

# La renovación urbana de Bijlmermeer: el fracaso de la superestructura moderna y la vuelta a la escala pequeña

Inés AQUILUÉ [ines.aquilue@upc.edu]

Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori.

Alvaro ARDURA [alvaro.ardura@upm.es]

Universidad Politécnica de Madrid. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

## Resumen

En 1965 se empezó a construir en Ámsterdam un nuevo distrito: Bijlmermeer. Era un barrio proyectado a ocho kilómetros del centro, un gran satélite residencial, que apostaba por la gran escala, el uso colectivo de los espacios semipúblicos, la separación de tráfico y la segregación de las cuatro funciones básicas del urbanismo moderno: habitar, circular, trabajar y recrear. A pesar de la ambición de la propuesta, desde la ocupación del primer bloque residencial en 1968, el área se convirtió en el distrito más conflictivo de los Países Bajos, un barrio afectado por un sistema social demasiado incierto y que desestabilizó su estructura. La magnitud de los problemas en Bijlmermeer hizo que se acometiese un plan de renovación urbana que incluía no sólo un programa de acción social, sino también el derribo de más del 60% de su estructura, para ser paulatinamente substituidas por una nueva estructura que fomentaba el retorno a la pequeña escala, tanto del viario como de la parcela y la edificación. Esta comunicación evalúa el vínculo establecido entre la forma urbana y el sistema social de Bijlmermeer desde 1965 hasta la actualidad, para entender cómo medio y sociedad están indisolublemente asociados.

**Palabras clave:** *urbanismo moderno, bloque abierto, manzana holandesa, renovación urbana, inclusión social.*

## Abstract

In 1965 a new district in Amsterdam started to be built: Bijlmermeer. It was a neighbourhood projected eight kilometres far away from the city centre: a large residential satellite, which relied on large scale buildings, the collective use of semi-public spaces, the separation of traffic and the segregation of the four basic functions of modern urbanism: dwelling, transport, work and recreation. Despite the ambition of this proposal, since the occupation of the first residential high-rise building in 1968, the area became the most controversial district in the Netherlands. The neighbourhood was affected by a destabilizing social system, which disrupted its whole urban structure. The magnitude of the problems in Bijlmermeer required an urban renewal plan that included not just a social action program, but also the demolition of more than 60% of its structure. The modern structure should gradually be replaced by a new morphology that returned to the small scale applied to road system, plots and buildings. This article tackles the link between urban form and social system in Bijlmermeer from 1965 to the present, in order to understand how environment and society are inextricably associated.

**Keywords:** *modern urbanism, high-rise state, Dutch block, urban renewal, social cohesion.*

## 1. Introducción

En 1968, el Gobierno Federal de los Estados Unidos comenzó a animar a los habitantes del barrio de Pruitt Igoe, en Saint Louis, Missouri, diseñado en 1950 por el prestigioso arquitecto Minoru Yamasaki bajo las premisas de los CIAM, a abandonar los 33 bloques de 11 plantas que conformaban el barrio. Daba así comienzo un proceso que acabaría con la

demolición de los edificios, y que se cristalizaría en una imagen: la del derribo del primer bloque en marzo de 1972, que Charles Jencks [1977] denominó «*Modern architecture died in Saint Louis, Missouri on July 15, 1972, at 3.32pm*», y que fue incluido en la película de Godfrey Reggio de 1982 *Koyaanisqatsi* («Vida fuera de equilibrio»).

Paralelamente, desde 1965 se empezó a construir sobre un polder desecado el proyecto para un nue-

vo barrio en el sureste de Ámsterdam. La propuesta para la nueva extensión de Bijlmermeer entendida como un «lóbulo» [Bruijne *et al.*, 2002], y anunciada como la ciudad «para el futuro», era un distrito proyectado a ocho kilómetros del centro, un gran satélite residencial, que apostaba por: la gran escala (bloques residenciales en altura, hexagonales en planta, encerrando grandes espacios públicos), el uso colectivo de los espacios semipúblicos, la separación de tráficos y la segregación de las cuatro funciones básicas del urbanismo moderno: habitar, circular, trabajar y recrear [Mentzel, 1989]. Por su tamaño y rotundidad en el diseño, Bijlmermeer constituía uno de los ejemplos más depurados de «utopía moderna» [Coleman, 1985; Jameson, 2005].

A pesar de la ambición de la propuesta, desde la ocupación del primer bloque residencial en 1968, la realidad distó mucho del imaginario construido por Siegfried Nassuth, el urbanista encargado del plan. Rápidamente, el área se convirtió en el distrito más conflictivo de los Países Bajos, un barrio afectado por un sistema social demasiado incierto, que desestabilizó su estructura. Ya desde 1970 aparecieron memorandos acerca de los problemas en el área, aun antes de la entrega de las últimas viviendas en 1975. Tanto los edificios como los espacios públicos excesivamente amplios dificultaron el mantenimiento y el control social causando desertización e inseguridad urbana. Durante los años 1970 y 1980 la estigmatización del área aumentó, a causa de las altas tasas de crimen, la degradación del entorno, y la especial situación socioeconómica del área, que a partir de 1975 acogió gran parte de la población retornada de la antigua colonia de Surinam, de clase trabajadora y de color [Aalbers y Rancati, 2008; Quispel, 2010; Van Kempen, 1986].

La magnitud de los problemas en Bijlmermeer hizo que se acometiese un plan de renovación urbana que incluía no sólo un programa de acción social, sino también la transformación de gran parte del entorno construido. Se promovió el derribo de más del 60% de su estructura, para ser paulatinamente substituidas por una nueva estructura que fomentaba el retorno a la pequeña escala, tanto del viario como de la parcela y la edificación [Hulsbergen y Stouten, 2001; Helleman y Wassenberg, 2004; Wassenberg, 2006; Aalbers, 2011]. El plan erradicaba el concepto de la estructura original. En gran medida, la intervención de renovación suponía un intento de vuelta a otro paradigma, el de la «manzana urbana holandesa» (desarrollado desde precursores del Movimiento Moderno como Berlage o J.P. Oud, y

explicitado en el Plan de Cornelis Van Traa de 1946 para la reconstrucción de Rotterdam tras la Segunda Guerra Mundial), con una gran relación entre edificación y calle, que ha conformado el canon de la ciudad holandesa como *huisjesstad*, o «ciudad de viviendas» [Bolte, 1981; Komossa, 2010].



FIGURA 1. La ciudad del futuro: edificios en altura y vías elevadas de Bijlmermeer en construcción, 1971. Fuente: Bijlmermuseum <<https://bijlmermuseum.wordpress.com/het-bijlmer-ontwerp/>>.

## 2. La ciudad para el futuro: la construcción de Bijlmermeer a la luz de las utopías modernas

De las diversas aportaciones que los encuentros CIAM pudieron tener en la planificación de las ciudades a lo largo del siglo XX, es la formalización de «la ciudad funcional»<sup>1</sup> el programa que tuvo mayor influencia en diversos de los desarrollos urbanos planificados tras la Segunda Guerra Mundial<sup>2</sup>. Si bien autores como Auke van der Woud [1983: 11-14] declaran que la influencia de este grupo de arquitectos y urbanistas fue menor en la planificación de ciudades de lo que asume la historia de la arquitectura, Bijlmermeer representa un caso paradigmático de este pensamiento utópico «moderno». En la planificación de este nuevo distrito, se reprodujeron muchas de las premisas derivadas de la *Carta de Atenas* [Le Corbusier, 1943], entre las que destacaba un desarrollo casi mecanicista de las cuatro funciones básicas del urbanismo moderno. Sus postulados nacían de la racionalización utópica sobre el futuro de una sociedad, en la que parecía necesario un cambio específico sobre los paradigmas de la ciudad.

1 «La ciudad funcional» fue el motivo del CIAM IV que tuvo lugar en 1933 a bordo de un antiguo transatlántico entre Marsella y Atenas.

2 El *funcionalismo* nace en el siglo XIX, y se materializa a través de una cierta proliferación de la vivienda en los años 1920, en el período entre guerras.

*Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers (Para el futuro de 100.000 habitantes de Ámsterdam)* [Gemeentebestuur Amsterdam, 1962] era el título de la publicación que el Ayuntamiento de Ámsterdam empleó para la difusión y la promoción del proyecto de Bijlmermeer. Se presentaba como una nueva urbe, en la que se recogían los dictámenes para la ciudad utópica promulgados años antes en los congresos CIAM, y escenificados por Le Corbusier en su *Plan Voisin* de París. Bijlmermeer respondía a unos imaginarios específicos, escenificados por un ideal de comunidad, muy propia de la literatura utópica de la época: un barrio moderno y funcional para la vida semipública de una población de la llamada «clase media».

El distrito del futuro se ubicó en un antiguo polder desecado en 1626 –al que Bijlmermeer debe su nombre–, a 8 km aproximadamente en línea recta desde el corazón de la ciudad [Van Voskuilen, 2014]. El polder de carácter absolutamente agrario hasta la misma urbanización y construcción del distrito no perteneció al municipio de Ámsterdam hasta 1978, cuando tras doce años de cesión del territorio de la antigua municipalidad de Weesperkarspel, pasó a formar parte de los territorios municipales de Ámsterdam, –aunque en el acuerdo inicial debiera formar parte del municipio de Diemen–. La estructura original de Bijlmermeer nace del plan de extensión para el área Sureste de Ámsterdam (*Amsterdam–Zuidoost*), realizado por Siegfried Nassuth y que pretendía resolver la demanda de vivienda que tanto preocupaba al sistema político local y nacional desde el fin de la Segunda Guerra Mundial<sup>3</sup> y que el Plan General de Ensanche (conocido como el AUP *Algemeen Uitbreidings Plan*) no había podido resolver completamente. El nuevo plan para el Sureste, que pretendía dar hogar a 100.000 habitantes recogía un pormenorizado análisis de la localización y la distribución del tráfico –desde el metro hasta el peatón pasando por los vehículos mecanizados y las bicicletas–, y de la ubicación de las áreas destinadas a vivienda, industria, recreo, servicios y comercios (ver Figura 2). El documento imbricaba un minucioso estudio de densidades, en el que se abogaba por grandes espacios libres entre altos bloques, priorizando luz y ventilación, con un detallado estudio en sección de la situación del tráfico, de la altura de los bloques, del asoleamiento y del emplazamiento de

3 El Plan General de Ensanche –conocido como el AUP *Algemeen Uitbreidings Plan*– fue elaborado en 1934, presentado en 1935, y aprobado definitivamente en 1938, el plan fue liderado por el arquitecto urbanista Cornelis van Eestern.

la vegetación. Esta tradición minuciosamente analítica heredaba la influencia que el CIAM había ejercido sobre el Departamento de Desarrollo Urbano de la ciudad de Ámsterdam, incontestable legado de Cornelis van Eesteren<sup>4</sup>.

La estructura de Bijlmermeer es de lectura extremadamente simple una vez estipulados los puntos principales. Si bien en los *Fundamentos para el Ensanche Sureste de la ciudad*<sup>5</sup> redactados por Nassuth no se describe la morfología específica, si se recogen los principios en los que basar la construcción y la estructura de los mismos. En su obra enteramente dedicada a la construcción de Bijlmermeer, Mentzel sostiene que los aspectos principales en los que se apoyan los *Fundamentos para el Ensanche Sureste de la ciudad* se pueden resumir en tres [Mentzel, 1989: 127-133]:

- Integración de Bijlmermeer en Ámsterdam (1).
- Aumento de escala en diversos niveles y áreas (2).
- Gran énfasis en la combinación de lo colectivo y lo privado (3).

Sobre estos tres principios nos centraremos en analizar el aumento de escala (2) y la combinación entre lo privado y lo colectivo (3). Así, en los *Fundamentos* se hace reiterado hincapié sobre el necesario cambio de escala de las estructuras (2), tanto de las infraestructuras viarias como de las áreas que abarcan todo el resto de funciones<sup>6</sup>. Este cambio de escala parece responder a una necesidad que conduce a considerar el tráfico como un gran «supraorganismo». Se promueve así una ciudad en diversas velocidades, desde la rapidez de las vías primarias (entre 4 y 6 carriles), hasta el movimiento titubeante del peatón a través de los senderos trazados en el inmenso espacio público.

La preocupación por el tráfico y la conectividad se ejemplifica en el propio discurso del plan en el que se hace especial énfasis en el tipo de vías (primarias de carácter nacional, primarias de carácter local Ámsterdam-distritos, secundarias, carriles bici y vías peatonales). La peculiaridad de la jerarquización del tráfico en Bijlmermeer, pasa además por la

4 Cornelis van Eesteren presidió los encuentros CIAM desde 1930 a 1947, siendo uno de los mayores impulsores de la ciudad funcional y liderando planes urbanos en diversas ciudades europeas. Véase: Somer, 2007.

5 En neerlandés original: *Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreiding*.

6 El aumento de escala –*Schaalvergroting*, en neerlandés– es una constante en todos los ámbitos de los *Fundamentos para el Ensanche Sureste de la ciudad*.





FIGURA 2. Esquemas de planeamiento para Bijlmermeer (de izquierda a derecha y de arriba abajo): localización áreas industriales (1), áreas destinadas a vivienda (2), trazado del metro y localización de densidades habitacionales (3), distribución de áreas por funciones (4), trazado del tráfico rodado (vías primarias y secundarias) (5). Fuente: Departamento de Planificación Urbana del Distrito Sureste –Stadsdeel Zuidoost–, 1965.

situación de las vías en sección. Las vías primarias se sitúan entre 6 y 9 metros respecto la cota principal del barrio, las vías secundarias se sitúan entre 3 y 4 metros, y la planta baja (cota 0) es exclusiva para los carriles bicis y el área peatonal [Mentzel, 1989: 249-253]. Este desdoblamiento del tráfico, aunque de manera inversa, ya se estaba implementando en *Toulouse Le Mirail* un proyecto de Georges Candilis, Alexis Josié y Shadrach Woods, trazado entre 1961 y 1962, y cuya construcción se inició en 1964 [Candilis *et al.*, 1976], y también se había propuesto, aunque de manera más alegórica, en el *Golden Lane*, el plan de reconstrucción de Londres de 1952 de Alison y Peter Smithson<sup>7</sup>. Así, la traducción urbana del ideario moderno sobre el aumento de la velocidad y la rapidez elimina la calle tradicional para jerarquizar las vías según la capacidad de movimiento y conectividad de sus usuarios (vehículos motorizados, bicicletas y personas).

Tanto el aumento de escala como la jerarquiza-

ción del espacio a través del movimiento revierten sobre la genealogía del plan, y en consecuencia, sobre la definición de las áreas de cada una de las funciones específicas. Los estudios para la ideación de la estructura y la morfología de Bijlmermeer relucen bajo preceptos de trazado de infraestructuras y distancias entre las mismas de las que se extrae la situación de las diversas vías, así como determinan la ubicación de las áreas sociales (escuelas, centros sociales, iglesias, tiendas y pequeños negocios), la localización de los parques y de las áreas de recreo. La densidad de las viviendas viene determinada por la distancia a la parada de metro, así se localizan los edificios en altura en un radio de 500m y en un radio de hasta 800m se sitúan las viviendas unifamiliares (ver Figura 2). La mayor parte del parque inmobiliario se definió como edificios de gran altura –9 plantas sobre un sótano (que en el plan final sería de dos plantas)–, de carácter industrializado, como óptima solución económica y constructiva.

El tráfico confirió también sentido a la accesibilidad desde las vías a las viviendas. El acceso a los

<sup>7</sup> El proyecto *Golden Lane* para la reconstrucción de Londres de 1952 de Alison y Peter Smithson, presentado en el IX CIAM (Aix-en-Provence, 1953).

edificios se realizaba desde el nivel de las vías secundarias, es decir la primera planta de los edificios en altura, a los que se accedía a través de unas pasarelas de acceso vinculadas a los garajes que estaban situados tangencialmente a las vías. Así el primer piso de los edificios se diseñó como un acceso cerrado, y como un espacio de distribución colectiva, en el que podían situarse almacenes u otros servicios. Desde este espacio semipúblico se accedía a los ascensores que conducían a los diversos pasillos que daban acceso a los centenares de viviendas que ocupaban cada uno de los bloques.

La forma de panal –*honeycomb* en inglés, *honin-graat* en neerlandés– por la que suele conocerse al barrio deriva de un estudio de asoleamiento. J. H. Mulder, directora de Departamento de Desarrollo Urbano y sucesora de Cornelis van Eesteren, explicó cómo se consideró adecuado establecer giros diagonales, puesto que así las piezas se encaraban directamente hacia el sur, dado que el asentamiento no estaba exactamente localizado según el diagrama norte-sur [Mentzel, 1989: 134].

La forma de Bijlmermeer se concibió explícitamente bajo unas bases funcionalistas y específicamente deterministas donde se advertía que «los sistemas de tráfico y transporte, y el diseño de los barrios de la ciudad constituyen una unidad indisoluble, desde un punto de vista funcional y (en parte por ello) desde una perspectiva formal. [...] Las desviaciones fundamentales de las bases y los principios de configuración no son posibles sin comprometer la funcionalidad de su diseño» [Mentzel, 1989: 252]. Este aumento de escala y esta jerarquización espacial no podían ser alterados sin eliminar la efectividad del plan, también para fundar esta sociedad utópica del futuro. Una sociedad que debía reproducirse desde la construcción determinista de un entorno urbano absolutamente planificado.

Es en el tercer principio propuesto por Mentzel (3), donde se especifica la importancia de la combinación entre lo colectivo y lo privado para la reproducción social, siendo esta la vertiente más cercana a las utopías sociales. Bajo el diseño de Bijlmermeer, existía una clara influencia no sólo del CIAM y de los planes estrictamente modernos como el *Plan Voisin* de Le Corbusier, sino también de las utopías socialistas, como anunciamos ya en la introducción. Mientras la mayoría de autores que han revisado la morfología de Bijlmermeer enfatizan su vínculo con los primeros, algunos autores, como Kees Rijnboutt y Pi de Bruijn,

declaran que Nassuth estaba claramente influenciado por los ideales de colectividad de la Unión Soviética y del Bloque del Este [Hommels, 2005]. Se planificaron espacios de uso colectivo semipúblicos, áreas de encuentro, las pasarelas cubiertas de acceso, las calles cerradas en planta primera, los servicios comunitarios de recogida de basuras, y un ingente espacio público verde que rodeaba todo el conjunto. El plan especificaba esta voluntad transformadora a través de unos espacios en los que este nuevo sistema social debía compartir y relacionarse de un modo específico en un lugar concreto. Pero como explica Jameson, se trata de espacios para comunidades intencionales proyectados desde una actitud totalitaria, dado que en el programa utópico se «incluye la práctica política revolucionaria cuando tiene por objetivo la fundación de una sociedad completamente nueva, junto con los ejercicios escritos en el género literario. Sistémicas son también todas esas secesiones utópicas conscientes del orden social que son las denominadas comunidades intencionales; pero también los intentos de proyectar nuevas totalidades espaciales, en la propia estética de la ciudad» [Jameson, 2005: 17-18].

### 3. La veloz degradación del barrio utópico de Bijlmermeer y la necesidad de un cambio estructural

Como evidencia la contemporaneidad con el derribo de Pruitt-Igoe, Bijlmermeer nació de forma medianamente anacrónica, cuando ya se habían realizado profundas revisiones del paradigma formal de los bloques en altura y la profusión del espacio público de los CIAM, tanto desde el propio seno del Movimiento Moderno (el movimiento crítico del Team X), como desde fuera de él, en lo relativo a los aspectos de vitalidad urbana y seguridad [Jacobs, 1961; Newman, 1972], que modifica el resultado formal del «bloque abierto» en cuanto a relación entre edificación y dominio público.

El barrio nunca se completó del todo y experimentó dificultades desde el primer momento. Ya desde 1970 aparecieron memorandos acerca de los problemas en el área, aun antes de la visita inaugural de la reina Margarita de 1971 y la entrega de las últimas viviendas en 1975. La principal razón de los problemas en el barrio fue la enorme oferta de un único tipo de vivienda –los grandes pisos de 100 m<sup>2</sup> en altos bloques en galería– en régimen de alquiler social, que sobrepasó con creces la demanda. En



estos años se experimentó en los Países Bajos, de forma similar a aquello que ocurría en otros países europeos, lo que Frank Wassenberg ha denominado como la «*high rise wave*» [Wassenberg, 2006], en la que las viviendas en altura pasaron de suponer porcentajes menores del 20% de la producción de vivienda social a más del 70% en algunos años de la década entre 1965 y 1975. Este auge desapareció de forma tan rápida como llegó, y en los países anglosajones –Gran Bretaña, Dinamarca, Alemania, Suecia, así como en los Países Bajos– ha generado un intenso debate acerca de su uso y su futuro, que ha derivado en una también más intensa actividad rehabilitadora [Van Kempen, 1986].

Este exceso de oferta de un tipo indiferenciado de vivienda, en general en el país y en Bijlmermeer en particular, derivó en una alta tasa de desocupación –que alcanzó su máximo en 1985 con un 25%–, y altos niveles de reemplazo poblacionales –de media, un sexto de la población se mudaba cada año durante el periodo 1985-2000– [Wassenberg, 2011]. No se logró atraer a las familias de clase media que dejaban el centro de la ciudad, dado que preferían las alternativas suburbanas de nuevas promociones de vivienda unifamiliar de la década de 1980 en Purmerend o Almere. Casi toda la población era de «principiantes» en el mercado de vivienda holandés, ya sea por juventud en el caso de emancipación de jóvenes (con un alto porcentaje inicial de población gay, que en la década de 1970 recibían más ayudas sociales para la vivienda), o por la masiva llegada de inmigrantes, principalmente por la descolonización de Surinam en 1975 y el posterior golpe militar de 1980 –se estima que un tercio de la población de Surinam emigró a la metrópoli y gran parte de los migrantes recalaría en Bijlmermeer: en 1996 sólo un 25% de los habitantes habían nacido en Países Bajos, mientras que un 35% lo había hecho en Surinam, un 10% en Ghana y el resto en porcentajes significativos de las Antillas Holandesas, y países africanos y del sudeste asiático–. Esta población de «recién llegados» –con ingresos en un 90% menores a la media nacional– en constante rotación dificultó la posibilidad de arraigo y la creación de un capital social significativo en el área. Por el contrario, los problemas se incrementaron, con altos niveles de desempleo –45,5% en 1994, más que doblando la media nacional– y 1.200 inquilinos anuales enfrentándose a procedimientos legales para el cobro de la renta –1.4 millones de euros anuales se declaraban como «incobrables»–, que derivaban en cientos de desahucios anuales o abandonos con im-

pagos [Kwekkeboom, 2002]. El nivel adquisitivo de la población iba disminuyendo desde inicios de los años 1970 hasta mediados de 1980 [Van Kempen, 1986], provocando que la estigmatización ayudara a aumentar la desocupación y la tasa de reposición de población, disponiendo que la población que iba ocupando Bijlmermeer tuviera un poder adquisitivo cada vez menor [Blair y Hulsbergen, 1993]. Algunas viviendas en los bloques de Gazenhof (al este del distrito) se ocuparon ilegalmente.

Algunos de los bloques sufrieron graves desperfectos y fueron foco de conflicto y agresiones, especialmente aquellos adyacentes a la estación de metro de Ganzenhoef inaugurada en 1980, que se convirtió en uno de los centros de abastecimiento de droga de Ámsterdam después que el mismo año se aplicara la renovación y «limpieza» de algunas áreas del centro de la ciudad [Van den Berg, 1992]. Tanto consumidores como vendedores encontraron en esta localización un lugar apropiado para permanecer en anonimato, y ocupar espacios colectivos desempleados por los usuarios de Bijlmermeer. La degradación del espacio público y del espacio colectivo empeoraba, no se invirtió en el mantenimiento de los espacios de carácter colectivo, que al ser tan profusos necesitaban de un gran esfuerzo tanto administrativo como comunal (energético y social) [Hommels, 2005: 127-172]. La utopía de lo colectivo y de la gran escala fueron económicamente inviables.

#### 4. El derribo de Bijlmermeer y la injerencia del sistema social en la toma de decisiones

Ya en 1979, menos de 5 años después de la entrega de las últimas viviendas, aparecieron en los medios las primeras ideas de demolición, que fueron sin embargo desechadas. Una de las primeras actuaciones que se llevó a cabo fue la contratación de Oscar Newman como consultor, de cara a la creación de un espacio más defendible [Newman, 1972], aunque sus propuestas no fueron implementadas. Su participación, que inicialmente levantó altas expectativas, posteriormente se convirtió en un factor más de la estigmatización del barrio [Hommels, 2005]. Inmediatamente después, en 1980, la recién creada asociación de vecinos, *Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmermeer* (SWOB), publicó su «Deltaplan» para Bijlmermeer, en el que se abogaba por una mejora de la gestión del barrio –existían hasta 14 asociaciones de vivienda independientes, que gestionaban uno o dos bloques cada una–, completando el plan

original, que había sido progresivamente reducido, con una mejora de los equipamientos, dotación comercial y transporte público, así como una bajada de los alquileres sociales. En 1980 también se abrió la línea de metro que conectaba con el centro.

En 1983, respondiendo a los problemas crecientes y a las demandas de SWOB, se concibió el primer programa de rehabilitación, presentado en un documento titulado *De Bijlmer in de lift (Levantando Bijlmermeer)*, que consistía en un abanico de medidas técnicas sobre los bloques –incluyendo medidas de seguridad en las entradas (previamente de libre acceso), y la instalación de más ascensores–, en las viviendas –mejorando su aislamiento térmico– y del espacio libre interbloque, muy degradado. Se redujeron las cuotas de alquiler y aparcamiento, y se concentró la gestión en una única asociación de vivienda, llamada *Nieuw Amsterdam*.

En tanto se implementaban estas medidas, las dificultades no dejaban de crecer, y Bijlmermeer recibía una creciente atención. Una conferencia de 1985 titulada *Post-War Public Housing in Trouble* presentaba Bijlmermeer como el ejemplo más problemático a nivel nacional [Prak y Premius, 1985]. En 1986, Rem Koolhaas y su estudio, OMA, recibieron el encargo del Departamento Estatal de Vivienda para realizar un análisis de Bijlmermeer, que se plasmaría en dos documentos, *Revisie Bijlmer* y *Herinrichting Bijlmermeer*. La propuesta de Koolhaas, aunque no se llevó a cabo, influenciará en las soluciones posteriores. Mantenía los bloques hexagonales pero creaba una nueva centralidad en forma de un *Bijlmer Strip* que uniera a lo largo de Bijmerdreef –el principal eje este-oeste– dos de los subcentros, Amsterdamse Poort –entonces aún no inaugurado–, en el oeste, y Ganzenhoef, en el este. Este *strip* tendría una alta intensidad edificatoria y acceso tanto desde la vía de tráfico elevada como desde la planta baja del espacio público.

En 1987 se producirían varios hechos clave, se abrió Amsterdamse Poort, el centro comercial más importante del barrio, se evaluó el primer programa de rehabilitación [Melger, 1987] y se creó el consejo del Distrito de Zuidoost –recordemos que Bijlmermeer inicialmente ni siquiera pertenecía al municipio de Ámsterdam, y que todavía se encuentra físicamente separado de él por Diemen–. De esta forma, el barrio ganaba independencia funcional y administrativa respecto del centro. Sin embargo, los problemas de criminalidad y abandono persistían, y la tasa de desocupación sólo se había reducido ligeramente por la falta de construcción en el entorno.

El barrio continuaba estigmatizado, aunque cerca de un cuarto de la población –a los que Wassenberg llama *Bijlmer believers*– ya se encontraba arraigada y se mostraba en contra de medidas de intervención radicales. La respuesta en ese año por parte del gobierno local sería la mejora de cerca de un tercio de las viviendas para ese grupo de población.

La situación financiera de la asociación de viviendas empeoró, con unas pérdidas anuales de 60 millones de euros –el máximo de 63,5 en 1992– que situaban a *Nieuw Amsterdam* al borde de la quiebra. En 1990 se convocó a un grupo de expertos, que realizó un diagnóstico similar de los problemas, y que resultó en la publicación de un informe totalmente rupturista en 1990: *De Bijlmer blijft, veranderen (Bijlmermeer permanecerá pero tiene que cambiar)* [Werkgroep Toekomst Bijlmermeer, 1990]. En este se proponía la demolición de un 25% de las viviendas, sustituyéndolas por tipologías distintas y más populares; la venta de otro 25% de las viviendas reformadas para un público de mayor poder adquisitivo, y la rehabilitación del resto para personas con ingresos modestos. La resistencia inicial del consejo distrital de Zuidoost exigió la realización de encuestas en las que la población a favor de las demoliciones se mostró mayor (46%) que la contraria a las mismas. Asimismo, la persistente aparición de los problemas de calidad de vida (seguridad, vandalismo, etc.) en las encuestas –más de un 80% las mencionaban en las 3 primeras opciones– hizo que el consejo distrital obtuviera una inversión mayor en programas sociales a realizar en paralelo a la renovación física [Wassenberg, 2011]. Esta aproximación integral no era común en 1990.

La elaboración del informe de 1990 resultó en un primer plan oficial aprobado en primavera de 1992, *Eerste Saneringsaanvraag (Primera Solicitud para la Reorganización)*. Sin embargo, un evento externo aceleró el proceso. El 4 de octubre de 1992 un avión de carga israelí impactó contra uno de los bloques causando 43 muertes, y afectando a 221 viviendas que fueron destruidas en el acto o demolidas de inmediato. Esta catástrofe –entendida tanto en el sentido social como en el matemático de cambio no lineal de las circunstancias– obligó a acciones a corto plazo, así como generó una ola de apoyo nacional hacia Bijlmermeer, lo que para un barrio tan estigmatizado no es un aspecto menor.

El punto de partida fue la realización de una actuación mixta de demolición, nueva edificación y rehabilitación. La demolición incluía 2 de los 31 blo-

ques (Geinwijk y Gerenstein) y uno de los pequeños centros comerciales, Ganzenhoef, el que se encontraba más degradado; la construcción de nuevas viviendas se realizó en una parcela vacante (Vogeltjeswei) y la rehabilitación de otro bloque (Hoogoord). Todas las localizaciones se eligieron en posiciones centrales para hacer el proceso lo más visible posible para los residentes. Los primeros resultados llegaron en 1995, año en el que se aprobó una segunda fase en la que se acordó una futura evaluación, seguida por una posterior propuesta [Bruijne *et al.*, 2002].

En 1996 se realizó el plan estructural *Bijlmer is mijn stad (Bijlmer es mi ciudad)* que reforzaba el papel de los ejes este-oeste, especialmente de Bijlmerdreef, como canales de estímulo de la actividad económica. En este plan, Ashok Bhalotra proponía la «calle de las 1000 culturas», como conexión entre los centros comerciales de Amsterdamse Poort, en el oeste –ampliado con una plaza de mercado–, con Kraaiennest, en el este, como exaltación de la diversidad étnica y cultural del área. Ese mismo año, se inauguró Amsterdam Arena –desde 2016 Johan Cruyff Arena–, el nuevo estadio del Ajax, justo en el límite oeste del ámbito, lo que reforzaba el papel central de Bijlmerdreef.

La evaluación se realizó en 1999 y reforzó la posición de los partidarios de la demolición de un mayor número de bloques, añadiendo un mínimo de 1.934 y un máximo de 4.134 viviendas a demoler, además de las 3.000 ya incluidas en 1995. El informe señalaba la necesidad de evitar un enfoque demasiado incrementalista, ya que se habían detectado señales de desplazamiento de los problemas de las zonas en las que ya se había intervenido, las más problemáticas inicialmente, hacia las previamente consideradas como «mejores».

Esta propuesta cristalizó en un nuevo programa *Finale Plan van Aanpak (Plan de Enfoque Final)* en 2001, que comprendía la totalidad de Bijlmermeer, y en el que las viviendas previstas para ser demolidas se doblaron (hasta 7.000) respecto del plan de 1992. Esta opción se veía respaldada por una serie de encuestas que continuaron la de 1990, realizadas por Wassenberg en 1995, 1999 y el propio 2001 [Wassenberg, 2011]. Las dos últimas encuestas incluyeron a la totalidad de residentes de ámbitos sobre los que no se había actuado aún, mostrando que en 10 bloques la mayoría estaba a favor de la demolición, mientras que en otros dos los residentes eran favorables al mantenimiento y rehabilitación de los edificios. La opinión de los residentes se tradujo casi automáticamente en la formulación de un nuevo *Masterplan* al año siguiente. Finalmente, demoliendo los 10 bloques se alcanzaba prácticamente el rango máximo de viviendas a derribar previsto en la evaluación de 1999 (ver Figura 3).

Mientras que en este tipo de actuaciones, el reallotamiento de los habitantes suele suponer un cuello de botella, el alto nivel de viviendas vacías en Bijlmermeer se tornó en una ventaja. Entre 2001 y 2004, alrededor del 65% de los habitantes permaneció en el barrio, y el resto se trasladó a otras zonas de Ámsterdam o incluso fuera del municipio, con ayudas para ello. A partir de 2008, el desarrollo del proceso se ralentizó debido a la crisis económica, previéndose para el presente año 2016 su finalización. A lo largo de todo proceso se ha realizado un seguimiento mediante una herramienta llamada «Bijlmermonitor», que con una periodicidad de dos años mide los progresos en las metas establecidas para la renovación.



FIGURA 3. Bijlmermeer. Demoliciones (en rojo) y nuevas edificaciones planificadas (en morado). Fuente: Gemeente Amsterdam, 2008



## 5. El retorno a la parcela menuda y a la ‘calle’: la construcción de un semi-retículo en malla

Como señala Luijten [2002], si existe una directriz clara en la renovación de Bijlmermeer es la diversidad, aplicada a todos los niveles, desde las unidades urbanas y edificatorias, hasta la estructura viaria. Una de las primeras decisiones del proceso de renovación urbana fue acometerla por piezas en lugar de emplear un único *Masterplan*. El tamaño de la intervención, y la larga duración del proceso, aconsejaban un enfoque más dinámico que una visión global pero estática. Este enfoque progresivo permitió dos cuestiones básicas: la obtención de resultados relativamente rápidos, que lograsen la adhesión de los habitantes al proceso, y la capacidad de alteración de los objetivos, que permitió el aumento de edificios a demoler [Wassenberg, 2011].

El carácter de Bijlmermeer cambió, los bloques en altura pasaron del 95% del stock edificado al 45%. Todo ello, a pesar de incrementar la densidad edificatoria, con más de 2.000 viviendas y 100.000 m<sup>2</sup> de suelo comercial y terciario. De las 8.000 nuevas viviendas construidas, el 35% eran viviendas unifamiliares. Esta transformación fue posible con una significativa reducción del espacio libre, del 80% original –que se mantiene en la zona de los bloques no demolidos, el llamado *Bijlmermuseum*– a un 40%, en las nuevas zonas, una proporción todavía muy respetable.

La distribución en fases se produjo en torno a los ejes este-oeste –avenidas o *dreven*– que eran Daalwijkdreef (al norte), Bijlmerdreef (el central) y Karspeldreef (al sur). Bijlmerdreef fue el primer eje

en intervenir por, como se ha mencionado, conectar el principal centro de actividad (Amsterdamse Poort) y la estación de Bijlmermeer con el subcentro en declive de Ganzenhoef y la estación homónima, pero también por contar con un buen número de parcelas vacantes –lo que permitía resultados rápidos–. Bijlmerdreef, que era una importante arteria de tráfico elevada, se modificó igualando su cota a nivel de planta baja entre Gooiseweg (el eje central norte-sur) y Ganzenhoef (ver Figura 4). Además, se transformó en un área mixta de residencias, comercio, terciario y equipamientos, reconvirtiéndose de esta forma en calle urbana arbolada con tejido de media altura (con un mínimo de 4 alturas) y algunas torres puntales cerca de las estaciones. En el caso de las dos otras avenidas, Daalwijkdreef se convirtió en una zona con una alta proporción de oficinas, mientras que en Karspeldreef –también rebajada en el extremo este– se apostó por el comercio de proximidad [Kwekeboom, 2002].

Además de las avenidas, el *Finale Plan* distinguía 8 ambientes de barrio (ver Figura 5): un área de intensa mezcla urbana (1), con actividades económicas de rango metropolitano en torno a la estación de Bijlmermeer y las vías de ferrocarril que conforman el límite oeste; áreas de centro urbano (2), en Amsterdamse Poort y Ganzenhoef, con mayor énfasis en comercio y servicios situados en la planta baja de las viviendas, en bloques con pequeños patios cerrados; la zona de edificación en altura original de Bijlmermeer, o *Bijlmermuseum* (4), en donde se ha actuado principalmente en plantas bajas, como se detalla más adelante; una zona de edificación de media altura (5), con un número sig-

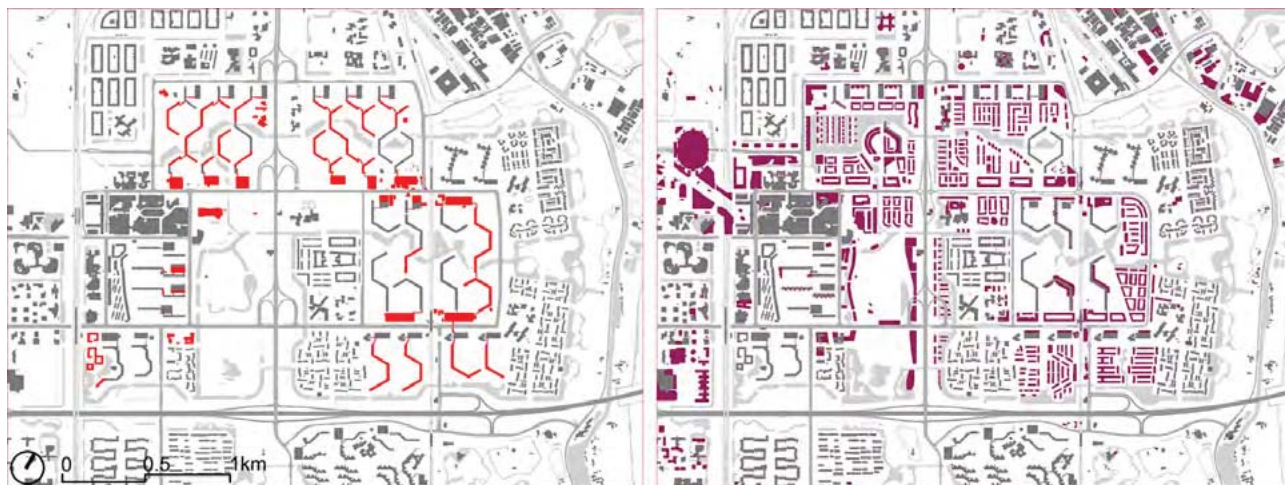


FIGURA 4. De izquierda a derecha: Bijlmermeer en 1975 y tras la renovación en 2012 (Bijlmerdreef) Fuente: <http://www.beeldbank.amsterdam.nl/> y <http://www.siebeswart.nl/tag/amsterdam/>

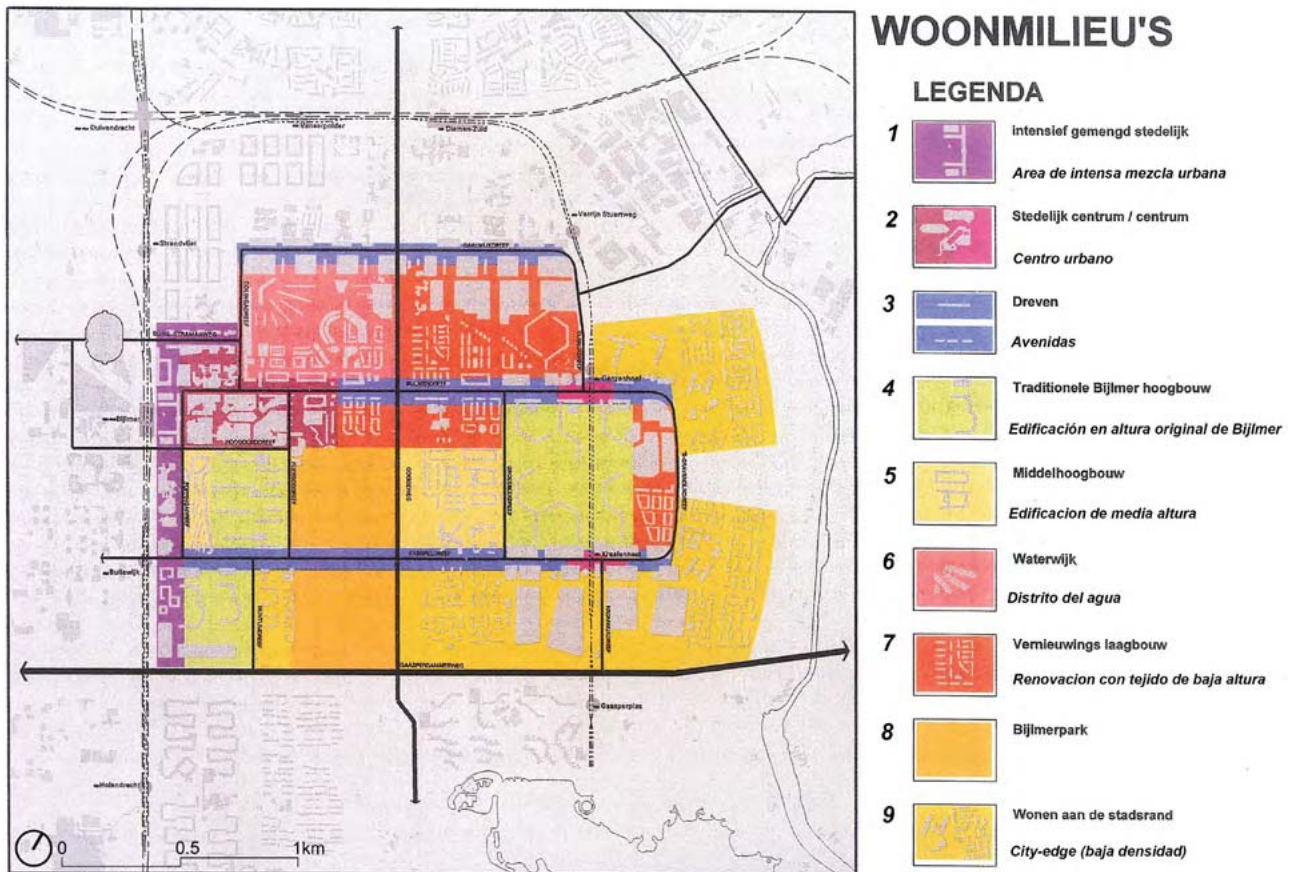


FIGURA 5. Bijlmermeer. Ámbitos urbanos diferenciados. Fuente: Kwekkeboom, 2002 y adaptación propia

nificativo de dotaciones; el distrito del agua (6), en el que se mezclan diversas tipologías, desde edificación en altura hasta unifamiliares, incluyendo algunos bloques originales, en torno a un pequeño lago conectado al canal perimetral; las zonas de renovación con tejido de baja altura (7), ocupadas previamente por los bloques en altura; la zona residencial de unifamiliares con jardín (9), ya existente en el límite este, con cierta densificación entorno a los nodos de transporte público; y el Bijlmerpark (8), como el gran corazón verde que envuelve la parte meridional de Gooseweig, la principal arteria de tráfico norte-sur, mitigando su impacto. Cada uno de estos ámbitos contaba con un planeamiento de desarrollo independiente, a su vez dividido en subámbitos.

La diversidad también se aplicó a la edificación existente del *Bijlmermuseum*, para romper con el anonimato de los bloques originales, y enfatizar en los aspectos de seguridad. La intervención se centró en las plantas bajas—debido en parte al alto coste de las modificaciones en las estructuras de hormigón—, donde se eliminaron los soportales para aparcamiento y las calles interiores se redujeron al

mínimo, localizando algunas viviendas y locales en planta baja. Los pasos en las largas fachadas se aumentaron en altura, los accesos se trasladaron a la planta baja con la construcción de nuevos portales, cada uno con diseño personalizado.

La renovación incluye la introducción de un amplio abanico de tipologías, desde viviendas unifamiliares a bloques de manzana cerrada, vinculados a la tradición del «*dutch block*». Algunas tipologías más novedosas se han introducido, retomando experiencias residenciales de la vanguardia anterior a la Segunda Guerra Mundial, como los *BeBos*—de *beneden-boven*, arriba y abajo—, bloques de 4 plantas con dos viviendas en dúplex con acceso independiente desde calle, las inferiores con jardín, las superiores con terraza. Existen otros ensayos en la misma línea de *low rise-high density*, en mezclar cualidades de la vivienda unifamiliar con la densidad del bloque. En cada una de las áreas existe un gradiente de densidad, con edificación de mayor altura en torno a los principales ejes. Esta diversidad se traduce en una parcelación de distintos tamaños, en general de una escala menuda que contrasta enormemente con el gran



plano de suelo indiferenciado que caracterizaba el proyecto original. Cada una de estas parcelas ha contado con un proyecto independiente, por lo que la diversidad también se ha implementado en este nivel. Tanto las intervenciones sobre los bloques existentes como la introducción de nueva edificación busca una mayor materialización de la alineación a calle, construyendo la división entre espacio público y edificación de forma más nítida a la vez que con un mayor número de puntos de interacción por la multiplicación de accesos y portales.

Esta diversidad, esta multiplicación de accesos, y esta aparición de múltiples tipologías son lo que hacen que el sistema espacial de Bijlmermeer en 2015, se diferencie radicalmente de la situación original. Los caminos, las opciones, la complejidad no sólo del sistema social, sino también del entorno construido, han sido factores determinantes en el cambio de un barrio, cuya suerte se diferencia de aquella utopía anhelada desde el Departamento de Desarrollo Urbano en 1965. Y no es sólo la diversidad, es el camino inverso del aumento de escala –*scale up* o *schaalvergroting*–, es la vuelta a un grano pequeño, pero de mayor densidad e intensidad, un grano urbano que permite la reproducción social, el cambio y la evolución, frente a una estructura jerarquizada e inamovible que tan sólo persiste en el *Bijlmermuseum*, como memoria espacial de un plan utópico fracasado.

## 6. Conclusiones

El análisis evolutivo de un barrio moderno transformado como Bijlmermeer permite, en primer lugar, la oportunidad de evaluar la nueva estructura y forma urbana a partir de unos parámetros comparables respecto a los originales. Y en segundo lugar, deriva hacia una crítica de mayor rango, que afecta al proceso de proyectación utópico en las ciudades *ex novo*. Si esta sistematización utópica de la que hablaba Jameson [2005] provoca una desviación radical entre los procesos de proyectación, su materialización formal y la realidad social que los ocupa, las consecuencias pueden ser catastróficas, como en el caso de Bijlmermeer. Las utopías construidas tienden a congelar las imágenes de los futuros deseados, cristalizarse en formas excesivamente rígidas, a construir comunidades intencionales, mientras que difícilmente recogen la diversidad y ante todo, la temporalidad de una sociedad absolutamente cambiante, tanto social y demográfica como culturalmente, con una importante repercusión de su organización en la resiliencia de las ciudades.

La producción utópica de Bijlmermeer, resultado de un esquema conceptual marcado por la jerarquía y escasamente adaptable a las solicitaciones del sistema social, necesitó ser substituida por una nueva estructura, que reprodujo sistemas organizativos propios de las ciudades, que Christopher Alexander denominaba «naturales», e incorporó nuevos procesos de construcción participativa y de inclusión social, gracias a la renovación urbana ejercida no desde una perspectiva unívoca, sino a partir del cambio y la evolución de la misma. La construcción de esta nueva morfología retoma aquello que Wagensberg denomina como «la profusión de lo pequeño» [Wagensberg, 1985: 41], especificando que las superestructuras son escasas en el mundo real, mientras que existe una alta proliferación de la escala menuda. Es el nuevo Bijlmermeer un ejemplo «real» de mayor naturalidad, donde las piezas grandes son más escasas y las piezas pequeñas, las parcelas reducidas, se han multiplicado, aumentando la densidad y la intensidad, construyendo una malla compleja en una estructura imbricada, un semi-retículo. También se manifiesta en la adecuación a la escala humana de los espacios libre, y de la vuelta a la calle tradicional de la manzana holandesa. ¿Será este nuevo Bijlmermeer el paradigma de una nueva utopía en la que la construcción social se solapa con la construcción espacial? El futuro corroborará o negará esta hipótesis.

## Bibliografía

- AALBERS, Manuel B. y RANCATI, Sara (2008): «Feeling Insecure in Large Housing Estates: Tackling Unsicherheit in the Risk Society», *Urban Studies*, vol. 45, nº 13, pp. 2735-2757.
- AALBERS, Manuel B. (2011): «The Revanchist Renewal of Yesterday's City of Tomorrow», *Antipode*, vol. 43, nº 5, pp. 1696-1724.
- BLAIR, Thomas L. y Edward D. HULSBERGEN (1993): «Designing renewal on Europe's multi-ethnic urban edge. The case of Bijlmermeer, Amsterdam», *Cities*, vol. 10, nº 4, pp. 283-298.
- BOLTE, Wouter y MEIJER, Johan A. J. (1981): *Van Berlage tot Bijlmer; architectuur en stedelijke politiek*, Sun, Nijmegen.
- BRUIJNE, Dick, Dorine van HOOGSTRATEN, Willem KWEKEBOOM, y Anne LUIJTEN (2002): *Amsterdam Zuid-Oost- South East*, Thoth Publishers, Bussum.
- CANDILIS, Georges; Alexis JOSIĆ; y Shadrach WOODS (1976): *Toulouse le Mirail. El nacimiento de una ciudad nueva*, Gustavo Gili, Barcelona.
- COLEMAN, Alice M. (1985): *Utopia on trial. Vision and reality in planned housing*, Hilary Shipman Limited, Londres.
- GEMEENTE AMSTERDAM (2008): *The Bijlmer Renovation. Facts and Figures*, Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer, Amsterdam.



- GEMEENTEBESTUUR AMSTERDAM (1962): *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers [Para el futuro de 100.000 habitantes de Ámsterdam]*, Gemeentebestuur, Ámsterdam.
- HELLEMAN, Gerben y WASSENBERG, Frank (2004): «The renewal of what was tomorrow's idealistic city. Amsterdam's Bijlmermeer high-rise», *Cities*, vol. 21, n° 1, pp. 3-17.
- HOMMELS, Anique (2005): *Unbuilding Cities: Obduracy in Urban Socio-Technical Change*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts) y Londres.
- HULSBERGEN, Edward y STOUTEN, Paul (2001): «Urban renewal and regeneration in the Netherlands Integration lost or subordinate?», *City*, 2001, vol. 5, n° 3, pp. 325-337.
- JACOBS, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, Nueva York.
- JAMESON, Frederic (2005): *Archeologies of the Future: The Desire Called Utopia and Other Science Fictions*, Verso Books, Londres y Nueva York.
- JENCKS, Charles (1977): *The Language of Post-Modern Architecture*, Rizzoli, Nueva York.
- KOMOSSA, Susanne (2010): *The Dutch urban block. Models, rules, ideal*, Valtilt, Nijmegen.
- KWEKKEBOOM, Willem (2002): «Rebuilding the Bijlmer 1992-2002», en BRUIJNE, D. et al. *Amsterdam Zuidoost – South East*, Thoth Publishers, Bussum, pp. 73-114.
- LUIJTEN, Anne (2002): «A modern fairy tale. The Bijlmer transforms», en BRUIJNE, D. et al. *Amsterdam Zuidoost – South East*, Thoth Publishers, Bussum, pp. 7-26.
- MELGER, Roy (1987): *Effectrapportage Hoogbouw Bijlmermeer [Results Rehabilitation Program High-rise]*, Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, Ámsterdam.
- MENTZEL, Maarten (1989): *Bijlmermeer als grensverleggend ideal: een studie over Amsterdamse stadsuitbreidingen*, Delftse Universitaire Press, Delft.
- NEWMAN, Oscar (1972): *Defensible space: People and design in the violent city*, Architectural Press, London.
- PRAK, Niels L. y PRIEMUS, Hugo (eds.) (1985): *Post-War Public Housing in Trouble*, Delft University Press, Delft.
- QUISPEL, Chris (2010): «Toekomst te huur. Migratie, etniciteit en stigmatisering: de Robert Taylor Homes in Chicago en de Bijlmermeer in Amsterdam», *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, vol. 7, n° 1, pp. 88-109.
- SOMER, Kees (2007): *De functionele stad: De CIAM en Cornelis van Eesteren, 1928-1960*, NAI Uitgevers, Rotterdam.
- VAN DEN BERG, Max (1992): «Time to plan again», *Cities*, vol. 9, n° 1, pp. 49-59.
- VAN DER WOUDE, Auke (1983): *Het Nieuwe Bouwen*. Delft University Press, Delft.
- VAN KEMPEN, Eva (1986): «High-rise housing estates and the concentration of poverty. The case Bijlmermeer», *Netherlands Journal of Housing and Environmental Research*, vol. 1, n° 1, pp. 5-26.
- VAN VOSKUILEN, Evert (2014): *Ridders in de Bijlmer. Een wandeling door de geschiedenis van Amsterdam Zuidoost*, Gemeente Amsterdam Zuidoost, Ámsterdam.
- WAGENSBERG, Jorge (1985): *Ideas sobre la complejidad del mundo*, Tusquets Editores, Barcelona.
- WASSENBERG, Frank (2006): «The integrated renewal of Amsterdam's Bijlmermeer high-rise», *Informationen zur Raumentwicklung*, vol. 3, n° 4, pp. 191-202.
- WASSENBERG, Frank (2011). «Demolition in the Bijlmermeer: lessons from transforming a large housing estate», *Building Research & Information*, 39(4), pp. 363-379.
- WERKGROEP TOEKOMST BIJLMERMEER (1990): *De Bijlmer blijft, veranderen, [The Bijlmermeer Stays, but (has to) Change]*, Working Group on the Future of the Bijlmermeer, Ámsterdam.