

EL PLAN GENERAL DE EXPANSIÓN DE AMSTERDAM

Helma Helinga

PRESENTACIÓN

El siguiente texto fue publicado en el volumen Het Nieuwe Bouwen, Amsterdam 1920-1960, Stedelijk Museum-Delft University Press, 1983, pp. 52-111 con el título original "Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam" y es una exposición ampliamente documentada de los antecedentes inmediatos y el desarrollo del Plan General de 1935. La traducción que aquí se ofrece de este largo artículo es sólo parcialmente, incluyendo exclusivamente lo que corresponde hasta la Segunda Guerra Mundial. Por consiguiente, no se recoge su parte final relativa a la realización efectiva del Plan en los años de posguerra y en las décadas siguientes. Aparte de esta exclusión principal, se han eliminado algunos pasajes intermedios de cierta redundancia a fin de adaptarlo a un formato más reducido.

Puesto que dicha traducción se enmarca dentro del curso de doctorado "La arquitectura de la Nueva Objetividad en Holanda 1923-1940" se mantiene el núcleo de mayor relevancia de la misma, habiéndose eliminado aspectos exclusivamente complementarios. Respecto del contenido, y aparte de lo anteriormente indicado, es de resaltar la discusión de la importancia de dicho Plan en el desarrollo de la Moderna Urbanística, así como su relación con los CIAM. También es destacable el apartado sobre su conexión con las ideas de De Stijl y la posibilidad de una ciudad inspirada en las ideas del neoplasticismo.

En cuanto a las lecturas complementarias, no muy abundantes por cierto, son recomendables, "I 'Bilanci' degli anni trenta" de Francesco dal Co y "Principi per lo sviluppo urbanistico di Amsterdam", traducción al italiano del cuarto de los quince capítulos del Memorándum adjunto a la presentación del Plan, ambos en Funzione e senso. Architettura-casa-città. Olanda 1870-1940, Milán, 1979, y los artículos "En noviembre de 1934..." de Joaquim Sabaté y "Los decorados se han vuelto superfluos. La construcción urbanística desde 1910 hasta 1933 entre empirismo, ideología y forma" de

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

Franziska Bollerey publicados en UR, 8, 1989 número especial dedicado a la figura de Van Eesteren. Es autora de la presente traducción del inglés Isabel Larrauri, siendo responsable de la selección, supervisión y adaptación, incluyendo las correspondientes confrontaciones terminológicas con el original neerlandés quién esto suscribe.

Rafael García García

En 1935, el Ayuntamiento de Amsterdam ratificó el Plan General de Ampliación. El plan se centró fundamentalmente en las "ciudades-jardín del oeste" (Slotermeer, Genzenveld, Slotervaart, Osdorp) y Buitenveldert (figs. 1, 2). Estas zonas, construidas después de la guerra son consideradas generalmente como ejemplos de actuación urbanística de la Nieuwe Bouwen. Los espacios abiertos, verdes, la separación entre vivienda, lugares de trabajo, de recreo y tráfico, así como los nuevos sistemas de parcelación y la investigación urbanística constituyeron los pilares del plan.

No es de extrañar la relación entre el Plan General de Ampliación y la Nieuwe Bouwen ya que C. van Eesteren había sido desde 1933 presidente del CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), y a partir de 1929, arquitecto jefe de la nueva División de Desarrollo Urbano en Amsterdam. Generalmente se considera que fue Van Eesteren quien aplicó en Amsterdam los principios de la "ciudad funcional" según quedó definida en la Carta de Atenas. Pero la supuesta influencia del CIAM no se corresponde con los hechos; la planificación de Amsterdam estaba casi concluida en el momento en que el CIAM empezó a preocuparse por la urbanística. Asimismo, el hecho de que el Plan General de Ampliación fuera diseñado por un departamento municipal y no por un único arquitecto, sugiere una mayor complejidad en la relación entre la Nieuwe Bouwen y el Plan de Ampliación.

Para determinar el significado del Plan de Ampliación en relación con la Nieuwe Bouwen es necesario diferenciar el plan global asumido en 1935 por el Ayuntamiento, de la elaboración de los detalles en las distintas áreas que abarcaba el plan maestro. Esta distinción no es sólo cronológica, su finalidad es también, y en particular, distinguir por una parte las intenciones del Plan General

de Expansión formuladas en el plan maestro con los textos aclaratorios que las acompañan, y por otra su realización tras la guerra, como resultado de las circunstancias específicas que concurren en aquel momento.

(...)

I EL PLAN MAESTRO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La planificación urbanística como organización de funciones urbanas

Los primeros procesos que dieron lugar a la adopción del Plan General de Ampliación pueden datarse alrededor de 1920. A partir de entonces, tanto en Amsterdam como en otros lugares se pusieron en marcha distintas iniciativas que dejarían su impronta en el plan definitivo de 1935. La Ley de la Vivienda de 1901 estipulaba que los ayuntamientos de más de 10.000 habitantes venían obligados a diseñar planes de expansión, pero hasta la enmienda de 1921, tales planes solo concernían a carreteras, plazas y canales y no a los espacios que quedaban circundados por ellos. El único control que el gobierno local podía ejercer sobre tales espacios abiertos era la prohibición de construir en ellos.

Las cooperativas de viviendas, y desde aproximadamente 1915 también los servicios municipales de vivienda, fueron los primeros que se aventuraron en el campo de la planificación urbana en su intento de tratar los problemas de la vivienda masificada. La construcción de viviendas a escala masiva (posibilitada por la Ley de la Vivienda) urgía la conceptualización del ordenamiento urbano y su desarrollo.

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

La idea de la ciudad jardín encontró gran apoyo tanto por parte de las cooperativas de vivienda como por los servicios municipales de vivienda. Gracias a los esfuerzos de A. Keppler, por entonces director del Departamento de Vivienda y miembro del Partido Socialdemócrata de los Trabajadores (S.D.A.P.) (fig. 3), se construyeron en el norte de Amsterdam varias ciudades jardín y algunos barrios. Además del principio de ciudades jardín, la arquitectura de la Escuela de Amsterdam ofreció soluciones alternativas y diversas a los problemas de la vivienda popular. La preocupación mostrada, tanto por los arquitectos de la Escuela de Amsterdam como por los defensores de la ciudad jardín, por la calidad de la vivienda popular, quedó pronto asociada a la idea de ilustración de la clase trabajadora. Ambas propuestas consiguieron el apoyo del S.D.A.P. tanto por razones de representatividad, como por la oportunidad de llevar a cabo formas alternativas de vivienda.

El plan de expansión de Berlage para el sur de Amsterdam (1917) expresaba un nuevo concepto de la relación entre vivienda popular y planificación urbana. Concebía aquélla como parte de ésta: el diseño de las viviendas estaba de acuerdo a su importancia dentro del urbanismo, y se prestaba relativamente poca atención a grupos específicos de ocupantes o corporaciones interesadas. (...) el Amsterdam-Zuid estaba lleno de bloques de viviendas en las cuales solo las fachadas exteriores estaban diseñadas siguiendo las directrices de la Escuela de Amsterdam (fig. 5). En estas últimas la construcción de viviendas se subordinaba al diseño estético y al ordenamiento de las calles y plazas. A pesar de su amplitud, el esquema de Berlage (fig.6) no pasó de ser un plan parcial, ya que no ofrecía soluciones a un gran número de los problemas que surgieron en aquellos momentos. Por ejemplo, se hizo necesario prever enlaces de tráfico entre los barrios, así como ampliar las instalaciones del puerto y los complejos industriales. Además, con cada plan de construcción de viviendas a gran escala, quedó patente que en primer lugar deberían ser tratados ciertos problemas concernientes a la ciudad como un todo.

Era por tanto necesario establecer un plan integral para la municipalidad y asignar los usos de las diferentes áreas¹. La determinación de usos era en

realidad una tendencia internacional y fue posible en Holanda gracias a las enmiendas de la Ley de la Vivienda de 1921. En el Congreso Internacional de Planificación Urbana de 1924 en Amsterdam, el tema principal fue la "organización de las funciones urbanas" e incluso las de ámbito regional. La planificación urbanística ya no podía estar exclusivamente interesada en el orden estético como principio básico, y el énfasis cambió de considerar a la arquitectura como lo prioritario y fundamental, a dar mayor importancia a la organización de los usos. Este cambio estaba íntimamente relacionado con la creciente influencia del gobierno en la sociedad en general, y había comenzado con la decisión de ejercer alguna forma de control sobre la construcción de viviendas.

El Plan Bos

Después de la anexión de nuevas áreas tales como Watergraafs-meer y Sloten, lo que significó que el municipio de Amsterdam pasó de 4.630 ha. a 17.455 ha. en 1921, se hizo urgente establecer un plan de expansión y desarrollo adecuadamente fundamentado. En ese mismo año, el Gobierno Municipal encargó a un comité la preparación de un "Esquema para el Gran Amsterdam", teniendo como objetivo prioritario dividir el Gran Amsterdam en áreas residenciales e industriales.² El director de Obras Públicas, A.W. Bos, insistió en presidir el comité y después de importantes conflictos internos,³ en 1924 se presentó un esquema provisional. Este esquema sin embargo, no fue apoyado por uno de los miembros (Keppler, Departamento de Vivienda) que presentó el suyo propio.

El plan de Bos (fig.7) insistía en la expansión de Amsterdam hacia el oeste conectándolo directamente con las áreas ya construidas. En el centro de esta expansión hacia el oeste se preveía una gran área verde. Se mantuvo en el plan la primitiva decisión del Ayuntamiento de construir un ferrocarril que rodeara la ciudad y se proyectó también una carretera de circunvalación próxima al ferrocarril. En algunos aspectos, tales como la dirección de la expansión y la provisión de espacios verdes, este plan se anticipó al posterior Plan de Expansión General. En su esquema, Bos también consideró la posibilidad de convertir el

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Berlage, Plan de Expansión de Amsterdam-Sur, 1917



A. W. Bos, Plan-esquema para el Gran Amsterdam, 1924

polder de Slotermeer en un lago, sugerencia que finalmente fue incluida como parte del definitivo Plan de Expansión.⁴

El plan de Keppler coincidía con el de Bos en lo referente a las expansiones hacia el oeste, pero Keppler optó por la separación de los barrios por medio de cinturones verdes en lugar de una gran área verde situada en el centro. Dado que era el resultado oficial del comité, el plan de Bos recibió



W. G. Witteven, Expansión Oeste de Amsterdam, 1924

mucha más atención que el de Keppler.

Las críticas suscitadas por la publicación de este plan reflejaron las ideas de figuras prominentes en el nuevo campo de la actuación urbanística. También expresó sus críticas el Instituto Holandés para la Vivienda y la Planificación (NIVS), fundado en 1918. Esta organización había instaurado una comisión especial de planificación urbanística que contaba entre sus miembros con

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

todos los planificadores destacados del momento⁵ (también Bos se unió al "Consejo Urbano" como se le llamó a partir de 1923). Algunos de los miembros del Consejo Urbano pertenecían al "Groep Groot-Amsterdam" (Grupo Gran-Amsterdam), que surgió en relación con anteriores planes para expansiones a gran escala de Amsterdam y cuya finalidad se formuló así: "...para estimular la creación de un plan total para el futuro desarrollo de Amsterdam, como base para la elaboración de planes más detallados".⁶ Dirk Hudig, presidente del Instituto (NIVS), secretario del Consejo Urbano y miembro del equipo del Groep Groot-Amsterdam, desempeñó un papel protagonista en los acontecimientos (...)

El plan Bos fue discutido en 1926 en un encuentro conjunto del Consejo Urbano, el Groep Groot-Amsterdam y la Cámara de Comercio e Industria de Amsterdam. Las críticas expresadas por algunos asistentes a ese encuentro fueron más tarde publicadas en un folleto.⁷ En su crítica, Hudig hizo hincapié en la importancia del informe emitido por el ya mencionado Congreso Internacional para Planeamiento Urbanístico, principalmente que: "...la urbanística significa algo más que la creación de encantadoras plazas, la construcción de agradables vías de tráfico a lo largo de las calles y decidir los sitios más ventajosos para los edificios importantes. La actuación urbanística significa, por encima de todo, tener en cuenta las diversas demandas de la vida en la ciudad con sus innumerables expresiones".⁸ (...) Una de las conclusiones del Congreso había sido que todo plan a gran escala debería estar basado en una investigación minuciosa.

Objeciones similares a la falta de estudios preliminares del plan fueron aducidas por M. G. Granpré Molière y Th. K. van Lohuizen (este último fue más tarde contratado como director del Comité de Estudios de la División de Desarrollo Urbanístico). Granpré Molière se preguntaba: "¿Se trata de un plan o de las líneas a seguir, expresadas por medio de dibujos y para ser debatidas en el Consejo y fuera de él? Los comentarios aclaratorios hacen referencia a un plan y sin embargo el plan resulta no ser más que un ejemplo".⁹ Consecuentemente van Lohuizen subrayó los requerimientos que se debían esperar de un buen plan de expansión: "Los diseñadores de un plan general

*de expansión para nuestra ciudad deberán comenzar por recoger tantos datos como sea posible y considerar por medio de numerosos y sucesivos esbozos la magnitud de su plan: qué tamaño deberían tener los espacios dedicados a los diferentes propósitos, cómo localizar de la mejor forma posible los distintos distritos relacionándolos entre sí, y en qué direcciones deberían estar situadas las principales arterias de tráfico".*¹⁰

El folleto incluía también el comentario dirigido al Consejo Municipal por el Consejo Urbano y el Groep Groot-Amsterdam. También enunciaba los problemas que requerían estudio anterior al establecimiento de un plan futuro, tales como si debería adoptarse un método de expansión centralizado o descentralizado y en qué dirección deberían concentrarse las expansiones. Esto último, por ejemplo, dependía de la dirección en la que se realizaran las obras de expansión del puerto. También se mencionó el problema del tráfico: Se sugirió la construcción de una carretera de circunvalación próxima al ferrocarril y se llamó la atención sobre la necesidad de mejorar las conexiones por carretera con Utrecht y Schiphol.

De la misma forma se mencionó la necesidad de cinturones verdes adecuados: se requerían campos de juego a gran escala, se protegerían las orillas del río Amstel, se recomendaba la construcción de un gran parque en el oeste de la ciudad (caso que las expansiones se realizaran en aquella dirección), así como una gran área de recreo alrededor del Nieuwe Meer. En lo referente a viviendas populares, se enfatizó lo deseable de construir edificios de poca altura, y en el caso de una expansión en dirección sur, se preveía un "barrio de lujo" en el Kalfjeslaan.¹¹

Las críticas del Consejo Urbano y el Groep Groot-Amsterdam fueron complementadas con un esquema alternativo diseñado por W.C. Witteveen (fig. 8). A pesar de que este esquema no se basaba en un estudio preliminar más que lo que lo hacía el plan Bos, Hudig lo juzgó como bastante positivo.

El esquema de Witteveen fue publicado en 1926 con una introducción de Hudig y un comentario de A. van der Steur.¹² Hudig describió el plan como expresión del "espíritu nuevo" en lo concerniente a la provisión de cinturones verdes. Van

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

der Steur también mostró su aprobación: *"Los espacios abiertos pueden de esta forma estar sumergidos en la ciudad. Deben incluirse en la masa urbana grandes cuñas para dividirla en partes; y los espacios abiertos así obtenidos deberían ser cubiertos de verde"*.¹³ En él se incluía el proyecto de un gran parque en el polder de Slootermeer, dado que este espacio bajo el nivel del mar no era apto para la construcción (más tarde fue convertido en el lago Sloterplassen). Witteveen también optó por una expansión continua hacia el oeste; la carretera paralela al ferrocarril de circunvalación, proyectada por Bos no aparecía en el esquema de Witteveen. Éste hacía clara distinción entre las carreteras radiales y las calles residenciales.(...)

Con respecto al posterior Plan General de Ampliación, es importante hacer notar que la vivienda, el trabajo y el recreo fueron contemplados como los elementos principales del desarrollo urbano, mientras que la autonomía de la expansión debida a la concentración unilateral hacia el oeste no fue considerada desfavorable.

El plan Bos no fue aceptado por el Consejo, debido a la fuertes críticas de que estaba basado en un estudio inadecuado, y a que los resultados de los estudios llevados a cabo por las otras dos comisiones eran hasta el momento completamente inciertos. Una de estas comisiones estaba estudiando la posibilidad de crear ciudades jardín en las proximidades de Amsterdam, la otra se dedicaba al tema de si debería constituirse un departamento municipal para la urbanización y expansión.

La Comisión para la Ciudad Jardín

Esta comisión fue nombrada en 1923 por el Ejecutivo Municipal para evaluar las ventajas de las ciudades jardín, los efectos que su creación tendría en el tráfico, y donde deberían ser situadas. También debían ser considerados los aspectos económicos así como las formas apropiadas de gobierno y administración local. La comisión de estudio encargada de este trabajo contaba entre sus miembros con Hudig, Berlage y De Bazel, así como los directores de los departamentos municipales. Los presidentes eran los concejales de la Vivienda Popular (S.R. Miranda) y de Obras

Públicas (J. Ter Haar), y estaba dividida en subcomisiones encargadas de los distintos distritos a estudiar.

Como consecuencia de la amplitud del proyecto de estudio y del papel desempeñado por los departamentos municipales, la Comisión de la Ciudad Jardín contribuyó de forma importante al desarrollo del planeamiento urbano. Sin embargo hasta 1929 no fue ofrecido un informe detallado. Su conclusión fue que *"estaba fuera de lugar la creación de una ciudad nueva y enteramente independiente como las que todavía pueden construirse fácilmente en las praderas de América"*.¹⁴ Una solución aceptable podía ser una ciudad jardín cercana a Amsterdam pero separada de ella por un amplio cinturón verde. De llevarse a cabo, esta nueva ciudad debería adoptar la forma de una ciudad satélite, independiente y con sus propias oportunidades de empleo. Se temía que los *"barrios"* y *"suburbios"* jardín fueran absorbidos por la urbe. Finalmente el informe señalaba que *"los ensanches parciales adosados a las áreas construidas ya existentes serían inevitables"*.¹⁵

El Departamento de Desarrollo Urbano

La iniciativa de constituir en 1928 un departamento únicamente dedicado al desarrollo urbano fue de crucial importancia para el Plan General de Ampliación. En 1922 el Ejecutivo Municipal había constituido un comité especial para llevar a cabo la reorganización de los departamentos y servicios municipales. Wibaut, entonces concejal, presidió este comité al que pertenecían también los jefes de departamentos y los concejales de Obras Públicas y Vivienda. (...)

Debido en parte a los planes antes mencionados de Bos y Witteveen, a las reacciones suscitadas por los mismos, y a las actividades de la Comisión de la Ciudad Jardín que demostraban la necesidad de amplios estudios preparatorios, el debate se centró cada vez más en el establecimiento de un nuevo departamento municipal u otro organismo, completamente dedicado a los problemas de la planificación urbanística. Hubo completo acuerdo en el hecho de que el núcleo del mencionado nuevo organismo debería ser un grupo de estudio permanente. En 1924 Wibaut declaró que a la cabeza de aquel nuevo cuerpo

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

tendrían que estar no sólo un arquitecto-diseñador "en el aspecto de planificador urbano",¹⁶ sino también un economista, experto tanto en el desarrollo económico de la ciudad como en la tecnología. Sin embargo, surgieron serios conflictos referentes a la categoría del nuevo organismo frente a los departamentos municipales existentes. La controversia giró sobre la relación entre la vivienda popular y la actuación urbanística.

A. Keppler, director del Departamento de Vivienda, abogaba por la combinación de la actuación urbanística y la vivienda en un nuevo departamento,¹⁷ pero el nuevo director de Obras Públicas, W.A. de Graaf, propiciaba la creación de una división de actuación urbanística dentro del Departamento de Obras Públicas. La propuesta de Keppler significaba, no sólo que él adquiriría una mayor autonomía para llevar a cabo sus ideas en el desarrollo de la ciudad (con un énfasis particular en la descentralización), sino también que el tema de la vivienda popular pasaría a ser aceptado como base de la planificación urbanística.

Los concejales Wibaut, Gulden, Woudenberg y Boeken presentaron una propuesta apoyando la creación de un departamento diferenciado de planificación urbana. Wibaut habló largamente en defensa de su propuesta, y declaró que el desarrollo urbanístico era un tema demasiado importante para ser confiado a una sección de uno de los departamentos existentes. La nueva organización tendría que llevar a cabo continuos estudios e informes, tendría que mantener contacto con otros municipios y jugar un papel fundamental en el plan regional.¹⁸ (...) El grupo de estudio debería recoger datos sobre la densidad de población y sobre la composición social de las áreas residenciales. Wibaut también se refirió a la necesidad de investigación en el desarrollo del tráfico y la industria.

Su principal argumento para abogar por la creación de un departamento independiente era que él esperaba que Amsterdam continuase su expansión como una "metrópolis" es decir, de forma ampliamente centralizada, ya que los barrios ajardinados nunca serían capaces de asumir el futuro crecimiento de población. De esta forma el nuevo órgano de actuación urbanística estaría directamente relacionado con la futura expansión. La

reacción del concejal G. Baas a la propuesta de Wibaut fue bastante destacable a ese respecto. Argüía que las expectativas de Wibaut sobre el plan de expansión eran irreales; en su opinión, un plan de expansión solo podía ser fundamentalmente esquemático, porque no creía que el desarrollo de la ciudad pudiera ser controlado hasta el extremo que preveía Wibaut con su propuesta de departamento independiente. Creía que "la vida en una ciudad no se mueve constantemente en la dirección deseada ni siguiendo las líneas trazadas en el tablero de dibujo".¹⁹ Por ello estaba a favor de la creación de una sección para el Desarrollo Urbanístico dentro del Departamento de Obras Públicas.

El Ayuntamiento por fin decidió constituir una División de Desarrollo Urbano dentro de Obras Públicas de acuerdo con una propuesta del Ejecutivo Municipal, sin consultar con la comisión. Como consecuencia, los vínculos entre el Departamento de Vivienda y el de Desarrollo Urbanístico serían menores, y la influencia de Keppler sobre el tipo de expansión quedó reducida. El hecho de que el plan urbanístico fuera puesto en manos de una división dentro del Departamento de Obras Públicas no dio lugar sin embargo, a una menor importancia de la investigación y el estudio, como podría deducirse de las discusiones antes mencionadas entre Wibaut y Baas. El primer paso fue la creación de un departamento de investigación.

Hudig ejerció una considerable influencia en la composición del equipo de investigación e incluso en la composición de toda la división.²⁰ Como secretario, él estaba bien informado sobre el alcance de los conocimientos en el campo de la planificación, investigación y diseño urbanos. Al cargo del equipo de investigación se situó Th. K. van Lohuizen. En 1925, éste, por aquel entonces funcionario del Servicio de Vivienda de Rotterdam había tomado la iniciativa de llevar a cabo un informe preliminar en conexión con un plan regional que incluyera las principales ciudades de la provincia de Zuid-Holland.²¹ También había sido miembro del Consejo Urbano desde 1923, al igual que el director de la nueva División de Desarrollo Urbanístico: L.S.P. Scheffer. Este último estaba por aquel entonces comprometido en la preparación de un plan regional para Twente. De acuerdo con la recomendación expresa de

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

Wibaut se incorporó al equipo un economista, G.Th. Delfgauw.

Las funciones del equipo no fueron explicitadas de forma rígida: se intentaba que los proyectos de investigación, ya en marcha, continuasen y siguieran desarrollándose. Por ejemplo, existía una comisión dedicada al estudio de las ventajas e inconvenientes de la construcción sobre terrenos sobreelevados y en particular de la necesaria elevación de las zonas a construir en el área del oeste de Amsterdam; existían también una comisión para los bosques proyectados cerca de Amsterdam, una comisión para los edificios en altura y otra para los edificios industriales. También se prestó atención a los estudios de otros países, principalmente el gigantesco estudio de Nueva York publicado en aquellos años.²² Cerca de un año después de crear la sección de investigación se estableció la sección de diseño con C. van Eesteren a la cabeza (gracias a Hudig).²³

Van Eesteren había estudiado urbanismo en la Escuela de Altos estudios Urbanos de París durante 1923-1924 (por aquel entonces no había en Holanda estudios diferenciados de urbanismo) y había presentado dos diseños para el desarrollo de áreas urbanas: uno para el Rokin en Amsterdam en 1924 (fig. 9) y el otro para Unter den Linden en Berlín, 1925 (fig. 10). Van Eesteren mismo dijo que se le había pedido encabezar la sección de diseño ya que en Holanda casi no había ningún urbanista²⁴, pero aparte de eso, conocía a van Lohuizen de "Opbouw", la sociedad de arquitectos de Rotterdam.

Dada la magnitud de la sección de investigación, la División de Desarrollo Urbano de Amsterdam se convirtió en un ejemplo para la organización de las actuaciones urbanísticas en otras ciudades de Holanda e incluso del extranjero. Esta forma de actuación se correspondía con los cada vez mayores niveles de control gubernamental. De esta forma se insertó una duradera organización urbanística entre el estadio de diseño y las políticas municipales, lo que tuvo consecuencias para ambos. Para el proceso de diseño significó que las consideraciones estéticas iban a jugar un papel secundario ya que se abandonaron los modelos urbanos como bases del diseño. La forma urbana se supeditó a las necesidades de organización: la

división entre áreas de vivienda, trabajo y recreo. Es más, el diseño mismo comenzó a jugar parte importante en el aparato administrativo: el diseñador se convirtió en un oficial más que en el "artista" libre que había sido hasta entonces. Para la política municipal la creación de una división de actuación urbanística significó también un paso hacia la burocratización. La investigación científica tenía que proporcionar bases objetivas para las políticas municipales, garantizando al mismo tiempo la continuidad de esas políticas. Ya no fue posible que las ideologías políticas quedaran directamente asociadas con un modelo urbano específico.

(...)

EL PLAN GENERAL DE AMPLIACIÓN (PLAN MAESTRO)

Diseño

El fruto de la nueva División de Desarrollo Urbano, el Plan General de Ampliación, fue aceptado por el Consejo Municipal en 1935 y aprobado por la Corona en 1939. El plan era sobre todo un plan general de asignación de usos, conteniendo solamente las directrices para un área más extensa. En un estadio posterior, cuando ya hubiera comenzado la realización, sería posible elaborar planes detallados para áreas limitadas partiendo del plan maestro. Cuando se ideó el "Esquema para el Gran Amsterdam" y obtuvo base legal en la enmienda de la Ley de Vivienda en 1931, ya se había mostrado necesaria esta distinción entre plan maestro y planes parciales. Las zonas en las que se proyectaron las futuras expansiones eran zonas relativamente pequeñas al oeste y sur de la ciudad rodeadas por el ferrocarril de circunvalación (Bos en Lommer, Westlandgracht y Overtoomse Veld), un área hacia el sur (Buitenveldert) y un gran espacio hacia el oeste del ferrocarril, las actuales "westelijke tuinsteden" (o ciudades jardín occidentales: Sloterveer, Geuzenveld, Slotervaart y Osdorp).

Las instalaciones del puerto se extenderían hacia el oeste, donde se planearon también la mayor parte de las viviendas populares proyectadas. El polder de Slootermeer fue convertido en un lago, el Sloterpas. Los diferentes barrios residenciales estaban separados uno de otro por cinturones

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

verdes. La Nieuwe Meer y el bosque de Amsterdam se diseñaron como áreas de recreo. El ferrocarril de circunvalación se proyectó dentro de un amplio cinturón verde y no se preveía una carretera de circunvalación como se proponía en el plan Bos. La línea de ferrocarril de Haarlem (actualmente en construcción) fue trasladada más al norte. Las instalaciones del puerto y los terrenos edificables del oeste de la ciudad estarían separados por un ancho cinturón verde. A Osdorp en el sudoeste, se le dio forma de bastión, como límite visual entre la ciudad y el campo.

En el mapa de las ampliaciones solo se proyectaron las arterias de tráfico importantes: carreteras que unían el centro y los nuevos suburbios, las conexiones con las regiones circundantes, así como entre las áreas de vivienda y trabajo. El mapa del plan de ampliación demuestra que se asumieron íntegramente algunas ideas contenidas en los planes primitivos y en las críticas que suscitaron, tales como la concentración de las ampliaciones hacia el oeste, el mantenimiento de una disposición urbana más o menos centrada, la provisión de espacios verdes y la diferenciación entre las áreas de trabajo, vivienda y recreo.

El Memorándum Aclaratorio

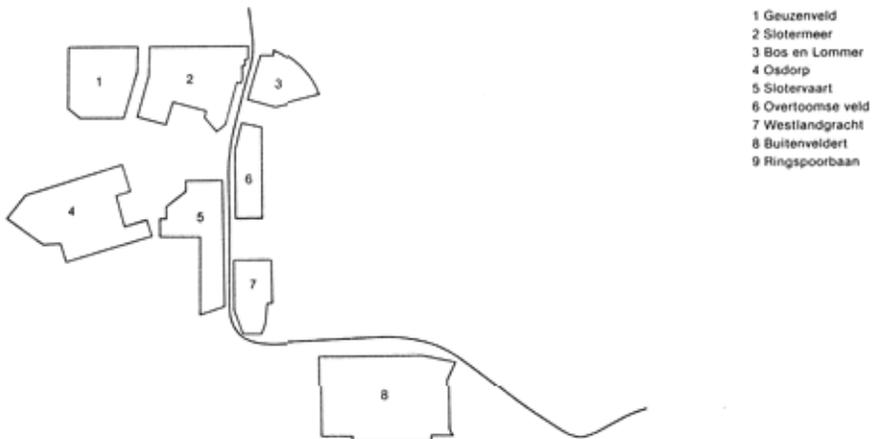
Dicho memorándum era de hecho mucho más notable que el mismo plan, ya que contenía una detallada exposición de sus principios básicos así como los propósitos y objetivos de los autores. El memorándum dejaba clara la gran importancia que se concedía a la investigación, a los estudios y a los pronósticos que podrían hacerse a partir de los resultados. El Plan General de Expansión debía ser considerado como algo finito, es decir, un plan en el que se establecía la extensión definitiva de las asignaciones funcionales a la que se había llegado a partir de un estudio de población (Método Wiebol). La conclusión de este estudio fue que el crecimiento de la población de Amsterdam se limitaría, alcanzando un máximo de 960.000 en el año 2000 (con un mínimo de 900.000 y un máximo de 1,100,000). El memorándum sugería esta perspectiva con obvio entusiasmo. A pesar de ser un pronóstico bastante dudoso (debido a una serie de razones que veremos más adelante), el memorándum parecía darlo por seguro y lo interpretaba como *"la perspectiva de control total del desarro-*

*llo urbano. Estos descubrimientos del estudio de población han llevado a la sorprendente conclusión de que no solo es posible, sino incluso imperativo diseñar el plan general de ampliación de tal forma que proporcione una imagen de la ciudad futura en su forma definitiva, es decir, como un complejo urbano finito y autolimitado".*²⁵ (...) En otras palabras, se creía factible decidir el tamaño exacto y la localización de las diferentes funciones urbanas para un largo período de tiempo.

(...) El Memorándum establecía las normas para la anchura de las carreteras a fin de garantizar en el futuro la diferenciación de los diferentes tipos de tráfico. En la "nueva ciudad", los peatones, los ciclistas y los automóviles tendrían sus propias rutas; incluso se tuvo en cuenta la posibilidad de calzadas separadas para tranvías.²⁶ Después de definir la red principal de carreteras se diseñó un plan para las áreas de trabajo. La necesidad de ampliar el puerto era un hecho aceptado, como lo era la dirección en la cual debía realizarse (de acuerdo con la decisión del Consejo de 1913 de extender el puerto hacia el oeste). Pero no había datos definitivos concernientes al tamaño de los complejos del nuevo puerto y su diferenciación de acuerdo a los diferentes tipos de instalaciones.

En los dibujos se marcó por líneas punteadas un gran espacio comprendido entre la proyectada ampliación del puerto hacia el oeste y los complejos de viviendas. Era difícil determinar la localización definitiva de la zona industrial, debido a la dificultad de predecir qué industrias se establecerían en Amsterdam en el futuro y cuales serían sus requerimientos específicos. Los planificadores optaron por un gran espacio a lo largo del Río Amstel, paralelo al proyectado ferrocarril de circunvalación y cuya extensión venía determinada por los pronósticos demográficos. Se calculó el espacio de trabajo requerido por obrero, que multiplicado por las expectativas de número de trabajadores, dio el espacio requerido para la industria en el año 2000. Era asunción general que esta forma de cálculo presentaba inconvenientes, pero se aceptó a falta de un método mejor.²⁷

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Plan General de Expansión, 1935 y esquema de componentes

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Amsterdam 1982

La extensión de la futura área recreativa fue también determinada de acuerdo a ciertas normas (espacio necesario por habitante), para las que también se utilizaron informes de otros países entre los que se incluyó el *Städtische Freiflächenpolitik* (1915) de Martin Wagner. Pero tanto la localización, como el tamaño y el tipo de los cinturones verdes, estaban íntimamente ligados con las áreas residenciales proyectadas.

El auténtico núcleo del plan estaba constituido por lo que en el memorándum aclaratorio se establecía con referencia a los futuros asentamientos residenciales. Las indicaciones sobre la naturaleza del futuro suelo para vivienda mostraban que el interés principal de la División de Desarrollo Urbanístico era satisfacer a los numerosos defensores del objetivo de la ciudad jardín. La División para el Desarrollo Urbano afirmaba que la idea de crear una ciudad jardín separada del centro de la urbe estaba enraizada en el *"miedo a una ciudad de millones de habitantes"*²⁸, pero que tal solución no era necesaria en Amsterdam en vista del limitado crecimiento de población previsto. Para Amsterdam, una ciudad jardín solo tendría inconvenientes por los problemas que surgirían al tener que acomodar los complejos industriales y el consiguiente tráfico entre la casa y el trabajo. Sin

embargo, los defensores de la ciudad jardín no quisieron o no pudieron abandonar completamente la idea. El Memorándum Aclaratorio hizo todos los esfuerzos posible para "vender" el plan de expansión como una especie de ciudad jardín. Gracias al restringido crecimiento previsto sería posible *"...diseñar el plan de expansión de tal forma que las condiciones de las nuevas áreas residenciales fueran muy similares a las de la ciudad jardín ideal"*.²⁹

Esas condiciones se referían en primer lugar a la posibilidad de construir gran número de casas unifamiliares en el espacio exterior al ferrocarril de circunvalación (50-60%), ya que se preveía pequeña densidad de población: 55 viviendas por hectárea. De esta forma no se ignoraría de ninguna forma el ideal de casa-y-jardín en áreas poco congestionadas. Únicamente se proyectaron auténticos edificios en altura en el interior del cinturón verde, a lo largo del ferrocarril de circunvalación, y con fines estéticos.³⁰ En segundo lugar, la "forma de la ciudad jardín ideal" estaba referida al grado de independencia de los diferentes barrios. Debido especialmente a la expansión unilateral se podría combinar una relativa independencia con una estrecha conexión con la "ciudad madre". Amsterdam-Oeste adquiriría un carácter específico

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

propio, sin las desventajas de estar situada lejos del centro de la ciudad. El Memorándum aclaratorio resumía como sigue los méritos de la proyectada expansión: *"De esta forma será posible llegar a una forma centralizada de expansión, donde puedan alcanzarse las mayores ventajas de la ciudad jardín, principalmente su carácter de independencia, mayor amplitud y la casa unifamiliar y podrán evitarse los inconvenientes tanto prácticos como económicos de una localización distante y aislada"*.³¹

La independencia que obtendría Amsterdam-Oeste como resultado de la expansión unilateral, tenía también otras causas. En el Memorándum Aclaratorio la expansión hacia el oeste se contemplaba como una consecuencia necesaria de la dirección en la que deberían ser alargados los muelles. Las nuevas áreas residenciales en el oeste de la ciudad serían las proveedoras de mano de obra para los trabajos del muelle. Razones a añadir eran los límites municipales existentes en el sur y sudoeste de Amsterdam. Apenas se había tomado en consideración la expansión hacia el norte. Sin entrar en detalles, la construcción de la zona urbana Amsterdam-Norte (principalmente obra de Keppler) fue considerada como un error de planteamiento.³² Bajo este punto de vista, se decidió más tarde no construir un túnel bajo la IJ para conectar el centro de la ciudad con Amsterdam-Norte y en su lugar construir un puente en Schellingwoude y un túnel en el Hembrug.

Se hizo especial hincapié en la necesidad de la planificación temporal para la construcción de las diferentes áreas residenciales. El esquema de vivienda en su integridad se ejecutaría en etapas que llegarían hasta el año 2000. (...) La División pensaba que así sería posible continuar con el desarrollo de los sistemas de parcelación (la forma en que las viviendas serían agrupadas) en cada uno de los sucesivos componentes del plan, sin que esto diera lugar a un modelo urbano incoherente y fortuito. Además evitaría que la gente considerara que la ciudad estaba "sin terminar" hasta que hubiera adquirido su forma definitiva.³³

La garantía de considerar la ciudad como un todo la proporcionaban las reglamentaciones de construcción (por planes parciales), que no solo establecían de forma más detallada las asignaciones,

sino que fijaban estipulaciones de relevancia estética. Finalmente, la extensión de las áreas residenciales, así como las de las instalaciones del muelle, las industriales y los cinturones verdes fueron relacionados con las cifras estimadas de crecimiento de población.

EL SIGNIFICADO DEL PLAN GENERAL DE AMPLIACIÓN

(...)

Control total

En su libro *Delegatie bij planvoorbereiding*, W.J. Bruyn hizo severas críticas al Plan General de Ampliación como plan definitivo. El sometimiento a lo que él llamó *"planteamiento rígido por metas finitas"*³⁴ impidió según sus argumentos, que durante los años 50 se pudieran llevar a cabo reestructuraciones en los planes. En efecto hay datos de que a la División para el Desarrollo Urbano le resultó difícil, después de la guerra, aceptar el hecho de que los pronósticos referentes a la disminución del número medio de habitantes por vivienda fueran mucho menos favorables de lo que se había pronosticado. En 1953 el director del Departamento de Vivienda, J.F.A. Alozerij, se quejó al concejal de Vivienda de la insistencia de Obras Públicas en trabajar con previsiones desfasadas fechadas en 1935,³⁵ lo que dio como resultado que las estimaciones sobre el número requerido de viviendas fueran demasiado bajas. El repentino aumento en la demanda de viviendas consecuencia de la menor densidad de ocupación de las mismas, significó que deberían haberse previsto muchas más viviendas por hectárea. En consecuencia tuvieron que construirse más edificios en altura, y parte del cinturón verde planeado tuvo que dedicarse a la construcción de viviendas.

(...) El Plan General de Ampliación como plan definitivo estaba enteramente basado en el crecimiento previsto de población. A partir de aquellas cifras se establecieron los parámetros para acomodar en cada zona las diferentes funciones urbanas en el año 2000. Por ejemplo al determinar la necesidad de emplazamientos industriales se trabajó sobre la base de la demanda de empleo de una población futura, calculando que la industria

 PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

dependía de la demanda de empleo en Amsterdam.

En el Memorándum Aclaratorio, los planificadores ya admitían que sería de vital importancia un análisis del papel de Amsterdam en el desarrollo de la economía mundial, pero que los resultados de tal análisis serían demasiado académicos para llevarlos a la práctica.³⁶ Mucho más tarde, en 1958, van Eesteren dirigió también su atención a las restricciones de los informes preparatorios.³⁷ Es por tanto enormemente llamativo que se alcanzaran conclusiones de tal alcance a pesar de reconocer los fallos de los estudios, y que los sucesivos planes detallados se anticiparan en tal grado. Sin embargo, dentro del Consejo Municipal, el Plan General de Ampliación no fue aceptado de forma unánime como plan definitivo. Cuando se suscitó la discusión sobre la necesidad de construir escuelas hasta el año 2000 en conexión con los planes para el vecindario de Bos en Lommer, el concejal de educación escribió al concejal de Obras Públicas: *"Me parece que el tema se está tratando de forma demasiado teórica. No se está teniendo en cuenta el hecho de que el número de escuelas requeridas en una cierta parte de la ciudad no depende en exclusiva del número de niños que necesiten educación en aquel vecindario, sino de las medidas a tomar en lo referente a la organización de la educación, y no puede predecirse lo que esas medidas pueden acarrear. Como demuestra la experiencia de años recientes no se pueden predecir para un corto número de años, cuando menos para un período de 65 años"*.³⁸ Como elementos que podían ejercer una fuerte influencia en la construcción de escuelas, el concejal citaba entre otros el ajuste de los parámetros de número de alumnos por clase, las circunstancias financieras, y los nuevos conceptos de educación.³⁹

Más problemática incluso resultó la previsión para el número de viviendas requeridas para el año 2.000. Mientras el Plan General de Ampliación indicaba la futura densidad de viviendas (número medio de viviendas por hectárea), el número total de viviendas para el año 2000, y subrayaba la diferenciación entre edificios bajos, medios y en altura, el sistema de organización del suelo era todavía objeto de estudio, no se había diseñado un plan financiero, los estándares para los tamaños de

las viviendas no se habían decidido, y no se conocían las necesidades futuras de edificios de utilidad común (oficinas, hospitales, residencias de ancianos, colegios, etc). Todos estos factores ejercieron una considerable influencia sobre en el área requerida para viviendas, al ser impredecibles en la clase de sociedad en que vivimos, ya que dependen de las fluctuaciones en el clima político, social y económico.

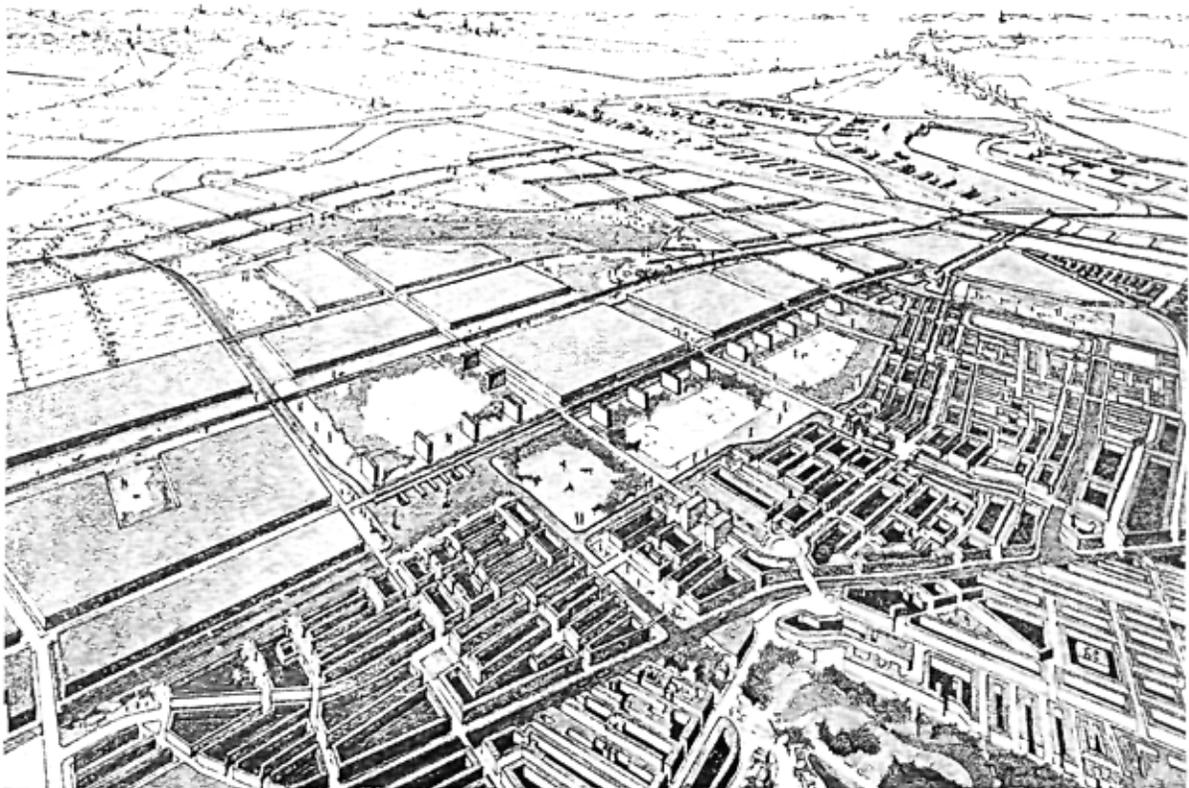
Al considerar estos factores como constantes, los planificadores daban por hecho no solo que la ciudad se desarrollaría gradualmente y con paso firme, sino también que se cubrirían las necesidades continuas de la sociedad. Así la planificación urbana aparecía como la expresión perfecta de la filosofía positivista: la sociedad como un modelo predecible cuya evolución puede ser descubierta por medio del estudio. Admitiendo leyes objetivas sería posible hacer ajustes con la ayuda del modelo de planificación urbana. Es posible en teoría, que el Plan General de Ampliación fuera presentado al Ejecutivo Municipal como plan definitivo en la esperanza de que la visión optimista del futuro que sostenía contribuyera a su aceptación y en efecto, el Ejecutivo Municipal quedó impresionado por las perspectivas que se ofrecían en él. El Ejecutivo recomendó el plan al Consejo en los siguientes términos: *"Lo que lo hace tan atractivo es que proporciona una visión del Amsterdam del futuro, donde habrá espacio para cerca de un millón de habitantes y donde las distintas funciones de la vida urbana se habrán combinado para dar lugar a un todo ordenado y armonioso"*.⁴⁰

Aunque esta perspectiva fue utilizada como argumento en favor del plan, era la misma que había despertado dudas en las mentes de algunos de los concejales y fue de nuevo el aspecto que el Consejo encontró más difícil de aceptar. En particular, la ausencia de un plan económico fue muy criticada. El concejal comunista Seegers expresó sus críticas más agudas: *"Estos días están teniendo lugar, en la Segunda Cámara, importantes discusiones sobre el futuro de Holanda en la esfera de la economía por expertos en la materia, pero si les pidiéramos que predijeran el curso del desarrollo económico hasta el año 2000 ningún economista profesional sería capaz de darnos una respuesta científicamente garantizada. En el capitalismo, la situación económica es tan incier*

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

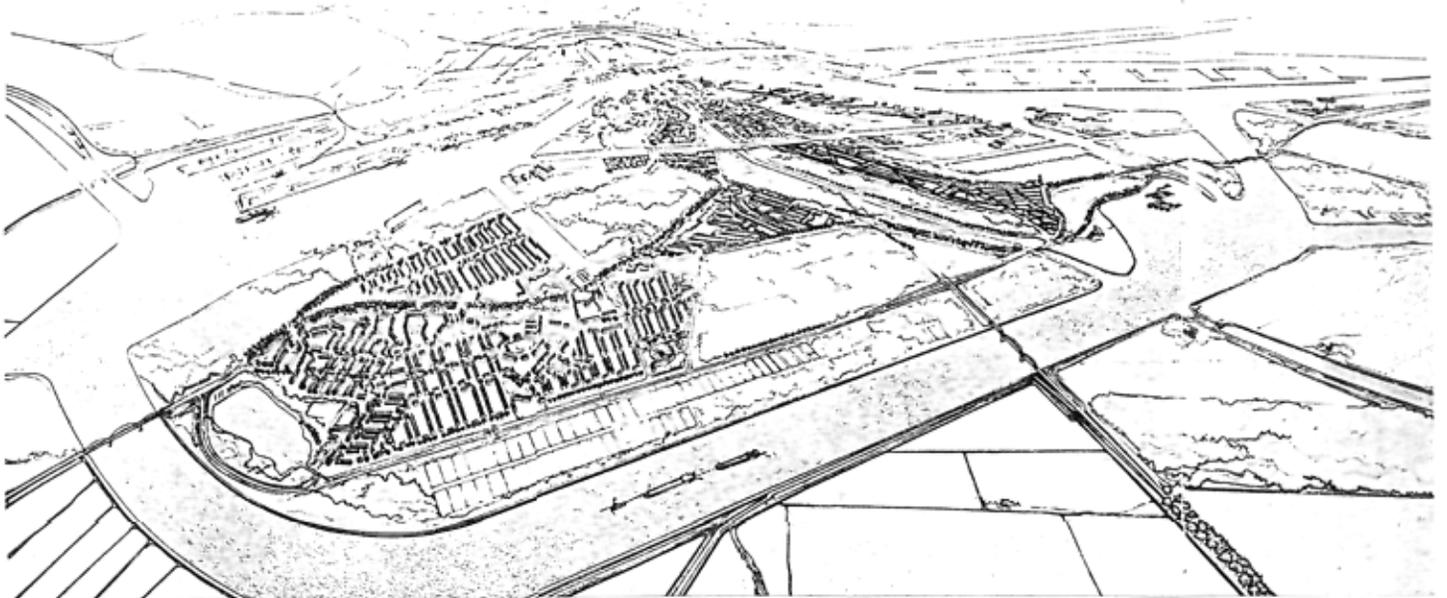
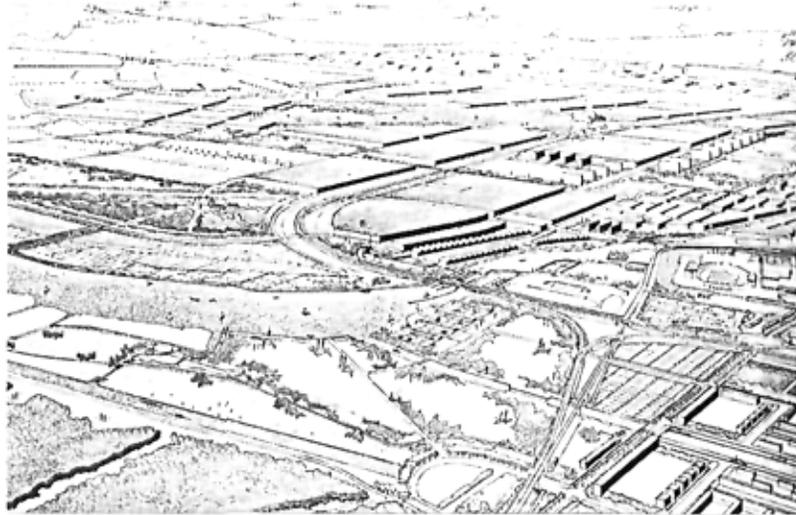


Perspectiva aérea Sector Sur



Perspectiva aérea Sector Oeste visto desde el este

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Perspectivas aéreas: Sector Oeste desde ángulo suroeste, Sector Oeste desde el sur y Amsterdam-Norte

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

ta que ni siquiera en una crisis es posible predecir de un día para otro hacia donde irá la marea. Se puede esperar del Departamento de Obras Públicas, al que se le ha encargado llevar a cabo un plan de ampliación, que presente algunas perspectivas relativas al futuro desarrollo económico, pero por supuesto no hasta el año 2000, sino hasta 1945 como mucho".⁴¹ (...)

Una de las razones por las que el Ayuntamiento aceptó el plan era la imposibilidad de realizar modificaciones parciales; tenía que juzgar el plan final dado que sus miembros no habían tenido ninguna relación con el procedimiento previo.⁴² Caso de realizarse ajustes, todo el procedimiento tendría que comenzar de nuevo y eso hubiera llevado años. Incluso se sugirió que la situación había sido creada de forma deliberada. Se argumentó también a favor de ratificar el plan ya que de todas formas el proyecto tendría que ser revaluado al cabo de diez años (regulación del Acta de Habitabilidad, 1901) y que el plan no sería mejorado en un futuro cercano.⁴³ Tales argumentaciones contrastaban de forma espectacular con la intención de los planificadores de proporcionar un plan completo para acciones futuras. El hecho de que el plan fuera tan incierto fue precisamente el motivo de aceptación por parte de algunos concejales.

Las reglamentaciones de construcción como camisas de fuerza

Las objeciones a la rigidez del Plan General de Ampliación no se limitaron al plan maestro, también fue criticada la forma en la que debían cumplimentarse los planes de detalle. Los objetivos previstos en el Plan General de Ampliación se llevarían a cabo siguiendo las reglamentaciones de construcción⁴⁴ presentadas al Ayuntamiento junto con los planes detallados. Pero tan pronto como comenzaron los trabajos de diseño de éstos, (los únicos que se realizaron antes de la guerra fueron los de Bos en Lommer y Sloterveer) las reglamentaciones de construcción mostraron ser extremadamente incómodas.

En una de sus primeras charlas en 1936, con los directores de los diferentes departamentos municipales, acerca del plan pormenorizado para Sloterveer (denominado todavía entonces "ciudad jardín

de Meerwijk") el concejal de Obras Públicas expresó sus dudas sobre la conveniencia de las reglamentaciones de construcción, ya que sería necesario apartarse de ellas tan pronto como cambiase la situación.⁴⁵ En 1938 el director de la Inspección de Construcción y Vivienda llamó la atención sobre los peligros de reglamentaciones de construcción demasiado rígidas. En una carta al director del Departamento de Vivienda escribía: *"El diseñador de un plan de expansión no tiene la culpa de no poder prever todas las sorpresas futuras, ya que nadie puede hacerlo. Sin embargo, es posible compensar esto en gran medida por medio de un reglamentación flexible de forma que el Burgomaestre y Concejal puedan realizar los necesarios ajustes"*.⁴⁶ Durante el debate del borrador del plan de ampliación de Sloterveer realizado por las autoridades provinciales en 1939, el arquitecto W.M. Dudok en su calidad de miembro de la "Comisión permanente de ensanches y planificación regional", afirmó que: *"está ganando terreno la opinión de que un plan de expansión debería ser contemplado únicamente como un punto de partida y que los detalles finales pueden y deben ser decididos sólo en el momento de la ejecución. Desde mi punto de vista, este principio ha sido de alguna forma suprimido en el presente plan"*.⁴⁷

Las reglamentaciones de construcción eran demasiado detalladas para servir como instrumentos de actuación. Si se lograban soluciones más baratas y mejores después de la aprobación de las reglamentaciones de construcción, o se cambiaban las reglamentaciones estatales en lo referente a la construcción de viviendas, era posible alterar en correspondencia los planes y regulaciones de construcción, pero esto retrasaría de forma considerable la ejecución de los planes. Después de la guerra, fue necesario, por una serie de razones, alterar el plan y las reglamentaciones de construcción para Sloterveer según habían quedado establecidas por el Ayuntamiento en 1939. Entre los motivos de las modificaciones llevadas a cabo en 1952 estaban: la decisión del Consejo Municipal de construir el área residencial con un nivel inferior al planeado, el aumento de la demanda de edificaciones públicas y de usos varios, nuevas regulaciones estatales concernientes al tamaño de las viviendas, la distribución interior y la densidad de vivienda (lo que dio como resultado una

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

proporción diferente entre edificaciones de baja y gran altura), los nuevos sistemas de parcelación y los nuevos estándares de edificación escolar.⁴⁸ Por consiguiente, poco después del final de la guerra se hizo obvio que la idea de "control total" no era realista, aunque la División de Desarrollo Urbanístico se mostrara reacia a admitirlo.

Desarrollo urbanístico y De Stijl

(...)

No resulta sencillo determinar la posición de Van Eesteren dentro del Movimiento Moderno de arquitectura como tal, dadas sus escasas publicaciones. Estaba involucrado en De Stijl y había realizado varios diseños, algunos en colaboración con Van Doesburg (en 1923: vivienda de artista, vivienda particular (fig. 11) y hotel particular). También diseñó en 1925 un centro comercial y un café-restaurante. A primera vista el paso de miembro de De Stijl a la División de Desarrollo Urbanístico parece muy grande, incluso revolucionario, pero un examen más minucioso de su papel dentro de De Stijl, demuestra que el paso no fue tan sorprendente. En numerosos artículos en *De Stijl* Van Eesteren expresó su apoyo al valor crítico de la estética. Es decir, que el diseño no expresaba una realidad existente, no era el reflejo de lo que existe, sino de otra realidad. En su explicación del diseño suyo y de G. Pineau para un barrio de oficinas en París (fig. 12), afirmó: "*Sin una tal realidad abstracta (imagen mental) no es posible tratar la realidad y controlarla (especulación, prejuicios, inercia, etc.)*".⁴⁹ El diseño por tanto tiene su propio significado independiente como una forma de "contraimagen", respecto de la sociedad existente.

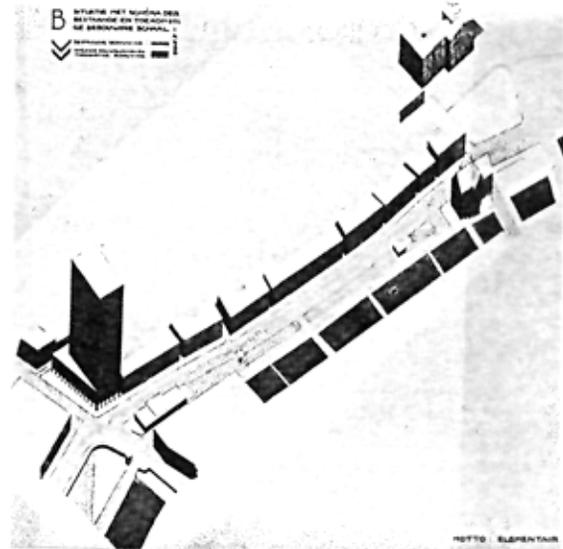
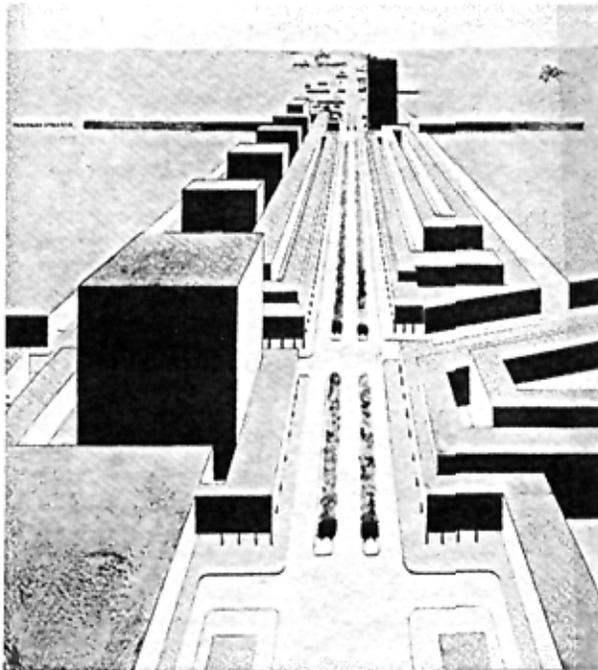
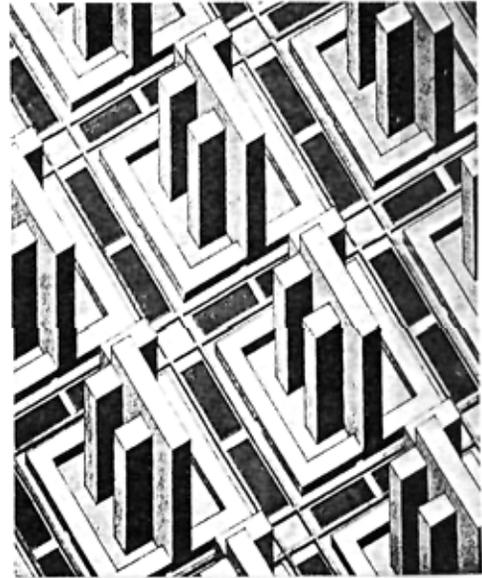
Esta formulación era una ampliación de las ideas de Mondrian, cuyo Neo-Plasticismo contribuyó a la fundación teórica de De Stijl. La influencia de Mondrian era también evidente en la definición que Van Eesteren daba de la "belleza urbana". "*La belleza urbana surge del equilibrio plástico de sus componentes, a partir de los cuales se constituyen la ciudad en cuestión o sus partes*".⁵⁰ Esta afirmación la realizó en un artículo publicado en *De Stijl* acerca del concurso Rokin en el que había tomado parte. En el mismo artículo se hizo eco de las afirmaciones de Mondrian en la explicación de su propuesta: "*el Rokin puede solo ser determinado*

estéticamente si el fuerte efecto horizontal de la fachada a calle y la superficie asfaltada de la calzada se contraponen a un componente rígidamente vertical".⁵¹ Manteniendo este principio estético diseñó un edificio en altura en la esquina Rokin-Munt-Kalverstraat como forma de "componente vertical" más que como una versión urbanística de lo que Mondrian había "imaginado" en pintura.

Sin embargo, existía una diferencia básica entre Mondrian y Van Eesteren, fundamentalmente en lo relativo a la relación entre estética y funcionalidad. Desde el punto de vista de Mondrian era imposible llevar a cabo una auténtica planificación urbana dentro de las constricciones del marco social existente. A pesar de prever la futura realización del Neo-Plasticismo en términos de ciudad, el artista no debería en su opinión, preocuparse por el momento de la planificación urbana: las demandas de funcionalidad existentes eran todavía un impedimento. No era la estética lo que debía subordinarse a la realidad existente, sino al contrario: la realidad existente debía ser un servidor de la estética.⁵² La puesta en práctica del Neo-Plasticismo en el urbanismo suponía otras personas, otras necesidades.⁵³ De esta forma la ciudad futura de Mondrian unificaría las demandas estéticas y funcionales, dando preferencia a las primeras sobre las segundas. A pesar de la poca predisposición inicial de Mondrian, en 1927 vio la posibilidad de llevar a cabo su ideal de Neo-Plasticismo en una vivienda individual, pero puso como condición que "*lo que parecía ser el objetivo práctico tenía que estar contrarrestado plásticamente*".⁵⁴

Esta no fue la conclusión a la que llegó Van Eesteren. La idea de diseño como "contraimagen" no fue aplicada a todos sus diseños arquitectónicos. En sus otros diseños el aspecto estético y el funcional siguieron estando separados: el principio estético no abarcaba los requerimientos funcionales y por ello estos no tenían que ser modificados para dar forma al principio estético. En su artículo sobre el proyecto Rokin, por ejemplo, discutía los aspectos estéticos y funcionales de forma aislada. En su diseño, la "torre" como elemento estético no conectaba con la organización funcional del lugar (principalmente con respecto a los problemas de tráfico y aparcamiento). Esta separación

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Th. van Doesburg y van Eesteren, esquemas casa particular, París 1923
 Van Eesteren y G. Pienau, barrio de negocios, París 1924
 Van Eesteren, concurso Unter den Linden, Berlín 1925
 Van Eesteren, concurso reorganización del Rokin, Amsterdam 1924

entre estética y funcionalidad fue institucionalizada en la nueva División de Desarrollo Urbano, fundamentalmente entre la sección de estudio y la de diseño. Las dos secciones estaban interrelacionadas según Van Lohuizen (el investigador) como el ideal (diseño) a la realidad (investigación). (...)

La perspectiva de un plan definitivo hizo posible una imagen mental global de la futura ciudad, a la que se adjuntaban algunos esbozos a vista de

pájaro mostrando la forma de la ciudad en el Memorándum Aclaratorio (fig. 13). Los diferentes barrios estaban definidos como grandes planos de igual altura, y los cinturones verdes y el Sloterpas constituían los elementos estructurales. La forma de bastión de Osdorp marcaba el límite extremo de la ciudad; los edificios en altura situados en el cinturón verde a lo largo del ferrocarril de circunvalación constituían el acento estético como contraposición vertical a la predominancia de

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

horizontalidad.

Ahora que parecían estar controladas todas las ampliaciones de la ciudad, sería posible llegar a una síntesis entre ideal y realidad, entre arte y ciencia. En la conferencia inaugural que Van Lohuizen pronunció en 1947 como nuevo profesor de investigación urbanística, sugirió que la posibilidad de una síntesis ideal dependía en gran medida de las buenas relaciones personales entre el diseñador y el investigador. Definió la situación ideal como sigue: *"interacción constante entre la intuición y el conocimiento, continuo desarrollo de comprensión, consiguiendo por este medio una maduración de la forma del diseño. Existe una constante reciprocidad e interacción entre los reflejos de lo percibido y la habilidad creadora del artista. De esta forma la infinita diversidad de los hechos y circunstancias que determinan el diseño pueden producir la bella síntesis en la que los factores estéticos, técnicos, sociológicos, económicos y psicológicos den forma a un organismo completamente armonioso"*.⁵⁵

En los años inmediatamente posteriores a la guerra Van Eesteren todavía ponía el énfasis en la responsabilidad como artista del urbanista. Una característica de esta imagen era la asunción de que el público no estaba todavía maduro para los ideales previstos por el artista-urbanista: *"El objeto del urbanismo y del arte en general es básicamente dar expresión a los sentimientos que el hombre moderno experimenta como propios. La dificultad surge porque existe una discrepancia temporal entre la obra de arte contemporánea, que expresa el sentimiento contemporáneo por una parte, y el público por otra. Haré solo referencia a la relación entre Van Gogh y el público de su tiempo, entre el público y Mondrian, Van Doesburg y Van der Leek, entre el público y Kruyder, Willink y muchos otros"*.⁵⁶

El problema para la División de Desarrollo Urbano no era tanto el control del desarrollo urbano a tan largo plazo, como la "disparidad temporal" entre el artista y el público, y por ello la larga distancia a recorrer antes de que la "obra de arte" llegara a término era más una ventaja que una desventaja. Se necesitaba tiempo para salvar la distancia. Van Eesteren comparaba incluso el urbanismo con la construcción de las catedrales

siglos atrás, que también ocupó varias décadas.⁵⁷ No había por tanto objeción real a que llegara a ser miembro de la División de Desarrollo Urbano, ya que nunca se había comprometido enteramente con el ideal de De Stijl según lo formuló Mondrian.⁵⁸ Van Eesteren creía que el hecho de su menor separación de la sociedad diaria le permitiría mantener su papel de artista dentro de la División de Desarrollo Urbano y podría continuar actuando como intérprete de la "imagen ideal".

El Plan General de Ampliación y el CIAM

(...)

El crítico de arte italiano F. Dal Co ha escrito: *"El plan para Amsterdam es un ejemplo irreplicable de como una política de desarrollo urbano puede combinarse con las más avanzadas hipótesis teóricas de la cultura arquitectónica internacional del CIAM. Constituye una oportunidad única de llevar a la práctica las maduras pero raras veces verificadas hipótesis, desarrolladas por los más importantes representantes del funcionalismo en arquitectura"*.⁵⁹

¿Cuáles eran aquellas "hipótesis más avanzadas"? Los llamados "principios del CIAM" estaban como hemos visto, ya comúnmente aceptados en la teoría de la urbanística moderna (incorporados en el NIVS), (...) Además, cuando se convirtieron en tema del congreso del CIAM (1933) el Plan General de Ampliación estaba casi completado. El Plan General de Ampliación como ejemplo de investigación previa al diseño fue introducido en el CIAM y no al revés. Los principios del CIAM en lo que se refiere a la ciudad no existían todavía. El esquema que Van Eesteren publicó en el nº 8 de Opbouw de 1935⁶⁰ para el planeamiento de los futuros congresos del CIAM, muestra que la discusión de la ciudad no había avanzado más que en uno de los tres estadios (fig. 14). La intención era dedicar el primer estadio al análisis de las ciudades existentes.

A bordo del S.S. Patris II y en Atenas los delegados estudiaron y comentaron el análisis que les había sido sometido. Van Eesteren, que presidió ese congreso,⁶¹ presentó el material de estudio sobre el que se había basado el Plan General de Ampliación. En ese congreso no se formularon

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

todavía principios ya que la Carta de Atenas consistió fundamentalmente en la crítica de las ciudades existentes. En un congreso posterior, se prepararía un "programa para la nueva ciudad" sobre la base de los diferentes análisis y solo en su tercer estadio el congreso se dedicaría a la "puesta en práctica de las experiencias adquiridas a través del análisis y la programación". En su artículo Van Eesteren comentaba: *"las propuestas para la mejora de nuestras ciudades sobre la base de un programa meditado pueden ser el resultado de un congreso posterior. Por el momento debemos contentarnos con la descripción del lamentable estado de la realidad urbana"*.⁶² Las primeras propuestas para la mejora de las ciudades existentes fueron más tarde elaboradas por Le Corbusier, y se convirtieron en el borrador de la "nueva ciudad" (Carta).

Gracias al papel desempeñado por Van Eesteren en el congreso de 1933 y su propuesta algo posterior de un programa para la "ciudad funcional", nació la idea de que él era el pionero, el organizador que había sugerido un nuevo modelo para Amsterdam en el que los problemas de diseño pasaban a ser en secundarios, pero en Amsterdam Van Eesteren era ante todo un diseñador. La investigación, tal y como se trató el CIAM, fue para él solamente una parte del trabajo del urbanista y podría ser considerada como algo aparte del diseño.

Para determinar de forma más precisa la importancia del Cuarto Congreso es necesario establecer hasta qué punto el involucrarse en la ciudad fue una consecuencia de la "cultura arquitectónica" a la que hace referencia Dal Co. Sin entrar en detalles de los cambios surgidos dentro del CIAM, es evidente que la cultura arquitectónica basada como estaba, en la vivienda individual, no se podía proyectar directamente en la ciudad. No era posible dar una definición exclusiva de funcionalismo como la base de aquella nueva cultura a todos los niveles, desde la vivienda a la ciudad. ¿Hasta qué punto se concebían las "funciones" como funciones sociales históricamente evolucionadas? ¿Hasta qué punto lo eran como el resultado objetivo de la investigación (es decir, autónomas, independientes de la sociedad)?

Mientras que a nivel de vivienda individual

(Segundo Congreso) fue posible analizar "el uso" como ente relativamente autónomo, esto se convirtió en más problemático a nivel de barrio y ciudad. Cuando las "funciones" fueron tratadas como factores objetivos en el plan de Amsterdam, éste fue criticado por el CIAM. Los documentos del CIAM publicados por Steinmann muestran que la crítica iba especialmente dirigida a la falta de atención prestada a las condiciones sociales y económicas, sin tener en cuenta que el desarrollo urbano dependía en gran medida de tales condiciones. En el contexto social existente, las ciudades no solo no podían ser mejoradas, sino que tampoco las nuevas podían ser construidas de forma apropiada.⁶³ Los delegados polacos hicieron ver que aunque los arquitectos no se creyeran capaces de cambiar las condiciones existentes, lo eran e incluso tenían la obligación de expresar sus ideas radicales en términos de arquitectura. Si les preocupaba realmente la ciudad no debían gastar demasiada energía en las ciudades existentes sino dedicarse a planificar la "ciudad funcional" basada en formas de vida comunal.⁶⁴

En otras palabras, si la moderna arquitectura se orienta hacia un nuevo modo de vida (vida liberada) el urbanismo debería seguirla si pretende ser una extensión de la "cultura arquitectónica" y de esta forma asumir un modo de vida liberado. La "ciudad funcional" no debería consistir simplemente en la reorganización de las necesidades existentes, sino en la anticipación de necesidades futuras. Este punto de vista era fundamental en la teoría de Mondrian que Van Eesteren, como hemos visto, no apoyaba completamente. Si el Plan General de Ampliación estaba basado en un modelo (el complejo urbano definitivo), este modelo no derivó del CIAM. La orientación hacia esta imagen urbana finita demostró ser incompatible con las preocupaciones de los arquitectos (por oposición a las de los urbanistas) dentro del CIAM. Van Eesteren todavía intentó despertar el interés de los arquitectos en el urbanismo, sugiriendo que tenían un importante papel que jugar en el plan de ampliación: *"El arquitecto... tiene una gran responsabilidad en el plan de expansión en el que se encuentra inmerso. Por el contrario el plan de expansión según fue formulado en el tercer Congreso de Bruselas debería ser lo suficientemente flexible para no obstruir el desarrollo de la construcción y especialmente de la distribu-*

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

ción de espacios en las áreas residenciales".⁶⁵

Pero esta "flexibilidad" entraba en conflicto con la intención del Plan General de Ampliación de llevar a cabo una imagen urbana ideal por medio de regulaciones de edificación. Pocos meses después de la petición de Van Eesteren de un plan de ampliación flexible, los arquitectos de "de 8" dirigieron una carta al jefe de la División de Desarrollo Urbano, L.G.P. Scheffer, dejando claro que no había sitio para los arquitectos en el plan de Boss en Lommer.⁶⁶ Todo había sido ya decidido, incluso el sistema de parcelación adoptado, aun cuando los arquitectos de "de 8" eran los responsables del comienzo de esa ampliación, dentro del marco del CIAM. A pesar de haber utilizado ampliamente las ideas de esos arquitectos, su papel en la realización de las mismas fue muy limitado. Solo gracias a sus propios esfuerzos se llevó a cabo el esquema alternativo para la distribución de espacios de B. Merkelbach y Ch. Karsten "Het Westen" en el barrio de Landlust (1937). Este fue uno de los primeros ejemplos de construcción de bloques aislados aunque no enteramente consecuente en su puesta en práctica (fig. 15).

La relación entre arquitectura y urbanismo fue la principal crítica realizada en la reunión dedicada al Plan General de Ampliación llevado a cabo por "de 8" y "Opbouw" en la Zuiderkerk en Amsterdam en 1956. Van Eesteren defendió la elaboración detallada de los planes llamando la atención sobre la calidad de los arquitectos participantes, mientras que J.B. Bakema le respondió que *"si la estructura del plan hubiera sido más diáfana, los arquitectos hubieran gozado de más libertad".⁶⁷*

El director de Inspección de Construcción y Vivienda formuló en 1938, críticas al papel de los arquitectos como resultado de unas reglamentaciones de construcción demasiado rígidas para la construcción, esta vez relacionadas con la ejecución del plan Bos en Lommer. En una carta al director de Obras Públicas daba una detallada explicación de sus objeciones al excesivo control de la División de Desarrollo Urbano en la elaboración de los planes: *"Veo el asunto de la siguiente forma: el diseñador del plan detallado de ampliación tiene una idea muy clara del aspecto futuro del barrio en tres dimensiones. Construye una*

maqueta como si dijéramos. Las reglamentaciones de construcción tienen en primer lugar que asegurar la realización final de sus intenciones, en segundo lugar deben asegurar que el barrio mantenga los requerimientos originales. La consecuencia es que las reglamentaciones de construcción son en realidad una descripción de los edificios que se han realizado de acuerdo con las intenciones del diseñador. Pero también es evidente que estas reglamentaciones son tan rígidas que ofrecen limitadas posibilidades para soluciones alternativas que puedan desviarse de la intención del diseñador sin ser necesariamente de inferior calidad. Los numerosos diseñadores que en un futuro se preocupen por la planificación de edificios llegarán, comprensiblemente, a variantes aceptables a las que tienen derecho". (...)

A diferencia de la "cultura arquitectónica" de la Nieuwe Bouwen, el objetivo de regular el uso que se haría de las edificaciones no anticipaba la posibilidad de una realidad liberadora. Era más un tema de "mantener las cosas bajo control". Buen ejemplo fue la controversia entablada acerca de permitir colgar a la vista la ropa para secar, discusiones que duraron años. De acuerdo con la División de Desarrollo Urbano eso era algo indecoroso. Sin la posibilidad de una crítica social, la orientación hacia una imagen urbana coherente llevó más bien a una fijación en la pulcritud. (...)

II LOS PLANES COMPLEMENTARIOS

IMAGEN URBANA Y DESARROLLO URBANO

Si comparamos los objetivos originales con los resultados del Plan General de Ampliación encontramos fuertes discrepancias. El Plan General de Ampliación resultó no ser en absoluto un plan definitivo: toda el área estudiada ha sido construida y todavía estamos muy lejos del año 2000. Se han desarrollado áreas adicionales al norte y sudeste de Amsterdam. Dentro del espacio incluido en el plan podemos contemplar cambios sustanciales: parte de los cinturones verdes planeados han sido construidos, hay muchos más edifi

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Plano de Bosch en Lommer, Amsterdam-Oeste 1936

cios en altura y el número de casas unifamiliares es mucho menor que el previsto (fig. 16).⁶⁸ Por supuesto, el plan tampoco incluía que algunos de los habitantes de las viviendas de Bos en Lommer vieran una autopista al asomarse a sus ventanas (fig. 17). Los planes de un túnel bajo el IJ que se descartaron inicialmente fueron llevados a término. Sin embargo, no todas estas alteraciones del plan original han producido resultados de inferior calidad, ni han afectado a la imagen total de la ciudad en la misma medida. (...)

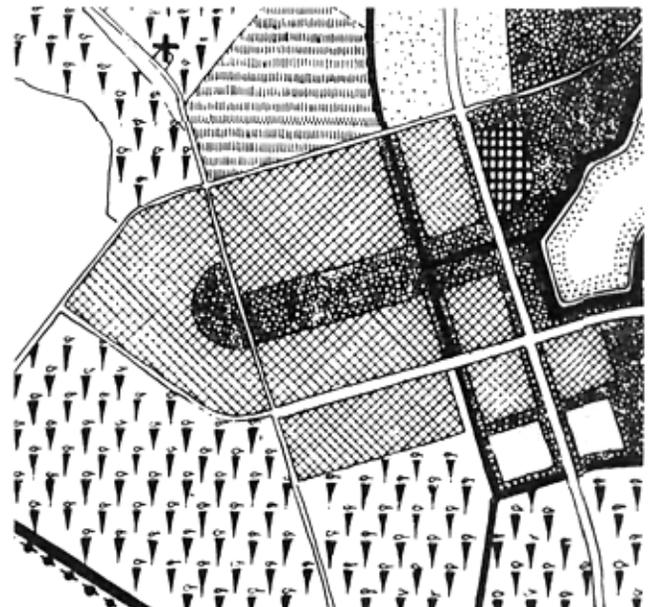
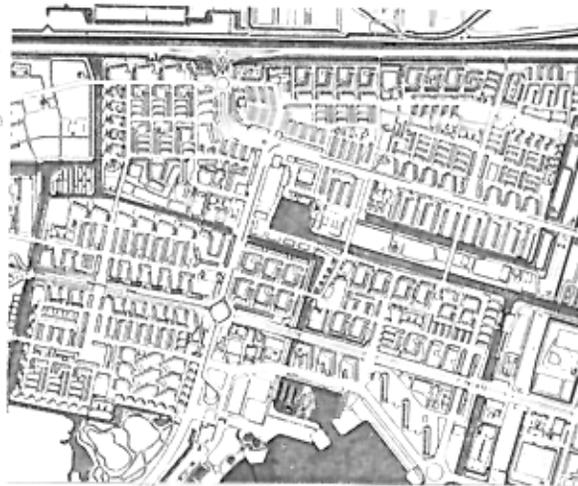
BOS EN LOMMER Y SLOTERMEER (ANTES DE LA GUERRA)

Cuando se hicieron patentes los primeros resultados del plan de Bos en Lommer,⁶⁹ (antes de la guerra) su imagen urbana suscitó críticas desde distintos sectores. A.R. Hulshoff, entonces arquitecto de la ciudad, habló de una "cierta insipidez" y de una "desilusión para el municipio".⁷⁰ También "de 8" expresó su decepción por el resultado: "La promesa que el plan de expansión albergaba no ha sido cumplida. Las bien intencionadas reglamentaciones de construcción han quedado en

papel mojado porque al espíritu y la fuerza les faltaron la coordinación de todos los intereses, para que el interés cultural se antepusiera a los demás, de tal forma que los diferentes barrios pudieran desarrollarse en la forma armónica que Amsterdam se merece".⁷¹ Y sin embargo fue aquí, en Bos en Lommer, donde se adoptó por vez primera el bloque aislado propuesto por "de 8".

Sin embargo, el desacuerdo se centró más bien en la forma en que el plan fue ejecutado. No solo la distancia entre los cinturones verdes era demasiado pequeña para "de 8", sino también el tratamiento arquitectónico, que consideraban por debajo del nivel medio (fig. 18). (...) En Bos en Lommer las condiciones para un "desarrollo armonioso de los barrios" fueron realmente desfavorables. El precio del suelo en la zona interior del proyectado ferrocarril de circunvalación era muy alto y como resultado de la depresión, los costes de la construcción se habían elevado de forma considerable. Además, las viviendas debían ser de precio reducido ya que estaban pensadas para obreros. La imagen urbana venía en consecuencia determinada en gran medida por los

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM



Arriba. Slotermeer: plano de expansión por componentes 1939, vista del lago c.1989 y parcelario 1982
Abajo. Oostdorp: parcelario 1982 y previsión según plano General Expansión 1935

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

estrechos márgenes de la vivienda popular. En Bos en Lommer quedó demostrado que la planificación urbana no era todavía factible ni como un campo de estudio aislado ni como un requisito previo para la vivienda popular.

Los proyectos realizados para el área exterior al ferrocarril fueron más favorables. Al oeste de la ciudad sí sería posible mantener bajo el precio del suelo si se seguía una política eficaz; sería posible una composición más equilibrada de la población, y la economía se habría recobrado probablemente para el momento en que el plan fuera puesto en práctica. El plan Sloterveer, aprobado por la Corona en 1940, parecía poder alcanzar aquellos requerimientos. Se había aplicado consecuentemente el principio de bloque aislado con suficiente espacio de separación. De las 11.000 viviendas planeadas, 3.500 serían casas unifamiliares y 6.000 serían edificios de cuatro o más pisos. El resto serían viviendas de dos pisos y tiendas (contabilizadas como viviendas).⁷²

Menos de un año después, sin embargo, se desataron los primeros ataques al plan debido a su alto costo, y el Director de Obras Públicas, W.A. de Graaf, se sintió obligado a defenderlo como sigue: *"La extensión de la ciudad no es una representación gráfica de, por ejemplo el valor del dinero. No debemos permitir que la expansión de la ciudad se convierta en un peón en el juego de las fuerzas económicas. La ciudad es digámoslo así, eterna y afortunadamente trasciende las fluctuaciones temporales de la economía. Si esto no ocurre, la ciudad se enfrentará a un inhóspito futuro y se convertirá en una fortuita y disparatada aglomeración de años ricos y pobres"*.⁷³ Pero la defensa hecha por de Graaf no pudo detener las crecientes objeciones por parte del Estado a las consecuencias finales del plan para Sloterveer. Después de la guerra, en 1948, el Ministro del Interior afirmó que tales aventuras a gran escala no seguían *"los principios de una política económica eficaz"*.⁷⁴ Por otra parte se necesitaban urgentemente aquellos edificios, ya que la escasez de vivienda había alcanzado proporciones muy serias. Por ello si había que construir viviendas, el plan debería ajustarse a las nuevas circunstancias. (...)

Notas

1. J.W. van Zundert, *Het bestemmingsplan*, Alphen ald Rijn 1980, p. 22
2. W.J. Bruyn, *Delegatie bij planvoorbereiding*, Amsterdam 1976, p. 26
3. E. Ottens, *Ik moet naar een kleinere woning omzien want mijn gezin wordt te groot*, Amsterdam 1975, p. 113
4. Documentos Municipales, 1935, sección II, p. 113
5. Consultar lista de miembros: P. de Ruyter, "Over de opkomst van de moderne stedenbouw en planologie 1870-1945", *Akt 2* (1980), p. 16.
6. S.J. van Embden, *Amsterdam's Toekomstige Gedaante*, Amsterdam 1931, introducción.
7. Groep Groot Amsterdam y NIVS, *Het Uitbreidingsplan van Groot Amsterdam*, Haarlem 1926.
8. Ver nota 7, p. 6
9. Ver nota 7, p. 2
10. Ver nota 7, pp. 17-18
11. Ver nota 7, pp. 25-29
12. Groep Groot-Amsterdam y NIVS, *Amsterdam's toekomstige ontwikkeling*, Haarlem 1926
13. Ver nota 12, p. 6
14. *Rapport van de tuinstadcommissie*, Amsterdam 1929, p. 17
15. Ver nota 14, p. 23
16. Documentos Municipales, 1928, sección II, p. 226
17. Ver nota 2, p. 34
18. Documentos Municipales, sección II, p. 229
19. Documentos Municipales, 1928, sección II, p. 251
20. H.van der Weijde, *Het Werk van mr. Dick Hudig*, Alphen a/d Rijn 1970, p. 22
21. H.J. Angenot, "Schets van de eerste kwart eeuw stedenbouwkundig onderzoek in Nederland", *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, 3 (1973), pp. 38 ff.

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

22. Fundación Russel Sage (dir. Th. Adams,) *Regional Survey of New York and its Environs*, publicado entre 1924 y 1931.
23. R. Roegholt, *Amsterdam in de 20e eeuw*, deel I, Amsterdam 1976, p. 83.
24. Gastcollege C. van Eesteren, Instituto de Artes Histórica de Amsterdam, enero 1980.
25. *Plan General de Ampliación, Memorándum Aclaratorio*, Amsterdam 1934, p. 29.
26. Ver nota 25, p. 143.
27. Ver nota 25, p. 143.
28. Ver nota 25 p. 31.
29. Ver nota 25 p. 33
30. Ver nota 26 p. 86
31. Ver nota 25. p. 33
32. Ver nota 25, p. 14
33. Informe verkeersintensiteit Osdorp, 1956, archivos División de Desarrollo Urbano.
34. Ver nota 2, p. 134
35. Carta dirigida por el Departamento de Vivienda al concejal de vivienda 12,-6-1953, archivos del Departamento de Vivienda
36. Ver nota 25, p. 17
37. C. van Eesteren, "De stadsontwikkeling van Amsterdam"
38. Carta del concejal de educación al concejal de Obras Públicas, 13-7-1935, archivos de la División de Desarrollo Urbano.
39. Ver nota 38
40. Documentos Municipales, 1935, sección I, p. 885
41. Documentos Municipales, 1935, sección II, p. 1206
42. Ver nota 41 p. 1206
43. Ver nota 41, p. 1215
44. Las reglamentaciones de construcción se refieren a un componente del plan de expansión, para diferenciarlo de la Ordenanza de construcción que se refiere a toda el área del Municipio.
45. Actas de las reuniones de los directores de departamento, 17-22-1936, archivos División de Desarrollo Urbano.
46. Carta dirigida por la Inspección de Construcción y Vivienda al concejal de Obras Públicas, 23-11-1983, archivos División de Desarrollo Urbano.
47. Acta de la reunión de la Comisión Permanente para los planes de expansión, 6-2-1939, referente al borrador de ampliación del plan Sloterveer, archivos División de Desarrollo Urbano.
48. Carta dirigida al concejal de Obras Públicas, 27-3-1952; y Memorándum aclaratorio del borrador del plan de expansión "tuinstad Sloterveer", 27-3-1952.
49. *De Stijl*, VII (1927), p. 96
50. C. van Eesteren, "Moderne stedenbouwbeginnselen in de praktijk", *De Stijl*, VI 10/11, (1925), p. 166.
51. Loc. cit. p. 167
52. P. Mondrian, "Neo-plasticismo", *i10*, 1/1 (1972), p. 15
53. Ver por ejemplo P. Mondrian, "Natuurlijke en abstracte realiteit, Trialoog", *De Stijl*, III, 7 (1920), p. 60
54. Ver nota 52, p. 15
55. Th. K. van Lohuizen, *De eenheid van het stedenbouwkundig werk*, Rotterdam 1948, p. 3
56. C. van Eesteren, *De conceptie van onze hedendaagse nederzettingen in cultuurlandschappen, hun verschijningsvorm en uitdrukking*, Amsterdam 1943, p. 13
57. Ver nota 56, p. 17
58. Sin embargo, la relación con Van Doesburg, fue más compleja. Cuando se reunieron, Van Doesburg ya se había disociado abiertamente de Mondrian a causa de la separación de éste último de la realidad existente.
59. F. Dal Co, "De balans van de jaren dertig (1933-1940)", *Architectuur en volkshuisvesting, Nederland 1870-1940*, Delft 1980, p. 156.
60. C. van Eesteren, "De functionele stad", *De 8 en Opbouw*, 10/11 (1935), p. 107
61. Van Eesteren fue elegido presidente del CIAM en el Congreso de 1930. Fue la primera vez que participó.
62. Ver nota 60, p. 105
63. M. Steinmann, CIAM. *Dokumente 1928-1939*, Basilea, 1979, p. 116

PLAN GENERAL DE AMSTERDAM

64. Ver nota 63, p. 117

65. C. van Eesteren, "De functionele stad", *De 8 en Opbouw*, 10/11 (1935), p. 118

66. Carta de "De 8" a L.S.P. Scheffer, 18-11,1938, Archivos División de Desarrollo Urbano.

67. Informe de la reunión de "De 8" y "Opbouw" en el Zuiderkerk, Amsterdam, 2-3-1956. Archivos B. Merkelbach, SAM/NDB.

68. Ver nota 2, pp. 14-15

69. Bos en Lommer no estaba formalmente incluida en el Plan General de Ampliación, porque fue aprobada por la Corona en 1939.

70. Informe del comité para el concurso Bosch en Lommer, 8-8-1940, archivos B. Merkelbach, SAM/NDB

71. "De 8, Gemeentebestuur en stadsuitbreiding", *De 8 en Opbouw* (1939), p. 249

72. Notas aclaratorias del borrador del plan maestro para Sloterveer, Marzo 1952, archivos Obras Públicas.

73. Carta dirigida por Obras Públicas al concejal de Obras Públicas, 2-3-1941. archivos División de Desarrollo Urbano.

74. Carta del Gobierno Provincial de Noord-Holland al Ejecutivo Municipal de Amsterdam, 27-10-1948, archivos Obras Públicas.

Advertencia:

Las notas han sido renumeradas respecto del orden original al haberse suprimido partes del texto, incluyendo las notas correspondientes. Consecuentemente también han sido renumeradas las referencias entre las propias notas.

Ilustraciones:

HELINGA, Helma: Op. cit.

FANELLI, Giovanni: *Architettura, edilizia, urbanistica*. Olanda 1917-1940, Firenze 1968

AAVV: *Olanda 1870-1940. Città, Casa, Architettura*, Milano 1980

UR, 8, Barcelona 1985