BIJLMERMEER

El conjunto está limitado por tres rutas nacionales: por el Oeste, la ruta a la región de Gooi (R1); por el Este, la que une Amsterdam con Utrecht (R2), y por el Sur, la que va a los nuevos *polders* (R6).

Al Norte lo separa de la ciudad el primer anillo de circunvalación; el segundo anillo atraviesa el conjunto y une las rutas nacionales 1 y 6. Estas vías determinan una trama, que se interrumpe a distancias mínimas de 2,5 kilómetros.

La vialidad primaria se interrumpe, a su vez, cada 1.250 kilómetros, y está formada por los dos anillos de circunvalación, que cumplen así una segunda función, y por una avenida central elevada, de la que deriva toda la vialidad secundaria en forma de circuitos cerrados.

Las vías primarias se construyen a 6,40 metros de altura con respecto al nivel de emplazamiento del sector. Las vías secundarias, a 3,20 metros de altura, conectan las distintas unidades del sector, formando una trama de 800 metros de lado; al estar sobreelevadas permiten el paso de sendas ciclables cada 600 metros y peatonales cada 200 metros. Las vías terciarias, al servicio de las viviendas, han sido suplantadas por grandes estacionamientos al borde de las vías secundarias.

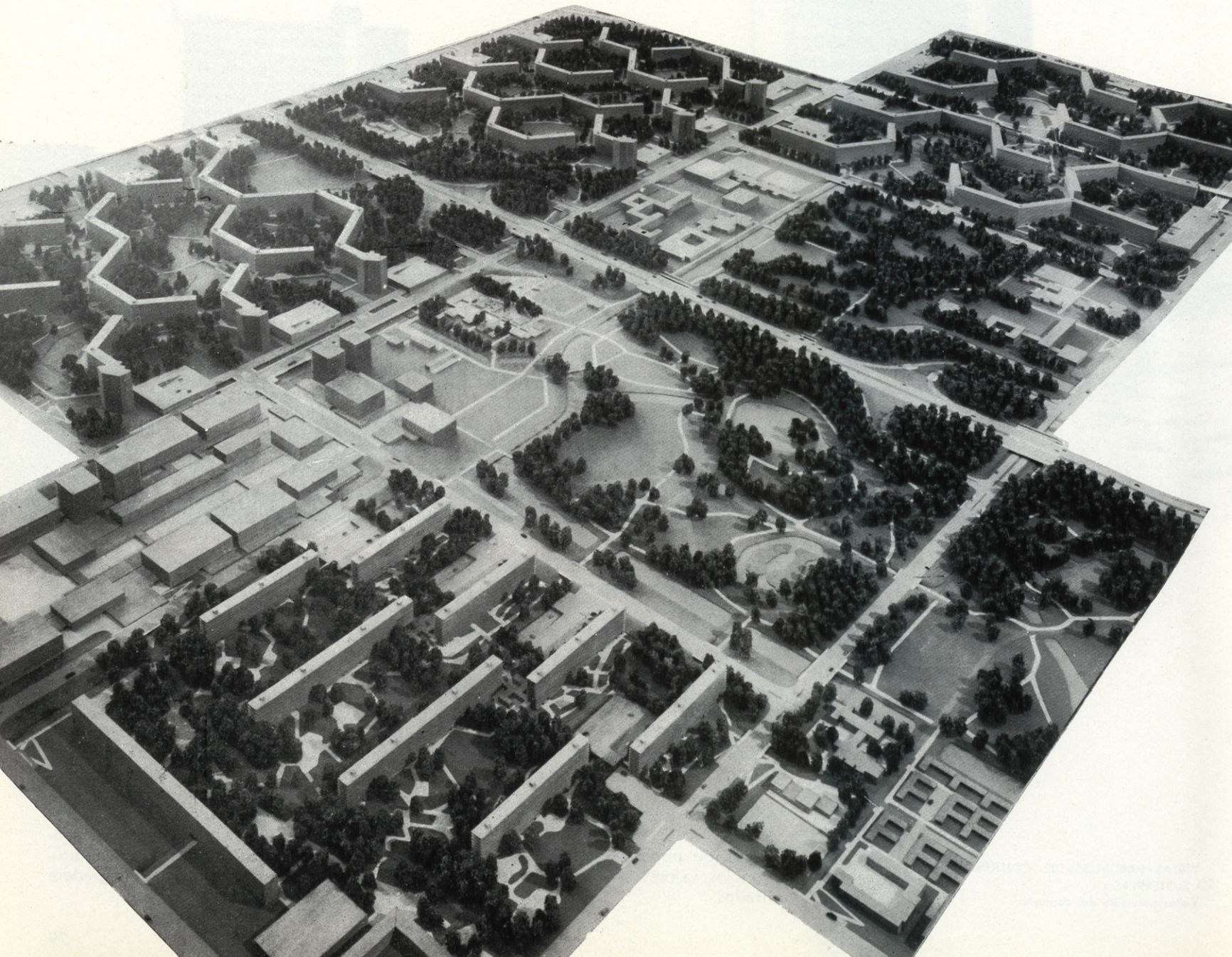
Dos líneas regionales de ferrocarril atraviesan el conjunto y son enlazadas por una anular de interconexión. Completan el sistema tres líneas de metropolitano: la primera es una radial que corre paralela a la vía férrea y admite el trasbordo en varios puntos. La segunda, también radial, corre paralela a la anterior, a una distancia aproximada de dos kilómetros. La tercera es de conexión y termina en la villa de Diemen.

Las estaciones se establecen a intervalos de 700 a 1.000 metros y sirven a una zona de 800 metros por ambos lados de la línea. El sistema está diseñado para que esas estaciones estén rodeadas de centros locales de servicio y de las mayores densidades de vivienda, de tal manera que el 80 por 100 de la población resida a menos de 500 metros de distancia de ellas. Las estaciones poseen, además, estacionamientos para automóviles, garajes para bicicletas y paradas de autobús.

Inmediata a cada estación de ferrocarril hay una estación de Metro. Un servicio de autobuses recorre las vías secundarias; su radio de acción se estima en 400 metros, y ningún destino se aleja de esa distancia; sus paradas coinciden con la trama de vías peatonales y el acceso a ellas está al margen de las líneas de tránsito de vehículos.

No aparecen edificios altos frente a vías primarias de velocidad, como sucedía en Sloterplas; en cuanto a las vías secundarias, su conexión con los edificios es a través de los estacionamientos, cuyos accesos están convenientemente espaciados para no ocasionar interferencias.

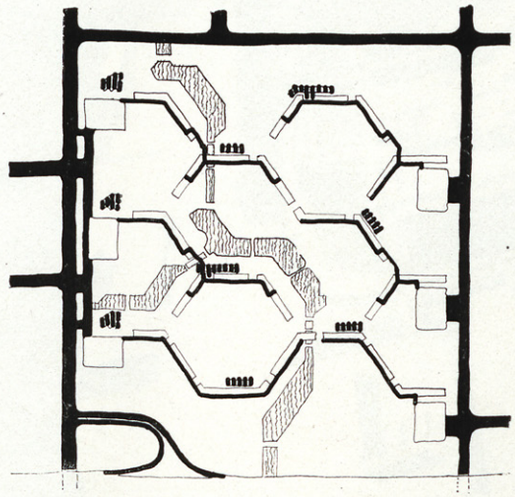
Predominan los edificios en altura, construidos por métodos altamente industrializados. Calles peatonales dentro de los edificios conectan unos y otros y rematan en los estacionamientos y centros comerciales; a lo largo de esas calles aparecen servicios generales que complementan los de las viviendas. Para propósitos muy especiales o emergencias, el piso bajo de los edificios es accesible por vehículos.

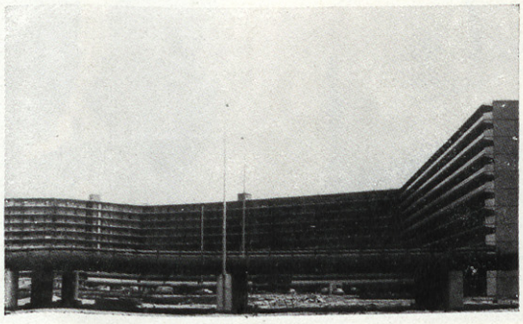


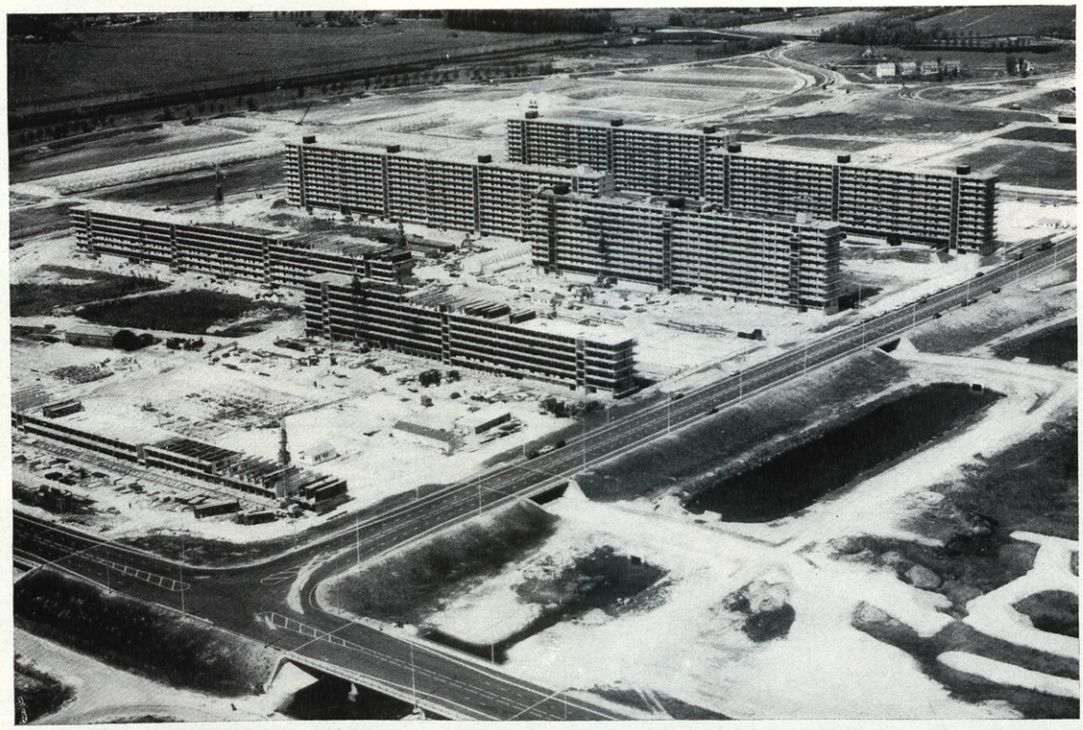
Extensas áreas verdes separan los edificios entre sí; están cruzadas por los característicos canales, y en ellas existen facilidades para el esparcimiento diario. Los jardines de distrito distan un máximo de 800 metros de la vivienda y ofrecen perspectivas abiertas al medio rural. Un gran parque, central a todo el conjunto, trata de neutralizar las emigraciones de fin de semana con facilidades variadas. Un elemento de importancia es el gran lago que aparece al Sur del conjunto; sus dimensiones son muy similares a las del lago Sloterplas.

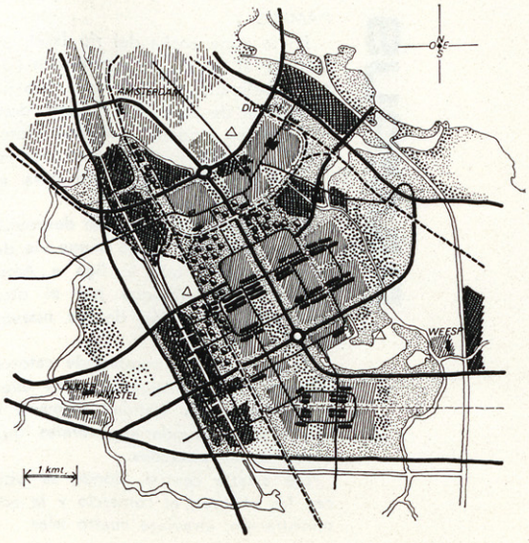
BIJLMERMEER.—Esquema del conjunto. Se indican sus relaciones externas, las zonas de vivienda, oficinas públicas e industrias.

BIJLMERMEER.—Vistas parciales del conjunto.









En 1966 comienza el desarrollo de la ciudad hacia el Sudeste con la construcción del conjunto Bijlmermeer, apropiadamente separado, centrado en sí mismo y con mayor autonomía de funcionamiento que el anterior.

Su uso del suelo está distribuido de la siguiente manera: 880 hectáreas para fines residenciales (50 por 100); 200 hectáreas para el establecimiento de edificios públicos, de administración y oficinas (11 por 100); 250 hectáreas para zonas industriales (14 por 100), y 440 hectáreas para el esparcimiento (25 por 100).

El conjunto se ubica entre las antiguas comunas de Diemen, Weesp y Ouderamstel y es atravesado por vías de tránsito rápido y líneas de ferrocarriles, que son rutas nacionales, y por canales de primera importancia, que atienden al transporte de las manufacturas de su zona industrial y de las vecinas.

Aunque su planteo constituye una visión audaz y es radical al dar contestación a las opciones que enfrenta, manifiesta temor al abordar todas las consecuencias de la nueva escala, escudado en un desarrollo esquemático y falto de soltura, de una rigidez típicamente programática, que parece necesitar de un posterior desarrollo.

La opinión general es de que Bijlmermeer insinúa formas de vida que no son comprendidas por la mayoría. A pesar de esto, al actualizarse los estudios sobre Amsterdam, para el Plan que surgirá a instancias del Informe de 1972 se está tomando en cuenta una avanzadísima propuesta aparecida en 1964: el proyecto Pampus.