colectivos por consulta directa a los usuarios. Se toma entonces la distancia de cinco kilómetros como valor más conveniente, pues satisface los anhelos de los colonos y sus virtudes son comprobables en el viejo territorio.

La velocidad de las comunicaciones se ha triplicado desde la época del *polder* Wiering, lo que permite una ampliación considerable de los criterios distancia-tiempo; pero no sucede así: la distancia de cinco kilómetros es mantenida, y luego de haberse sostenido por un tiempo que eran suficientes cuatro pueblos, en 1948 se aplica la regla de distancia óptima y la cifra de pueblos se eleva a diez.

El total de población estimada es de 50.000 habitantes, de los cuales a la capital Emmeloord le corresponden 10.000, y a los pueblos, 2.000 cada uno (cifra que se duplica considerando la población del área rural a la que sirven).

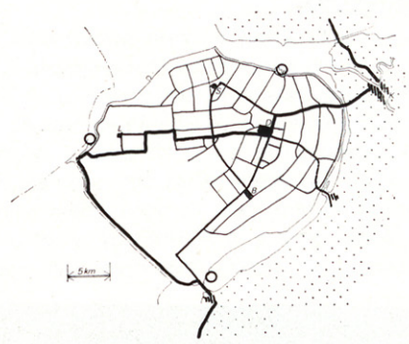
El diseño de cada poblado queda a cargo de un arquitecto, pero se les condiciona a adecuar sus propuestas a la idea desarrollada en Wiering.

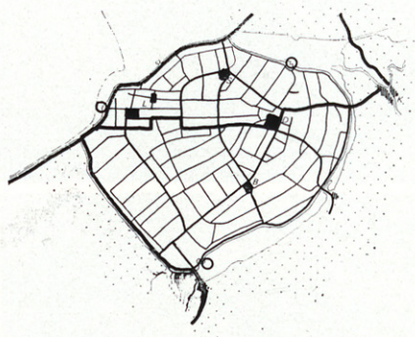
La población real de estos poblados resulta ser inferior a la estimada (alguno llega a tener 1.200 habitantes; con su área de influencia, 3.000; pero la mayoría no supera los 2.000 habitantes servidos con 1.000 de población urbana). Emmeloord, por el contrario, crece de la manera programada e incluso desborda algunas previsiones.

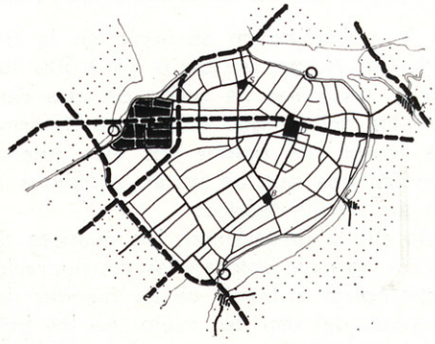
La década 1945-1955 constituye el período crítico de arranque para estas poblaciones; en ese lapso el mundo conoce un acelerado ritmo de concentración urbana y modernización de la vida. Los Países Bajos, con un crecimiento demográfico superior al de los demás países europeos, con una población agrícola que constantemente produce excedentes de mano de obra, debe contrarrestar estas presiones con una rápida industrialización, ofreciendo nuevas oportunidades al superávit laboral del sector campesino.

Este desarrollo industrial es muy tardío con respecto al del resto de Europa; esto le permite a los Países Bajos canalizarlo en adecuadas organizaciones, diversificarlo y establecerlo en sitios oportunamente previstos. La industria se construye sobre la base de una artesanía muy profesionalizada, que desde antiguo tiempo existe distribuida en un gran número de pequeñas ciudades; así se evitan explosiones industrializadoras anárquicamente localizadas y concentraciones amorfas de carácter espontáneo. El camino a la descentralización no está coaccionado por intereses metropolitanos ni por disputas regionales y tiene sus limitaciones para no convertirse en dispersión.

En el *polder* del Noreste, sólo Emmeloord garantiza el marco adecuado para la instalación de industrias; los demás centros tienen su crecimiento referido a topes naturales: aquellos que les determina el área agrícola a la que sirven.







FLEVOLANDIA ORIENTAL

EL "POLDER" DE FLEVOLANDIA ORIENTAL

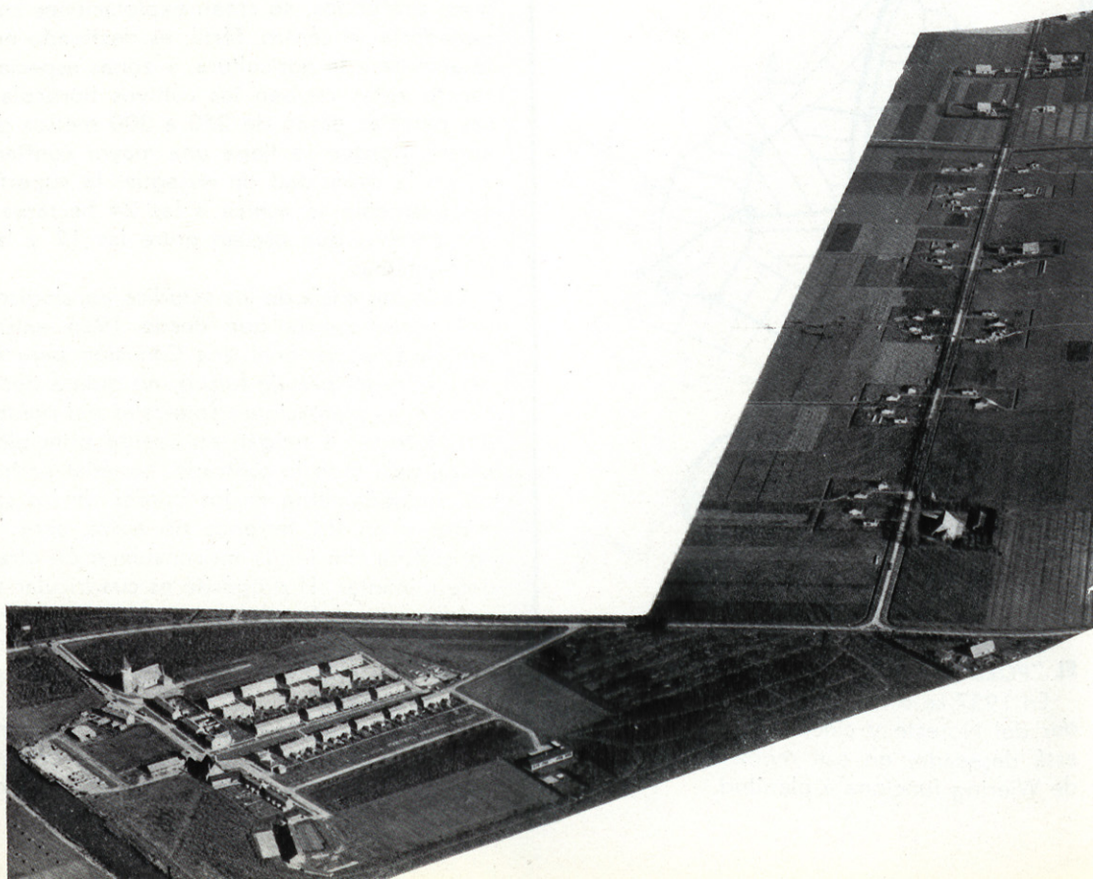
En el año 1950 se da comienzo al dique que rodea por entero a este *polder*. Hasta ahora los demás han avanzado desde la masa continental; éste es una verdadera isla, que sólo comunica con el exterior por tres puntos.

Los conceptos han cambiado; las riberas de los canales marginales, consideradas antes como un inconveniente necesario, son ahora un excelente recurso para dotar a la población de espacios para el esparcimiento, cuya demanda crece a medida que aumentan las horas de ocio y la facilidad de las comunicaciones.

Zonas programadas de esparcimientos (150 kilómetros lineales) aparecen en el sector septentrional combinadas con reservas forestales, integrando ambas la unidad de paisaje que es el *polder* completo.

La novedad es la incorporación de la fauna al paisajismo, sistematizada en una bien pensada gradación, que combina espacios verdes tipo con escalas animales y se aplica a todo el territorio nacional. Va desde los pequeños grupos de animales en libertad de los jardines de distrito, a las reservas zoológicas para el estudio científico de los parques provinciales.

Son quizá las propuestas paisajistas, operando desde una base ecológica y a una escala territorial, las que incorporando los factores climáticos, geológicos y edafológicos constituyen uno de los mayores aportes del nuevo *polder* al arte del Planeamiento Físico.



LA ESTRUCTURA

En 1935 las técnicas hidráulicas están lo suficientemente desarrolladas como para resolver cualquier ambicioso proyecto. La desecación simultánea de 94.000 hectáreas no plantea ningún inconveniente; sin embargo, la coordinación de los recursos técnicos indica la conveniencia de ejecutar los trabajos en dos partes para adecuarse al ritmo que impone la roturación de las tierras.

Surge de esa manera la división artificial entre Flevolandia Oriental y Flevolandia Meridional, determinando para la primera una estructura funcional provisionalmente autónoma, hasta que en su tiempo queden concluidos los trabajos de la entera Flevolandia.

Muchos son los cambios que introduce este nuevo *polder*. Integrante en el futuro de una estrecha unidad que comprende ambas Flevolandias y el Markewaard, su estructura no puede dejar de prever las múltiples interrelaciones que afectarán a los tres *polders* entre sí y a todo el conjunto con Amsterdam y el viejo continente.

Reconociendo que la idea del *polder* debe basarse en directivas regionales muy vastas, se solicita por primera vez la intervención de un urbanista, con responsabilidad total sobre el diseño.

En el momento en que se definen las líneas directivas del Plan Físico para Flevolandia Oriental, no se pueden extraer aún experiencias sobre el *polder* del Noreste. El Plan reitera entonces una composición basada en las tres estaciones de bombeo, el curso de los canales principales y las carreteras de relación con el continente. Propone: diez pueblos, un centro principal (Dronten) y un centro adicional para presidir la futura constelación de *polders*, de nombre Lelystad, en homenaje al pionero de la idea del Zuider.

Con dos centros principales, la estructura tiene desde un comienzo una forma excéntrica: Lelystad ocupa el centro geográfico de su región y Dronten se ubica a medio camino entre Lelystad y Kampen (un puerto pesquero de 30.000 habitantes, centro comercial de raigambre hanseática sobre la desembocadura del río Issel, que fue recuperado de su agonía secular por este nuevo empuje).

La heterodoxia formal resultante favorece la flexibilidad necesaria para ir absorbiendo los cambios que trae el desarrollo de la región. Se busca un orden más significativo que el estrictamente geométrico o económico, y cuando pueden recogerse las experiencias del Noreste esta tendencia se reafirma.

LA POBLACION

Las parcelas se amplían en su profundidad de 800 a 1.000 metros; por consiguiente, los caminos locales se suceden a intervalos de dos kilómetros. En términos generales, la mano de obra por unidad de superficie desciende y se incrementa la proporción de la población alojada en centros urbanos.

Aparecen quienes piensan que los poblados secundarios deben eliminarse y comienzan a discutirse ideas que aceptan un radical cambio de escala para el medio rural.

El criterio de distancia-tiempo-confort, aplicado en el Noreste con un sentido conservador, se desmorona; ello vigoriza la idea de crear únicamente dos grandes concentraciones de población, pero tienen todavía mucha fuerza los argumentos que otorgan a los pueblos un valor insustituible como centros de relación primaria. En 1962 se llega a una transición y los pueblos propuestos se reducen de diez a dos.

En el proceso de su construcción, del que no pueden colegirse aún opiniones definitivas, se comprueba que los pueblos han perdido su función económica y que su validez social es cada vez más reducida frente a la modernización de la vida rural y la efectividad de las comunicaciones. La evolución moderna, resistida en el medio rural como algo negativo, es ahora sentida como una *imposibilidad de volver atrás*.

Los pueblos están en un proceso de inevitable liquidación; faltan aún los cambios culturales que permitan prescindir de algunos vínculos sociales que aún les sostienen. Fundamentalmente, la presencia de algunos servicios, como la iglesia y la escuela, cuyo radio de acción no ha sido aún alterado por los medios modernos de comunicación.

Como consecuencia de esto, el *polder* de Flevolandia Oriental sigue una política cautelosa, incluye al pueblo como un elemento necesario y fundamenta sus dimensiones en una optimización del personal docente y del alumnado a ser atendido por sus escuelas y en un volumen mínimo de movimiento comercial garantizable a sus tiendas.

Los valores así obtenidos se ajustan luego por un criterio dinámico de distancia-tiempo-confort. El resultado es centros de 2.000 a 3.000 habitantes sirviendo una zona con 2.500 a 5.000 pobladores agrícolas, cuyos radios de servicio oscilan entre los ocho y los diez kilómetros.

En lo referente a la distribución de la tierra, no se producen cambios de importancia; la tradición europea del cultivo familiar está muy arraigada en el pueblo de los Países Bajos.

Una institución tan holandesa como el *huerto-jardín*, pequeña parcela urbana dedicada al cultivo subsistencial o las flores, se vigoriza con el tiempo, aumenta su demanda en las ciudades y sus características *chozas* para el utilaje adquieren apariencias de segunda vivienda.

Esta demostración de salud de las raíces rurales de una población se contrapone a la endeblez económica que caracteriza a la pequeña propiedad agrícola. Las corrientes políticas muestran esta fragilidad como un problema de comercialización y no de estructura de la propiedad e insisten en considerar a la sociedad holandesa como *un robusto engranaje que descansa sobre el sólido cojín que le brinda el campesino*

propietario individual. Esta es una de las razones que impide el salto hacia explotaciones de varios cientos de hectáreas con alto grado de mecanización, que hacen que la agricultura deje de ser un sistema de vida para transformarse en una industria nacional rentable.

En Flevolandia, la solución dada al problema de distribución de la tierra es ambigua. Al lado de una parcelación con predios tipo de 15 hectáreas aparece un abundante número de parcelas entre 90 y 120 hectáreas. Este desnivel crece aún más en los esquemas que se manejan para la Flevolandia Meridional y no existen síntomas que permitan aventurar una alteración de principios. Solamente el empleo profuso de sistemas desmontables en las construcciones puede ser interpretado como una combinación de progreso técnico-social y provisionalidad en las decisiones de fondo.

ESTRUCTURAS URBANAS

En el caso de los esquemas utilizados para estructurar los centros poblados no puede propiamente hablarse de evolución; han cambiado, más que las ideas de organización, los programas. Emmeloord y Lelystad, con quienes podría intentarse un proceso, surgen para resolver dos situaciones que tienen escasos puntos en común.

Emmeloord es concebida a partir de una idea unitaria. La mecánica de su crecimiento es simplemente yuxtaponer una unidad residencial a otra sobre una trama definida por los caminos locales y las rutas regionales y desarrollar proporcionalmente el centro de servicios. El horizonte de su crecimiento es limitado y previsible.

Lelystad, en cambio, nace de un planteo incierto: ser la prematura capital de una región inexistente, cuyo destino es difícil de aventurar. Como centro principal de su propio *polder*, Dronten le ha tomado la delantera con seguridad; por un lado, se reconoce la ventaja de que el desarrollo de Lelystad no eclipsará sus funciones, pero es posible que Lelystad tenga dificultades en completar su función inicial (centro principal del *polder*) al momento de abordar su destino definitivo (capital de todos los *polders*). Existen desde el comienzo de las obras muchas dificultades para despertar el interés público y privado por esta ciudad.

EMMELOORD

A pesar de lo conciso de su programa, Emmeloord posee una estructura menos clara. Quizá el conocimiento de que sus posibilidades como ciudad tienen límites muy precisos haya influido sobre el espíritu de los diseñadores para darle una apariencia en exceso encerrada, casi de recinto.

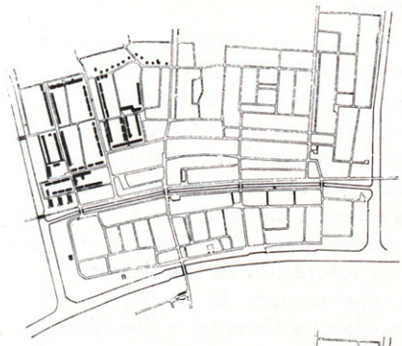
Su idea estructural es poco más que la de un poblado secundario, superada en parte por el dinamismo que le imponen las vías regionales y locales, que contribuyen a acentuar y dar precisión al tejido urbano.

La industria, defectuosamente localizada en su afán de aislarla de la ciudad, ha quedado desintegrada y tiene problemas físicos de comunicación, ya que depende de un único puente levadizo; ello ha obligado a que algunas industrias ocupen la margen del canal destinada a uso residencial.

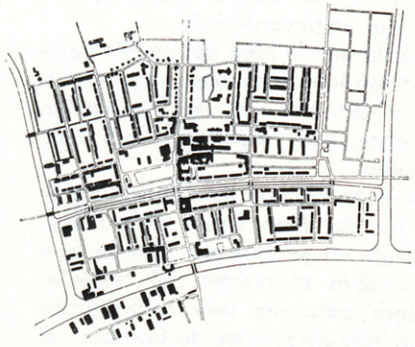
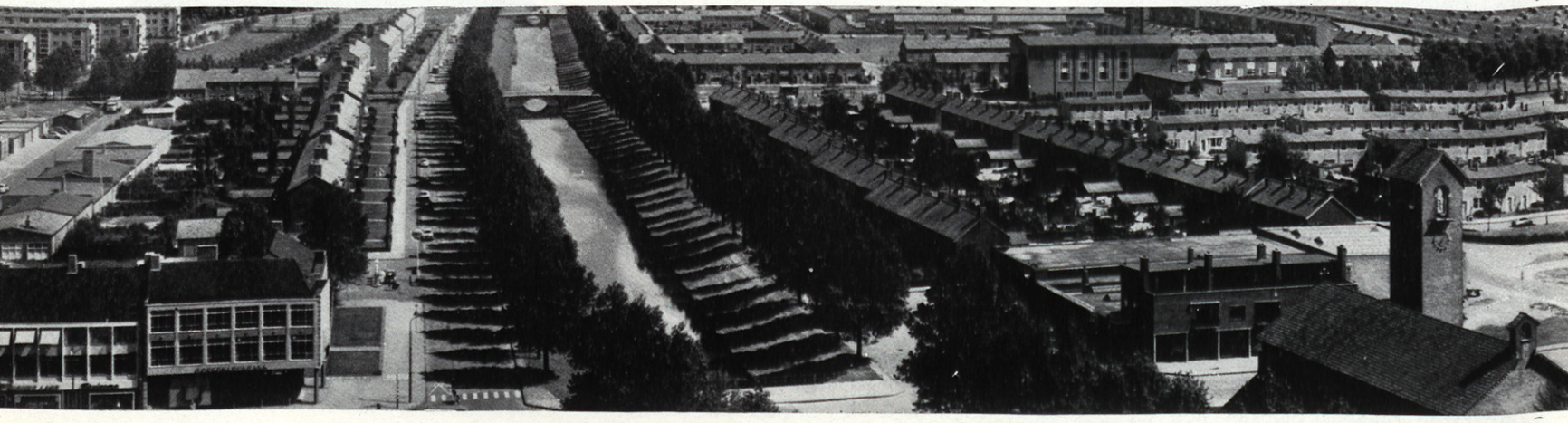
El centro comercial salvo el juicio sobre Emmeloord. Se trata de una larga calle (500 metros) asimilable a un pasaje de la célebre Lijnbaan de Rotterdam, con edificios de tres plantas por ambos lados. Los comercios son alimentados por calles posteriores y la principal se cierra por temporadas al tránsito de vehículos y toma formas de mercado abierto.

El paseo, que tiene buena previsión de estacionamientos en ambos extremos, nace en el espacio central de la ciudad, en una plaza de grandes proporciones rodeada de edificios públicos, y remata en un pequeño parque de atracciones. La vivienda en altura respalda el interés visual de la calle y le garantiza un permanente movimiento.

Emmeloord es en sí una sola unidad residencial y está fraccionada en nueve vecindarios, cuyas poblaciones varían de 1.000 a 1.500 personas. En éstos se cuida muy especialmente la integración de las familias de colonos con las no colonos, aunque destinándole a cada uno un tipo de vivienda diferente. Un espacio verde central, muy amplio y alargado, de evidente inspiración escandinava, caracteriza a cada vecindario: las escuelas están generalmente en su prolongación.


1950

1955


1960

1965