





AMSTERDAM

Construida sobre un centenar de islas de arena movediza que unen un sinnúmero de puentes, la pintoresca ciudad es en el siglo XIII poco más que un pequeño pueblo de pescadores a orillas de un río (Amstel), que se honra con la presencia de un castillo de los señores del país y un dique (Dam). Paulatinamente va creciendo alrededor de este núcleo central, y en el siglo XIV es puerto franco de importancia.

Los judíos perseguidos de España y Portugal encuentran allí refugio religioso, y a finales del siglo XVI les acompañan en su suerte los prósperos comerciantes de diamantes de Amberes. Con este trascendental aporte, Amsterdam conoce su apogeo en el siglo XVII, aparecen las fuertes compañías de las Indias y su Banca es centro crediticio mundial; en esa época construye sus particulares anillos de canales bordeados con las mansiones de la burguesía.

Durante el siglo XVIII, Amsterdam, en decadencia, vive de su pasado esplendor y cae en un prolongado letargo. Habida conciencia de que en el puerto está la base de su fortuna, la ciudad sustituye la vía natural de acceso por dos sucesivos canales, lo que garantiza su renacimiento en la segunda mitad del siglo XIX. En esa época edifica un cinturón de murallas y el ancho canal que hoy delimita el centro histórico. En el siglo XX la ciudad comienza a extenderse por los "polders" que la rodean.

Ampliadas y modernizadas en el tiempo presente sus instalaciones portuarias y unida al Rhin desde 1952, Amsterdam garantiza su función mediadora entre el mar y un importantísimo "hinterland" industrial.

LOS PLANES INICIALES

Los problemas históricos que acabamos de narrar y su carácter de ciudad fortificada imponen a Amsterdam una estructura urbana y unas restricciones físicas reconocibles en el carácter unitario del antiguo casco.

Las libertades del siglo XIX conducen a un exceso de densidad, notorio fuera del perímetro histórico de las murallas. La ley de 1901 normalizó en gran parte el crecimiento anárquico, y el Plan de 1917, obra de Pedro Berlage, vuelve a encontrar el mejor camino para la ciudad.

El Plan Regulador de 1935, operante desde 1939, prevé un crecimiento moderado (1.000.000 de habitantes a fin de siglo) y propone nuevas áreas residenciales, parques urbanos, plazas y campos de deporte; define las zonas industriales y determina la ampliación del puerto, nuevos canales, túneles, calles y ferrocarriles. El éxito obtenido por el Plan, a pesar del retardo que la segunda guerra mundial trajo para su aplicación, puede ser medido hoy en guarismos muy significativos, como los que hacen de Amsterdam una ciudad-parque: de 2,2 metros cuadrados de verde público por habitante en 1930, pasa a 28 metros cuadrados por habitante en 1966.

Circunstancias que ya veremos repetidas en otras grandes ciudades obligan más tarde a una radical revisión del Plan de 1935; son éstas: Subestimación del crecimiento demográfico. Necesidad de aplicar un severo criterio de disminución de densidades en el centro histórico y los barrios del siglo XIX. Disminución del coeficiente de habitantes por vivienda. Aumento de la necesidad de espacios de todo tipo.

AMSTERDAM.—Plano general de la ciudad.

El río, los canales y las instalaciones portuarias dominan el conjunto. Pueden distinguirse la isla central, núcleo fundacional; concéntricos a ella los canales del siglo XVII; en línea sinuosa el canal correspondiente a las viejas murallas, que delimita el centro histórico. Ampliando el círculo llegamos a la vía férrea que encierra el Amsterdam interior; fuera de ella los nuevos barrios. El plano no incluye el proyecto Pampus. Los nombres distinguen antiguas villas que rodean a Amsterdam, algunas de las cuales son citadas en el texto.



AMSTERDAM.—Distribución de la población de acuerdo al plan 1962, con indicación de los parques urbanos principales. En el Amsterdam interior se señalan el centro histórico y el centro natural.

LÍNEAS FERREAS Y METROPOLITANO previstos para Amsterdam. Se indican las paradas y las estaciones de trasbordo.

EL PLAN REGIONAL DE 1958

La consagración del concepto ciudad-región en la década del cincuenta afecta la concepción del nuevo Amsterdam, y en 1958 aparece un Plan Regional que es aprobado por la Corona en 1962, cuando ya están listos los planos de detalle de la ciudad de Amsterdam y de sus comunas inmediatas.

Una visión global de la región de Amsterdam nos muestra: un sector industrial próximo al mar del Norte, agrupando las industrias portuarias, de alimentación y maderera; un sector en Imond, agrupando la pesca, el hierro y el acero; Haarlem, ciudad vecina, como un centro administrativo y de servicio; la región del Gooi, al Este, albergando las industrias de radio y televisión, y, por último, a Amsterdam, como centro principal de servicios de su región y sede de la Bolsa, las finanzas, el transporte y la publicidad.

Si consideramos un semicírculo de radio de 18 a 20 kilómetros, se supone que se alojan en él el 75 por 100 de los trabajadores de Amsterdam y que allí viven 1.800.000 personas. Todo esto está previsto que crezca, y en el semicírculo de 40 kilómetros, donde teóricamente se encuentra la totalidad de la fuerza de trabajo de la ciudad, se piensa alojar en el futuro 3.000.000 de personas.

De acuerdo al Plan, el centro histórico de la ciudad, donde existen 5.000 edificaciones de valor excepcional, es integralmente renovado y mantenido como núcleo principal del empleo (200.000 personas). En lo industrial, el sector del canal del Norte se amplía con industria pesada y está llamado a constituir una de las áreas industriales más fuertes de Europa. El mismo crecimiento se

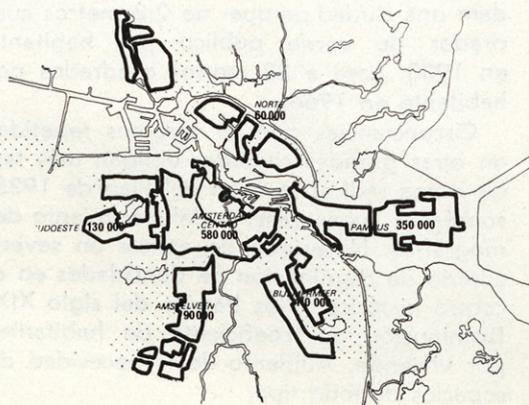
mantiene en el sector industrial del aeropuerto de Schiphol (40.000 personas). Centros secundarios de empleos diversificados son creados a lo largo de los ejes de transporte rápido en los nuevos barrios (200 hectáreas acogerán allí 100.000 empleos).

La distribución de la población para la ciudad, resumida en gráfico aparte, establece que su núcleo central absorba 580.000 habitantes; los barrios situados al Norte, 100.000 habitantes; las urbanizaciones que rodean el lago Slotterplas, 130.000 habitantes; el Amstelveen, al Sur, se complete a 90.000 habitantes, y un nuevo Bijlmermeer, al Sudeste, ubique 110.000 habitantes.

A partir del año 1980 el crecimiento de Amsterdam está previsto hacia el exterior de la Randstad. Una parte hacia Alkmaar y Hoorn, comunas de 50.000 y 17.000 habitantes, respectivamente, que pasan a tener de 100.000 a 150.000 habitantes, y otra que plantea dos polos: Lelystad, capital de los *polders* y una nueva ciudad a corta distancia de la Randstad, con 200.000 habitantes cada uno.

En lo referente al transporte, el Plan trae como novedad la creación de un metropolitano, subterráneo en el centro de la ciudad y elevado fuera de ésta. El mismo consta de tres líneas radiales y dos de enlace, que cubren por entero la ciudad, de modo que la mayoría de la población posee a distancia caminable una estación y el tiempo invertido para llegar al centro no excede los treinta y cinco minutos.

Las líneas ferroviarias de servicio regional se encuentran con las líneas del metropolitano en varias estaciones, que por su importancia han sido elegidas para realizar allí el trasbordo de pasajeros.



Las vías regionales se incorporan también a las vías férreas nacionales y se prevén para que atiendan en el futuro a las nuevas ciudades de descongestionamiento.

Todo el sistema se concentra en un punto (Centraalstation), de donde parten todas las líneas de autobuses regionales y urbanas.

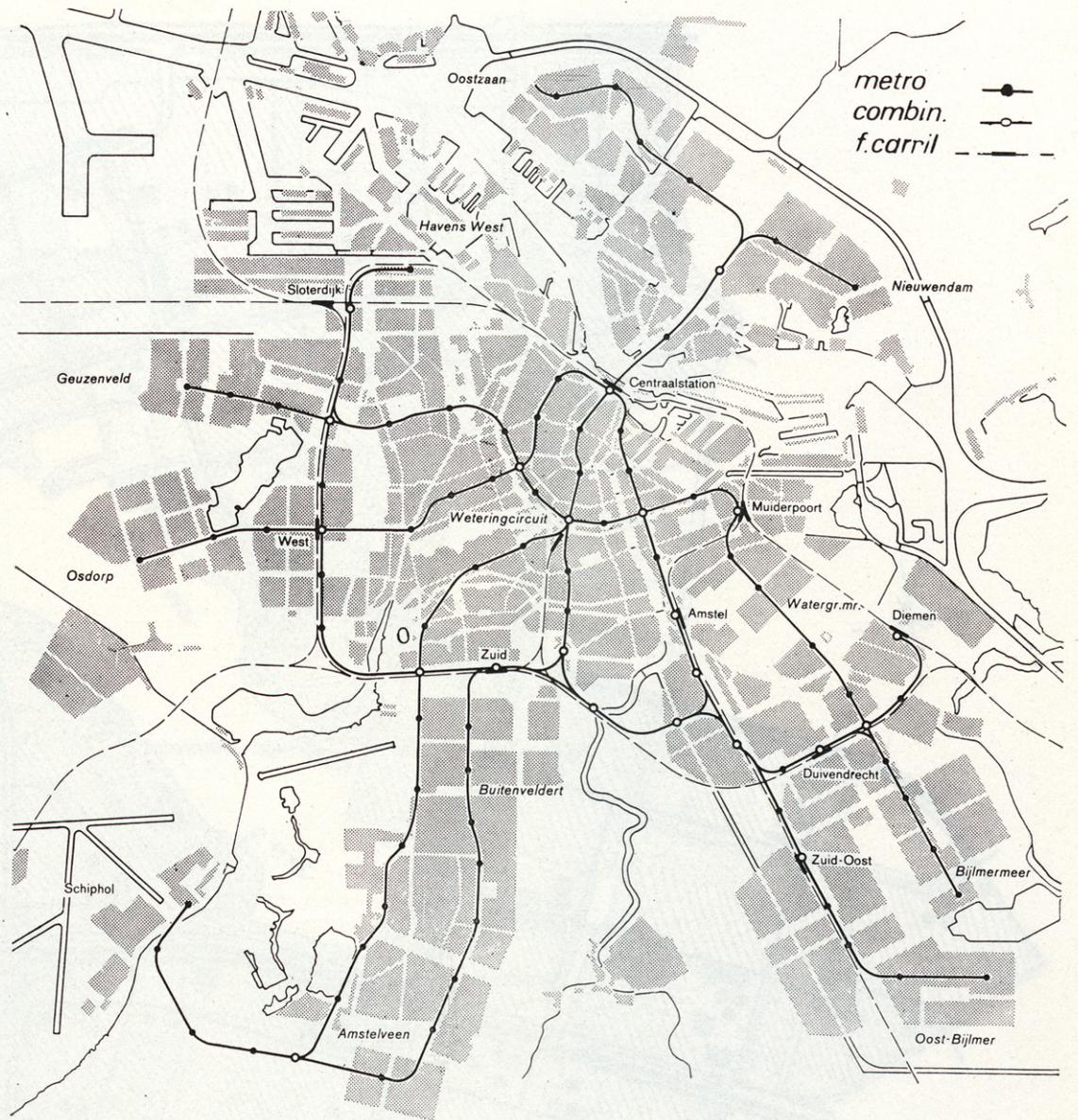
El esquema de desarrollo propuesto es claramente radial y propugna que su ejecución se vaya concentrando por ejes, permitiendo que surjan las áreas verdes que interrumpen la continuidad de la trama urbana en todas sus direcciones.

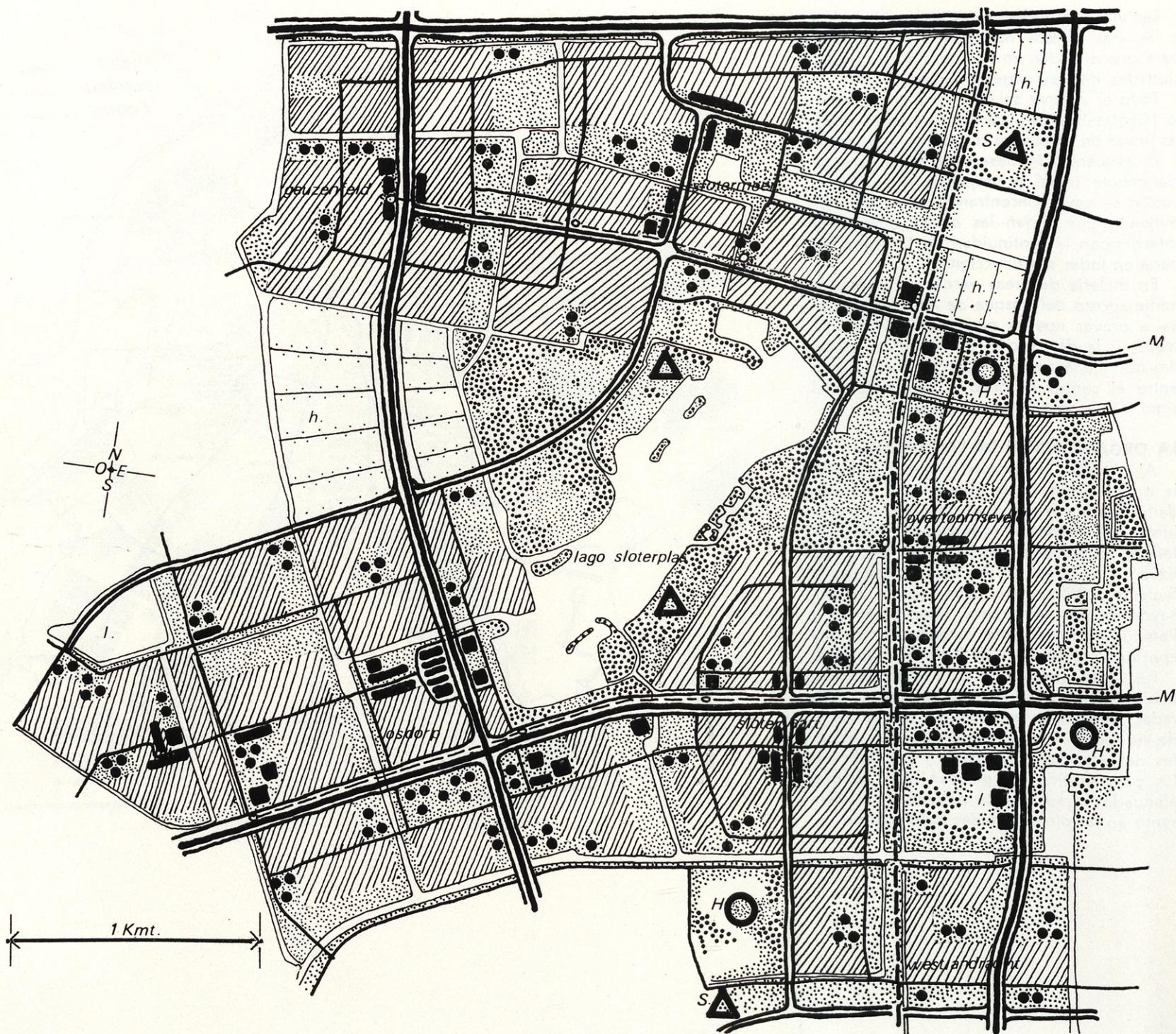
En materia de áreas verdes, el impresionante suceso del bosque de Amsterdam lleva a prever nuevos parques urbanos análogos, y la destrucción de las viejas murallas permite la creación de un cinturón verde entre el centro histórico y los barrios del siglo XIX parcialmente renovados.

LA ORGANIZACION DE LA VIVIENDA

Al estudiar la evolución que ha tenido la organización de la vivienda en Amsterdam hacemos hincapié en tres grandes conjuntos: El Sudoeste, rodeando el lago Sloterplas, proyectado mucho antes, pero realizado a lo largo de los años cincuenta. El Sudeste o Bijlmermeer, que resume los ensayos de los tempranos años sesenta; y Pampus, generalmente juzgado como una apertura al urbanismo de los próximos años.

Las ideas puestas de manifiesto en cada uno de estos conjuntos pueden ser consideradas como características del pensamiento de su época; representan tres etapas recientes del urbanismo holandés y son suficientes para resumir un proceso que, aunque atenuado en sus rasgos polémicos, se deja sentir en las otras ciudades del territorio.





PROCESO

Cuando el Plan aprobado municipalmente en 1935 es refrendado por la Corona, estamos al inicio de la segunda guerra mundial. Amsterdam tiene una densidad bruta de 160 habitantes por hectárea y se hace necesaria una fuerte disminución.

El Plan confía en un desarrollo controlado hacia el Oeste, hasta cubrir el límite de las previsiones mutuas de separación entre Haarlem y Amsterdam, y se piensa en varias unidades de 30.000 a 35.000 habitantes cada una rodeando un lago artificial, utilizable con fines recreativos.

La segunda guerra mundial añade a la preocupación por mejorar las condiciones ambientales del centro, renovando los edificios insalubres, la necesidad de recuperar las viviendas destrozadas por los bombardeos. Conseguir al tiempo de la reconstrucción una disminución de la densidad en un 20 por 100 significa un esfuerzo de realización de 50.000 nuevas viviendas fuera del perímetro urbano. El conjunto del lago Sloterplas absorbe 36.800 de ellas y el resto se lo reparten entre la unidad Buitenveldert (8.800 viviendas), que prolonga la vieja comuna de Amstelveen y Nieuwendam (5.200 viviendas), al Norte de la ciudad.

Muchas veces se ha señalado la felicidad de que en los primeros años de la posguerra la reconstrucción se hiciera, debido a la escasez, lentamente. Ello dio tiempo a que los arquitectos ubicados en una corriente moderna de pensamiento adquirieran aptitudes y madurez para dar al desafío de reconstruir los núcleos tradicionales y crear los nuevos una respuesta eficaz, superior a los planteos provincianos y pseudo-nacionales de la corriente conservadora. Los casos de Middelburgo y Rhenen son característicos fracasos de la mascarada de una forma de reconstrucción que alegaba el mantenimiento de los valores tradicionales.