vipcity' and, more specifically Nautical Mile, starts from an unadapted (analogue) programme. During the design process, the programme is never questioned because it is *a priori* eternally unadapted. Before our very eyes, this creates an eloquent megastructure that is adapted to nothing or to the whole shebang. This megastructure is envisioned so that one provision is possible and not another, while there is – as in a puzzle – still a place for everything. Through its sculptural character, the structural shell gives the architecture of Nautical Mile a clear direction for (future) developments. Its monumentality largely determines the scale. In some ways, Nautical Mile is designed like a backbone, that like any skeletal structure, already announces the envisioned result.

Nautical Mile is part of 'The Unadapted City', a design-based, *urban-artistic* study that T.O.P. office worked on for more than a decade (1995-2006). While designing The Unadapted City (and more specifically Nautical Mile), T.O.P. office realised that, within a framework defined by the designer, an *urban-artistic* design spontaneously established itself at the urban scale. This meant that at various scales, a design team should let go as much and as soon as possible to allow a broad field of diverse attractions to develop over many generations (I hardly dare mention the notion of sustainability here).

The structural work, shown in the model, can remain partly unfilled, filled-in completely, or covered in parasitic structures; it doesn't matter at all. It is precisely from this point that the megastructure gains its specific visual power of peace and unrest, order and chaos, definiteness and indefiniteness: a monumental structure embellished with *bric-à-brac* of both the beautiful and the ugly.

Waarom Zeemijl maar een skelet bleef

Zeemijl: één meridiaanminuut of 1.851 m

De maquette van 'Zeemijl' toont een zeer stijve constructie van beton en staal met vijfhoekige kokers waarin zich liften, trappen of leidingen bevinden. Tegelijk is de constructie drager van een openbaar transportsysteem met monorail (een zwevende, openbare, horizontale en publieke lift). Daaronder is, voor alle nodige of gewenste stedelijke voorzieningen, een ruwbouw van plateaus en sculpturale slabben ontworpen, bovenop een parkeerplateau en tunnel voor plaatselijk privévervoer, big-box-stores en andere auto-gebonden functies.

'Vipcity' en specifiek Zeemijl vertrekken van een onaangepast (analoog) programma. Het programma is tijdens het ontwerpproces nooit in twijfel getrokken, omdat het *a priori* eeuwig onaangepast is. Daardoor ontstaat voor onze ogen een sprekende megastructuur die aan niets of aan de hele santenkraam is aangepast. Deze megastructuur is tenslotte zo bedacht dat de ene voorziening mogelijk is en de andere niet, terwijl er als in een puzzel toch voor alles plaats blijkt te zijn. Door haar sculpturale karakter geeft de ruwbouwarchitectuur van Zeemijl richting aan (toekomstige) ontwikkelingen. Haar monumentaliteit bepaalt grotendeels de grote schaal. Zeemijl is ontworpen als een ruggengraat die, als een skelet, in zekere zin het beoogde resultaat al in zich draagt.

Zeemijl maakt deel uit van 'De Onaangepaste Stad', een ontwerpmatige, *stedenbouwkunstige* studie waar T.O.P. office meer dan tien jaar aan gewerkt heeft (1995-2006). Tijdens het ontwerpen van de Onaangepaste Stad, en specifiek tijdens het ontwerp van Zeemijl, leerde T.O.P. office onder andere dat een *stedenbouwkunstig* ontwerp op de grootste schaal het beste, binnen een door de ontwerper vastgelegd kader, *aleatoir* tot stand komt. Dat betekent dat een ontwerpteam, op diverse schalen, het ontwerp het beste zo veel en zo vlug mogelijk loslaat om een zo breed mogelijk aantrekkingsveld voor vele generaties (ik durf de term duurzaam nauwelijks op papier te zetten) te kunnen scheppen.

De ruwbouw, die de maquette toont, kan deels oningevuld blijven, ingevuld zijn of helemaal onder parasietconstructies zitten, het doet er allemaal niet toe. Juist hieruit haalt een megastructuur haar specifiek beeldend vermogen vol rust en onrust, orde en chaos,

Ever since Le Corbusier's never-built Maison Dom-Ino (1914), façades, walls and general infill have become independent of a supporting, autonomous and sculptural structure. However, already at the time of the introduction of steel during the eclectic period, it was understood that an autonomous support structure could be hidden. This approach to structural elements continues to be reproduced time and again, even to the extent that today's volumes and spaces are frequently treated as (admittedly well-insulated) coach work around a support structure. Because the (load-bearing) skeleton is often invisible, it is not generally 'architectural' and its sculptural qualities are not discussed. An invisible structure that is purely for support thus often turns out as a shoddy *bricolage*. As construction and architecture continue to grow apart, this dissociation rarely produces hidden beauty. (Progressive and intelligent building technologies are generally hidden when possible and therefore suffer from the same defect.) The world evolves, tastes change, ideas are replaced and other, new possibilities continuously emerge. Thus buildings transform several times during their existence, if not by human activity then through the influences of time. For everything, including architecture, time is merciless. Human intervention, however, is sometimes more radical and too often without respect for construction and architecture. Today, in our ever more rapidly mutating environment, there are more and more changing and 'innovative' uses for a building that call for (re)re-creation with ever more radical interventions.

Beauty helps artefacts to survive. Everyone wants to preserve beauty. It is perhaps no guarantee for the long-term conservation of the structure, but it does help. For that reason alone, an attractive, charming skeleton remains valid. If architectural elements survive a few generations by their grace and splendour, they also become more organic (this could also be taken literally) and picturesque. The result is more natural and appears to have sprung forth informally, giving the building a formal patina. The architecture becomes embedded in life and society and calls forth virtually no more social resistance. The building has been given a naturalness, as if it has always been there.

But the very thing that remains the most unchanged about a building is its skeleton or structure. In every case, the constructive, load-bearing structure remains untouched the longest. Apparently, the supporting structures can still compete with contemporary complexity. My thesis, therefore, is that today the support structure of any building whatsoever

bepaaldheid en onbepaaldheid: een monumentale structuur, opgesmukt met een *bric-à-brac* van mooi en lelijk.

Structuur is nu architectuur. Met het niet eens gebouwde Maison Dom-Ino (1914) van Le Corbusier kwamen gevels, muren en de algemene invulling los te staan van een dragende, autonome en plastische structuur. Maar sinds het gebruik van staal tijdens het eclecticisme begreep men al dat een autonome draagstructuur verborgen kon worden. Deze benadering van constructieve elementen zet zich hardnekkig door, zelfs in die mate dat vandaag volumes en ruimten frequent als een (weliswaar goed geïsoleerde) carrosserie om een draagconstructie worden behandeld. Omdat het (dragend) skelet dan vaak niet zichtbaar is, is het – op zichzelf – gewoonlijk geen architectuur en komen plastische kwaliteiten weinig of niet aan bod. Een onzichtbare constructie, die louter dient voor een om het even welke vooropgezette vorm, wordt dan niet zelden een waardeloze *bricolage*. Als constructie en architectuur uit elkaar gegroeid zijn, levert dat zelden verborgen schoonheid. (De voortschrijdende en intelligente bouwtechniek wordt waar mogelijk verborgen en lijdt daarom aan hetzelfde euvel.) De wereld evolueert, smaak verandert, ideeën schuiven en andere, nieuwe mogelijkheden dienen zich onophoudelijk aan. Zo transformeren gebouwen meerdere keren tijdens hun bestaan, is het niet door toedoen van de mens dan is het door de tand des tijds. De tijd is, zoals voor alles, ook voor architectuur ongenadig, maar de interventies van mensen zijn soms nog ingrijpender en ook dikwijls zonder respect voor gebouw en architectuur. Vandaag, in onze alsmaar sneller muterende omgeving, is er meer en meer wisselend en 'innovatief' gebruik van een gebouw, wat noopt tot (her)herschepingen met steeds radicalere ingrepen.

Schoonheid helpt om artefacten te laten overleven. Iedereen wil toch schoonheid bewaren. Die schoonheid staat misschien niet garant voor een langdurig behoud van de constructie, maar zij helpt wel. Alleen daarom al is een esthetisch en bekoorlijk skelet blijvend legitiem. Als architectuurelementen door hun bevalligheid en splendeur enkele generaties kunnen overleven, worden ze ook meer organisch (dit zou ook letterlijk kunnen worden genomen) en pittoresk. Het resultaat is natuurlijker en lijkt informeel tot stand te zijn gekomen waardoor het gebouw op één of andere manier een vormelijk patin krijgt. De architectuur wordt in het leven en de maatschappij ingebed en roept vrijwel geen sociale weerstand meer op. Het gebouw heeft een natuurlijkheid gekregen alsof het er altijd heeft gestaan.

is the most long-lived and therefore the most important architectural element. This is why the skeleton deserves not only expressive sculptural strength and visual poetry but cannot do without an artful, architectonic translation. In this way, the supporting structure can become an autonomous (re)binding material (and immaterial) structure between the various manifestations of the building – just as an urban-artistic plan is the organising and binding part of an ever-changing cityscape. Architecture is structure.

The Nautical Mile, an Ode to the Megastructure

Plan Obus, an unrealised urban plan by Le Corbusier, introduced the concept of megastructure: a structure, a carrier of a motorway, where architecture would occur and that would largely remain visible and legible. Such a stacked, urban-artistic view and horizon has mostly remained conceptual. However, through its structural neutrality, the Obus project exhibited a rare urban-artistic tolerance – just as Dom-INO did architecturally. Accommodations coupled to a linear structure is a timeless combination (think of the street). A linear megastructure or skeleton with stacked plateaus adapted to different transfer modes is an obvious solution in a gradually filling world with an ambitious society. I think everything that I've dared to say here about the structural skeleton in architecture, holds even more true for urban-artistic megastructures. The difference is in the scale: a megastructure is too large to be clear and stable (compare to Metabolism).

The rather complex needs of a contemporary urban social fabric require a fairly complex mega-skeleton in order to meet very different spatial demands such as scale, free-span and height, in form and expression, and so on. In addition, (urban) equipment changes much faster than ways of living. Faced with all this violence, the skeleton has to be pretty tenacious.

The construction of the Nautical Mile model (just a small part of VipcITY) was the culmination of a lengthy investigation and an intense design process. On the basis of this structure, T.O.P. office was interested in urban facilities that were (at that time) terribly neglected in the urban discourse. To us, there seemed more to urban life than just shopping. T.O.P. office wanted to investigate the order of magnitude of things and relations within the urban programme. This led T.O.P. office to The Unadapted City. A commercial spirit would speak of a ground-breaking study of the desired or possible facilities for a certain number of residents. The Unadapted City later

Maar wat nu juist het meest onveranderd blijft aan een gebouw is zijn skelet of zijn ruwbouw. Alleszins blijft de constructieve, dragende structuur het langst ongemoeid. De dragende structuren kunnen de hedendaagse complexiteit blijkbaar nog altijd aan. (Denk maar aan het strippen van gebouwen vandaag). Mijn thesis is dus dat vandaag de draagstructuur van welk gebouw dan ook het meest langdurig en bijgevolg het belangrijkste architectonische element is. Daarom verdient dat skelet niet alleen expressieve plastische kracht en beeldpoëzie, maar is het bij uitstek geroepen tot een bouwkunstige vertaling en meer architectoniek. De dragende constructie kan op die manier dikwijls een autonoom (ver)bindende materiële en immateriële structuur vormen tussen de uiteenlopende verschijningsvormen van het gebouw, zoals een stedenbouwkunstig plan het verbindende en organiserende kader is van een steeds wijzigend stadsbeeld. Architectuur is structuur.

De zeemijl, een ode aan de megastructuur

Het niet gerealiseerde stedenbouwkundig Plan Obus van Le Corbusier introduceerde het begrip megastructuur, een structuur, drager van een autoweg, waarbinnen de architectuur zich zou afspelen en die grotendeels zicht- en leesbaar zou blijven. Zo'n gestapelde stedenbouwkunst met uitzicht en horizon is vooral een papieren begrip gebleven. Nochtans, door zijn structurele neutraliteit spreidde Obus een zeldzame stedenbouwkunstige verdraagzaamheid tentoon, net als Dom-INO dat architectonisch deed. Accommodaties koppelen aan een lineaire structuur is van alle tijden (denk aan de straat). Een lineaire megastructuur of skelet met gestapelde plateaus, aangepast aan verschillende verplaatsingsmodi, ligt dan voor de hand in een stilaan vollopende wereld met een ambitieuze maatschappij. Al wat ik hierboven durfde te zeggen over het draagskelet in de bouwkunst vind ik des te meer gelden voor stedenbouwkunstige megastructuren. Het verschil zit hem in de schaal; een megastructuur is te groot om eenduidig en stabiel te kunnen zijn (vergelijk het Metabolisme).

De tamelijk complexe noden van een hedendaags sociaal stedelijk weefsel vragen idem dito een redelijk complex megaskelet om te kunnen voldoen aan de zeer verschillende ruimtevraag; qua schaal, vrije overspanning en hoogte, qua vorm en expressie, enzovoort. Komt daar nog bij dat de (stedelijke) uitrusting veel sneller verandert dan het wonen. Tegen al dat geweld moet het skelet vrij sterk in zijn schoenen staan.

De bouw van de maquette Zeemijl (wat maar een klein onderdeel van VipcITY is) was het sluitstuk van een langdurig onderzoek en

became the programme for multiple designs and models of city assemblies that could be inhabited comfortably around public spaces, where life is (ful)filled by several – sometimes surprising – services.

Nautical Mile forced T.O.P. office to think deeply about how to create an image without controlling everything ourselves and generating a whole where everyone is able to contribute. The answer was actually too simple to be true: a beautiful skeletal structure. On such a scale, no one (not even an urban-artist) can do more for society than build a good and strong framework. And that is a statement.

Translation: InOtherWords, Rachel Keeton

een intens ontwerpproces. Aan de basis van die opzet lag de interesse van T.O.P. office voor stedelijke voorzieningen, die toentertijd vreselijk onderbelicht bleven in het stedenbouwkundig discours. Er leek voor T.O.P. office toch meer onder de zon dan alleen maar gaan shoppen in de stad. T.O.P. office wou daarom een orde van grootte der dingen weten en verhoudingen in het stedelijk programma onderzoeken. Dit loodste T.O.P. office naar de Onaangepaste Stad. Een marketeer zou spreken over een baanbrekende studie over de gewenste of mogelijke voorzieningen voor een aantal inwoners. De Onaangepaste Stad werd dan later het programma voor meerdere ontwerpen en maquettes van stadsgehelen waar comfortabel kon worden gewoond aan een publieke ruimte, waar het leven opgeladen wordt door verscheidene – soms verrassende – voorzieningen.

Zeemijl dwong T.O.P. office diep na te denken over hoe een beeld te scheppen zonder alles zelf in de hand te hebben, en over het voortbrengen van een geheel waaraan Jan en alleman zijn bijdrage levert. Het antwoord was eigenlijk te simpel om waar te zijn: een schoon geraamte. Op dergelijke schaal kan immers niemand, zelfs geen stedenbouwkundige (ik hou van het woord stedenbouwkunstenaar), veel meer doen voor de samenleving dan een goede en sterke ruwbouw bouwen. En dat is een statement.