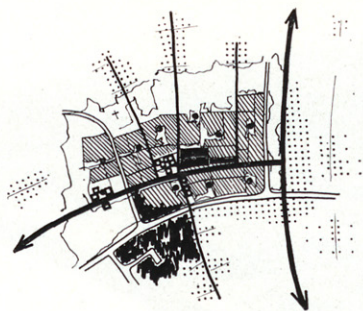
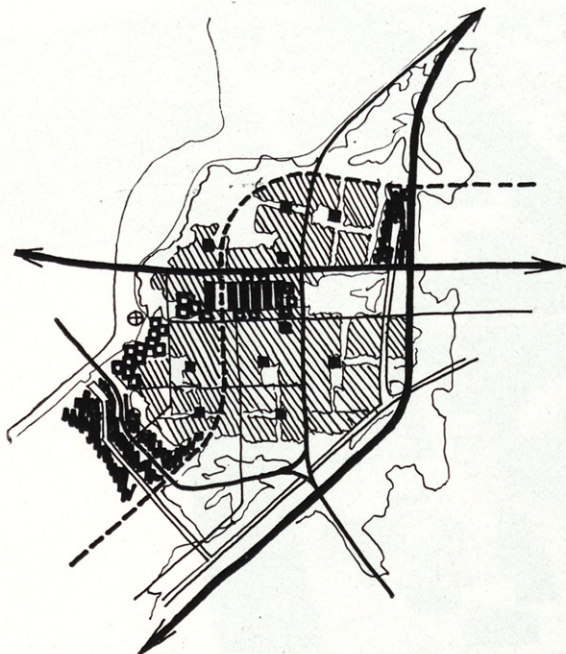
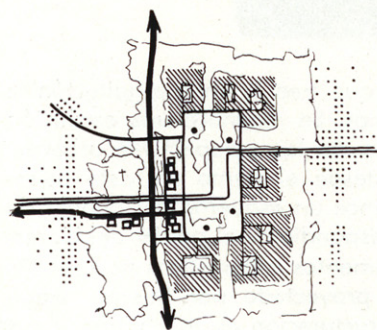




EMMELOORD.—Evolución de la estructura urbana en períodos quinquenales.



LELYSTAD.—Esquema definitivo para la nueva capital de los polders.



NAGELE.—Esquema típico de un pueblo polderino.

La densidad en las 300 hectáreas que ocupa la ciudad significa 43 habitantes por hectárea; el 85 por 100 de la vivienda es individual, un 5 por 100 de ésta se trata de viviendas aisladas, el 15 por 100 restante son viviendas en altura menores de cuatro pisos.

LELYSTAD

La concepción física de Lelystad tiene un larguísimo proceso que está unido a las vicisitudes de su destino como ciudad. Fue inicialmente pensada como un símil de Emmeloord para una población de 20.000 habitantes; luego como ciudad autónoma de 50.000 habitantes, cifra que creció a 100.000 y posteriormente a 200.000 habitantes. Sus estudios significaron cinco años de trabajo de un equipo privado asesorado por oficinas del Gobierno.

El proyecto definitivo tiene valor en cuanto integra al trazado sus propias dificultades de origen. Es una propuesta clara, que responde con adecuada flexibilidad a los sucesivos cambios de escala a que está destinada.

La proyección histórica de su población sigue las siguientes cifras: 1970, 2.500 habitantes; 1975, 12.000 habitantes; 1985, 40.000 habitantes; 2000, 100.000 habitantes. Podemos entonces entrever los inicios de Lelystad como un poblado de *polder* y asimilar el esquema definitivo a los grandes conjuntos de Amsterdam. Algo de eso ocurre en las previsiones que han sido hechas para la distribución de la población por edades: a la primera etapa se atribuye la pirámide de edades de Dronten; a la segunda, la de Emmeloord, y a la tercera, la del conjunto Vlaardingen (en Rotterdam), que ya hemos mencionado al referirnos a los arquitectos Van Tijen y Maaskant.

Dos líneas nítidas encierran la ciudad: por el Oeste, el gran canal en su desembocadura al lago Issel, y por el Este, la ruta que une Flevolandia Meridional con Emmeloord y el Norte del país. Una gran masa vegetal preserva a la ciudad de las inclemencias del

lago y otra similar en el Sur separa la ciudad del medio agrícola circundante.

La ruta de Amsterdam atraviesa el tejido urbano bordeando al gran centro regional de compras, que está levantado con respecto al nivel de la ciudad e igualado en altura al borde superior de los diques. La ciudad queda entonces protegida, volcada hacia el centro y no hacia la ribera del canal.

La industria está separada en dos zonas, ambas con posibilidad de crecimiento, servidas en forma independiente por rutas, vías férreas y canales. Una zona de empleos, cuya extensión definitiva es imposible prever con exactitud, se desarrolla desde el centro a la zona industrial del Sudoeste.

Como en el caso de Bijlmermeer, las vías primarias y las vías secundarias tienen cada una su nivel (6,5 y 3,5 metros de altura, respectivamente) y determinan la estructura de la zona residencial. En ésta, si bien aparecen una decena de centros de servicio secundarios, no se pretende crear unidades residenciales diferenciadas.

La densidad disminuye del centro a la periferia y es muy baja, 30 habitantes por hectárea, para la zona residencial (15 para toda la ciudad). Ello es debido a un alto porcentaje de vivienda individual (75 por 100) y a la generosa previsión de espacios verdes que existen entre las alineaciones de viviendas, próximos a los centros secundarios y en el gran parque paralelo a la vía central.

El crecimiento de la ciudad está previsto para que se realice hacia la otra margen del canal, lo cual confirma una presión que será ineludible en la etapa en la que el *polder* Markewaard adquiera su plenitud.

Para comenzar la construcción se ha elegido, en contra de las previsiones del urbanista, una unidad próxima al centro principal, preparada a albergar 17.000 habitantes, con una etapa previa de 7.000. El centro secundario de esta primera unidad atiende provisionalmente los requerimientos de la población inicial en tanto se concluye la primera etapa del centro principal.

