

La isla de Haveneiland en Ijburg (Ámsterdam). El espacio público que emergió del agua

Fernando-Miguel García-Martín

Sara Bindo

Claudina Barrado Doval

Fernando-Miguel García-Martín

Arquitecto por la E.T.S. de Arquitectura de Madrid.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Cartagena

fernando.garcia@upct.es

Sara Bindo

Arquitecto por la Universidad de Roma Tré.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Madrid

sara_bindo@hotmail.com

Claudina Barrado Doval

Arquitecto por la E.T.S. de Arquitectura de Madrid.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Madrid

claudinabarrado@gmail.com

RESUMEN

Levantar ciudad desde cero, sobre lo que antes era agua y se convierte en una isla es una ocasión extraordinariamente rara. Esta singularidad provoca repensar las formas y los modos de hacer urbanismo. En Haveneiland (Ámsterdam) la apuesta es por la riqueza de los espacios libres a través de la creación de una amplia variedad de éstos tanto en la superficie pública como en la privada. Para conseguirlo destacan los modos de planificación en una segunda posibilidad de diseño y de gestión a través de consorcios de colaboración. Los resultados de este proceso, ejemplificados en dos manzanas, la 23 y la 24, se exponen en este artículo.

Palabras clave: Morfología urbana, espacio libre, planificación urbanística.

ABSTRACT

Raise a city on what was once water and it was built an island is an extremely rare case. A rethink of ways to make urbanism is caused by this singularity. In Haveneiland (Amsterdam) the target is to achieve a wealth of open spaces through the creation of a wide variety of them into both public and private space. The measures on planning procedures, including a second stay in design, and management, with formation of collaborative partnerships stand out in this Dutch case. The results of this process, exemplified in two blocks, the 23 and the 24, are presented in this article.

Keyword: Urban morphology, open space, urban planning.

La isla de Haveneiland pertenece al archipiélago artificial de Ijburg, creado a base de ganar terreno al mar interior IJmeer próximo a la ciudad de Ámsterdam, Países Bajos. En esta misma localización, «Jo» van den Broek y Jacob Bakema proyectaron en 1965 el famoso Plan Pampus para una ciudad de 350.000 residentes como expansión de la capital holandesa. Sin embargo, la estrategia nacional cambió y el proyecto de construir una nueva ciudad sobre el agua se abandonó en favor de la localización de la población en otros núcleos en expansión como Purmerend Hoom, la new town de Almere o el también famoso barrio de Bijlmermeer en Diemen. El proyecto de ocupar el mar de IJmeer vuelve al debate en la década de los 80 por el crecimiento de población en la conurbación del

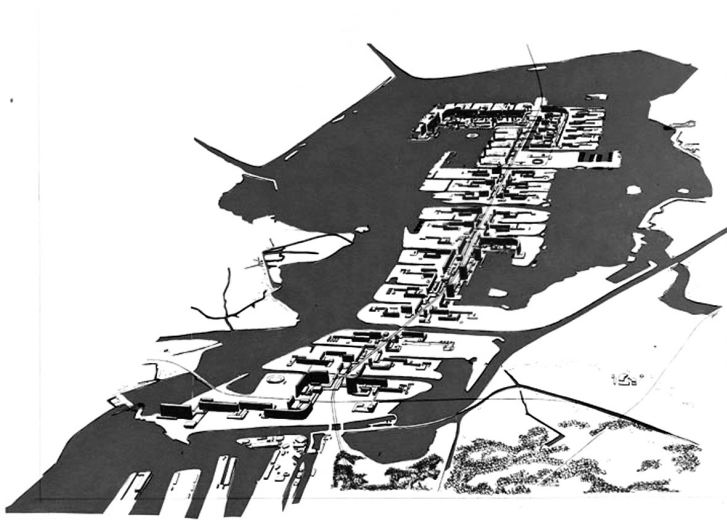


FIGURA 1. EL PLAN PAMPUS SE ADENTRA EN EL MAR A LO LARGO DE UNA GRAN COLUMNA VERTEBRAL COMPUESTA POR UNA GRAN VÍA RODADA Y UN MONORRAÍL. PERPENDICULAR A ESTE EJE, TORRES Y GRANDES BLOQUES DE VIVIENDAS CON UNA CAPACIDAD DE HASTA 350.000 HABITANTES, MUY SUPERIOR A LA DE IJBURG. (FUENTE: BAKEMA, J.B. Y VAN DEN BROEK, J.H., 1964. NAI COLLECTION, BROX 1411T1).

Randstad, que se extiende en torno a los grandes polos de Ámsterdam, Rotterdam y Utrecht, superando en la actualidad los 7,1 millones de habitantes en una superficie de 8.300 km². De esta superficie, la mitad son superficies urbanas y albergan 6,6 millones de habitantes. El Randstad es, por lo tanto, una de las conurbaciones europeas más pobladas y más densas, con hasta 1500 hab/km² en las áreas urbanas [1].

En el área cercana a Ámsterdam, las posibilidades de crecimiento se restringían por la cercanía de zonas naturales protegidas como Bovenkerkerpolder al sur y Landelijk al norte y del aeropuerto de Schipol, dejando como única opción la expansión hacia el este, el Nieuw Oost.

En 1996 se toma finalmente la decisión por parte del ayuntamiento de Ámsterdam de construir el archipiélago. Se recupera el esquema de los ochenta para el desarrollo de un distrito VINEX, acrónimo de la *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra* (Cuarto informe en Planeamiento Espacial Extra) documento de referencia y guía para el desarrollo de las ciudades holandesas en los últimos veinte años. Construir sobre el mar era obviamente una decisión polémica y se despertó un fuerte debate, centrado principalmente en los efectos negativos sobre el ecosistema del lago IJ, que obligó a la realización de un referéndum el 19 de Marzo de 1997 en el que el «no» alcanzó la mayoría pero sin alcanzarse el número suficiente de votos para validar el resultado.

A partir de este momento del Departamento de Planeamiento inició los trabajos de construcción de IJburg según el esquema de diseño de Palmboom & Van den Bout. Se trataba de uno de los mayores desarrollos de la región metropolitana con una población que alcanzará las 45.000 personas, actualmente es de 11.000 habitantes, en un total de 18.000 viviendas. El conjunto de las seis islas, Steigereiland, Haveneiland Este y Oeste y las tres Reitlanden, grande, pequeña y Este, son por lo tanto de propiedad pública, algo frecuente y característico del urbanismo holandés. Para una fase posterior han quedado cuatro islas más: Centrumeiland, Middeneiland, Strandeiland y Buiteneiland.

[1] De hecho, los Países Bajos tienen la densidad de población más alta de todos los países europeos, exceptuando los microestados, con 492,2 hab/km². El valor es aún más impactante si se compara con el resto de países de la Comunidad Europea. La vecina Bélgica es la única que se aproxima con 358,7 hab/km². De los grandes estados destaca Alemania con 229 hab/km², y mucho más lejos en densidad queda España con 91,8 hab/km².

(Fuente: Eurostat <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>>)

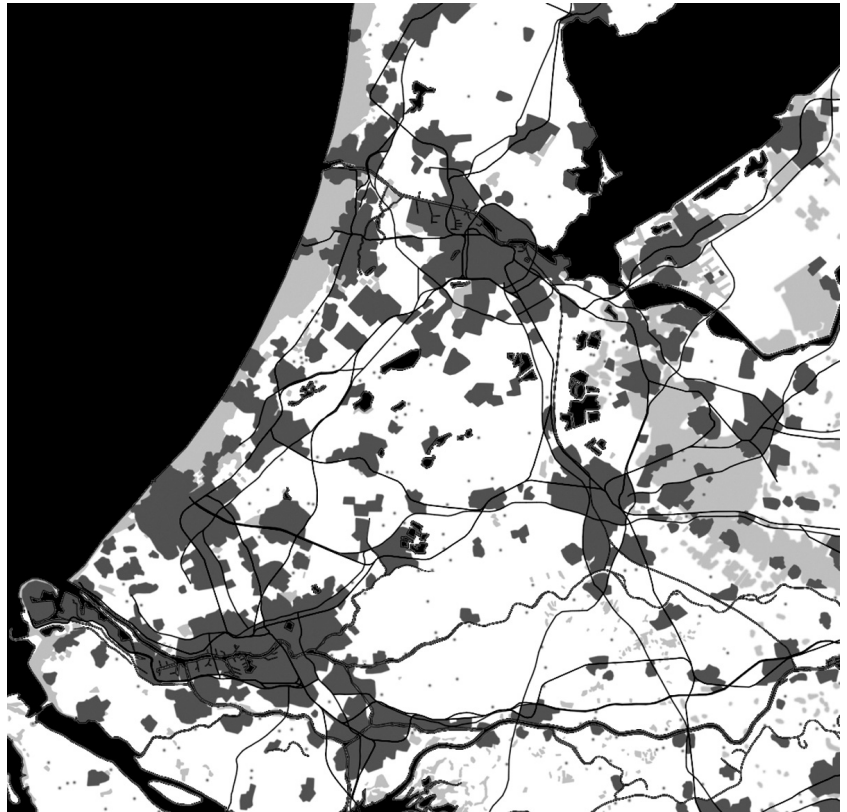


FIGURA 2. MAPA ESQUEMÁTICO DE LA CONURBACIÓN DEL RANDSTAD. EN GRIS OSCURO SE MUESTRAN LAS ÁREAS URBANAS Y MÁS CLARO LOS ENTORNOS NATURALES, BOSQUES Y DUNAS. (FUENTE: <[HTTP://ES.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/ARCHIVO: RANDSTAD.PNG#FILE](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Randstad.png#file)>).

El plan de Haveniland West.

La primera fase del proyecto fue la isla de Haveneiland oeste, con diseño urbano a cargo de Felix Claus, Frits van Dongen y Tom Schaap. Separada de la tierra firme de Diemen por un área de protección de las marismas que crea una gran zona verde, la isla se comunica con Ámsterdam mediante vías para vehículos privados y transporte público que enlazan con el anillo de circunvalación de la ciudad y con el centro. También existen vías destinadas exclusivamente al tráfico peatonal y de bicicletas.

El diseño urbano de Haveneiland utiliza una retícula de calles y manzanas de bloques de edificación de varias alturas, alejándose de los modelos de baja densidad frecuentes entre los barrios VIMEX. Como se irá viendo en la descripción del conjunto, existe una apuesta por la densidad, pero también por la compacidad y diversidad de espacios libres y tipos construidos.

El tejido está formado por una trama ortogonal de manzanas regulares de 176 metros de longitud en la dirección noroeste-sureste y de entre 70 y 90 metros de profundidad en la dirección perpendicular, siendo más estrechas según se alejan de la vía principal.

Esta vía, Ijbuglaan, en dirección noroeste-suroeste con un giro hacia el Este para atravesar en diagonal la retícula, tiene forma de gran aveni-

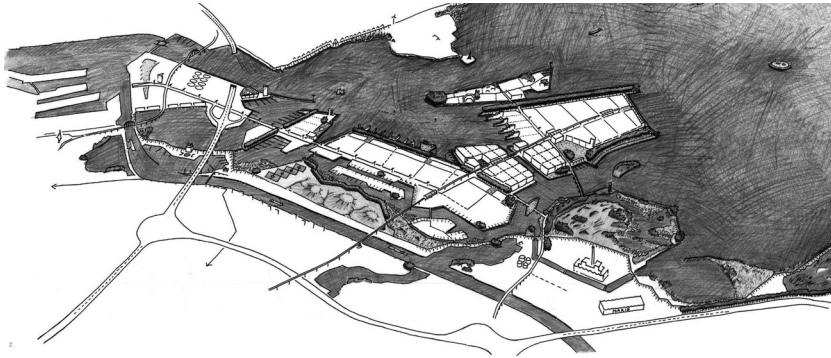


FIGURA 3. BOCETO DEL DISEÑO DEL ARCHIPIÉLAGO DE IJBURG. (FUENTE: PALMBOUT-URBAN LANDSCAPES, 2009)

da con un ancho de 52 metros, dos carriles en cada sentido de circulación, una plataforma central reservada al transporte público (tranvía y autobús) y aceras de 10 metros con carril bici.

A lo largo de esta vía se concentran las paradas de transporte público, situadas cada 400 m., superior a las distancias usualmente recomendadas con el objetivo de que el tiempo de conexión con la ciudad sea el menor posible reduciendo el número de paradas. El tiempo final del trayecto desde IJburg al centro de Ámsterdam (Centraal Station) es de 15 minutos, con una frecuencia de paso también de 15 minutos.

El resto de vías tienen un ancho de 20 m., con un carril por sentido y dos bandas de aparcamiento. Todas estas vías secundarias forman un área 30 en el que la velocidad máxima permitida es de 30 km/h y el peatón tiene prioridad frente al coche. Sin embargo, como singularidad, la delimitación de las manzanas no se realiza exclusivamente por calles, sino que un sistema de canales rompe la trama generando variedad. Estos canales, a diferencia de lo que sucede en el resto de la ciudad, donde se sitúan siempre a lo largo de las calles, se encuentran seccionando manzanas.

De la retícula se liberan algunas celdas para destinarlas a espacios verdes. Aparece así un parque de distrito, el Theo Van Goghpark, y tres parques más pequeños que albergan distintos usos como juegos de niños, un mercadillo temporal diario, pistas deportivas, etc. Al noreste de la isla existen unas playas.

Situados estratégicamente dentro o fuera de la trama de manzanas aparecen los equipamientos, denominados «sólidos» por ser edificios exentos sin uso prefijado en el plan. En la realidad están resultando edificios de usos mixtos combinando distintos usos dotacionales en un mismo sólido e incluso combinándose con usos residenciales. Sin embargo, los vecinos manifiestan su descontento por la lentitud en el desarrollo de los equipamientos, provocando carencias que tratan de ser paliadas con construcciones temporales.

Además de los equipamientos, edificios de uso terciario salpican la trama residencial. Por un lado se crea un centro terciario en torno al puerto, con oficinas y restaurantes, para dotar al área de actividad tanto durante el día como durante la noche. Por otro lado se concentra la actividad comer-

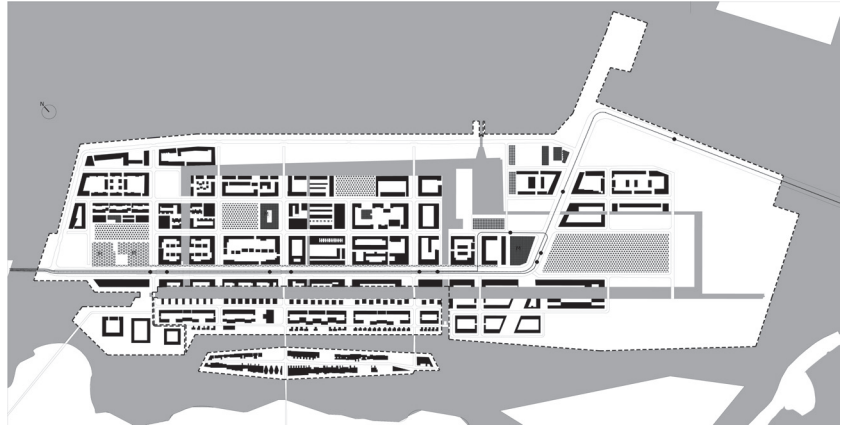


FIGURA 4. HAVENEILAND Y RETIELAND EN 2011, ESTADO DE DESARROLLO.
(FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA).

cial a lo largo del margen Este de la gran avenida, Ijburglaan. Un bloque de uso mixto comercial y residencial de mayor volumen que el resto de las edificaciones de la avenida conforma uno de los hitos de la isla.

El tejido residencial se agrupa en dos tipos principales. El primero es el usado en toda la isla de Haveneiland que será analizado específicamente en los siguientes apartados. El segundo tipo es el utilizado en las islas de GroteRieteland y KleineRieteland, compuesto por parcelas para la autoconstrucción de viviendas unifamiliares. Con unas exigencias estéticas más relajadas se pretendía una gran variedad de estilos siendo el espacio público el que da coherencia a estas actuaciones.

Un nuevo tipo de espacio abierto en las manzanas residenciales.

La singularidad de la construcción de una isla sobre el mar dota de interés particular al conjunto de Ijburg y a Haveneiland. Sin embargo, es la manera en que se han trabajado las manzanas residenciales y los resultados producidos la enseñanza más trasladable a otras situaciones en «tierra firme».

La ordenación global de la isla descrita era un tablero común de juego, con unas reglas bastante rigurosas. Sobre esta malla rígida, las casillas del tablero serían las elegidas para dotar a la isla de riqueza espacial a través de la ordenación de la edificación y los espacios libres de cada manzana. Y para conseguirlo, no se determinó la diversidad morfológica desde el planeamiento sino que introdujeron una serie de indicaciones generales sobre la forma y sobre el modo de gestión que no la incitaran y permitieran.

Las manzanas, como ya se ha dicho, tienen 176 metros de largo y una profundidad que varía de 90 a 70 metros, resultando superficies amplias de entre 1,2 y 1,6 ha. Resulta inevitable comparar estas dimensiones con las de otras mallas como las de Cerdá en Barcelona, de 113x113 m. y una superficie similar aunque de forma cuadrada, limitando las posibilidades de relación con el espacio interior libre. En New York si se utilizaron manzanas alargadas de grandes dimensiones, hasta 280x65 m. en las que se

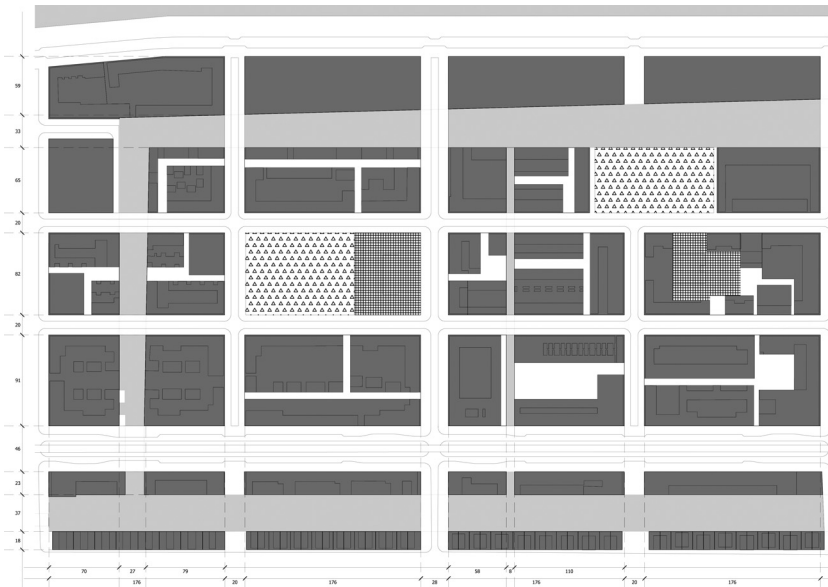


FIGURA 5. RESULTADO TRAS LA SUBPARCELACIÓN POR APERTURA DE RECORRIDOS PEATONALES INTERIORES A LA MANZANA DE UN FRAGMENTO DE HAVENEILAND. (FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA).

fueron creando cortes en el lado largo para responder a las necesidades de la edificación que crearon recorridos alternativos a la malla viaria principal.

En comparación, otros modelos más modernos de ensanches reticulados españoles optan por reducir la manzana para posibilitar que se completara con una única promoción. Así, los ejemplos de Madrid Sur, 76x76 m., o Pino Montano en Sevilla, 88x41 m., carecen de la riqueza de espacios derivadas de una planificación en segundo término.

Volviendo a Haveneiland, como la longitud era bastante amplia se tomó la decisión de que cada una de las manzanas debiera estar seccionada al menos una vez por un camino peatonal que la atravesara. De esta manera se abría la posibilidad de la existencia de una amplia variedad de parcelas y, consecuentemente, una variedad en las edificaciones al no existir uniformidad ni en el tamaño ni en el contexto de los bloques. De hecho, la combinación de esta medida con la introducción de caminos peatonales ocasiona que no existan dos parcelas iguales en toda la isla y que se generen recorridos peatonales y ejes visuales de interés.

A la vez, estos recorridos zigzagueantes por el interior de las manzanas permiten la aparición de viviendas con acceso desde estos espacios, dando respuesta a la demanda de viviendas familiares con entrada a pie de calle convirtiéndose así en un tipo característico de la isla. Esta idea tiene como referentes previos la ciudad histórica holandesa de los canales de los siglos XVI al XIX con alargados conjuntos de viviendas estrechas. En estas viviendas, los impuestos gravaban los metros de fachada a la calle, así que para evitarlos se generó un tipo de estrechas pero profundas parcelas con acceso directo desde el espacio público y un patio posterior en el que se hacía la vida privada. Este mismo esquema se repite también a principios del siglo XX en algunas manzanas de H.P. Berlage, como el famoso Ámsterdam Zuid o el Harmoniehof, con acceso directo desde la calle y patio posterior de

carácter más privado. En el caso de Haveneiland, estas viviendas cuentan con al menos tres alturas hacia las calles y un mínimo de dos cuando el acceso es desde los espacios interiores de manzana.

Sin embargo, la planificación pretendía evitar las bajas densidades que sí estaban presentes en otras intervenciones VINEX. La demanda de vivienda, el deseo de dotar de una densidad crítica a la isla y la necesidad de rentabilizar el alto coste de construcción exigió que se establecieran unas densidades elevadas. En consecuencia, los populares tipos de vivienda con acceso propio se mezclan con otras edificaciones de hasta nueve alturas en forma de bloque o torre. La combinación ocasiona la aparición de espacios interesantes y sorprendentes.

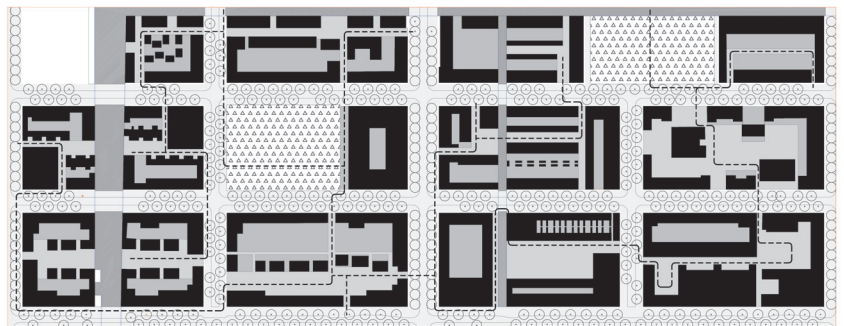
Este denominado «nuevo tipo de espacio abierto» [2] puede entenderse como un intento de recuperación del espacio público por los ciudadanos, tanto de los vecinos como de los viandantes. Y, en este caso, recuperación tiene un sentido de apropiación, de colonización. A la diversidad de manzanas, bloques, jardines, patios y plazuelas de todo tipo que crean una gradación de espacio libre paralelo al de las calles se une una última capa de transición entre lo construido y el espacio público al regularse un retranqueo de 1,5 m en todas las manzanas que permite a los vecinos ocupar el espacio libre inmediato al acceso a su vivienda.

Tom Schaap, uno de los diseñadores de Haveneiland, ha comentado la intención de recuperar la sensación de sentarse a la puerta de la vivienda propia en unas vías que permitan paseos erráticos.

La gestión de la propiedad y la planificación negociada en segunda instancia.

Para conseguir esta diversidad y riqueza debía existir un sistema gestión y planificación que lo permitiera. Como es habitual en Holanda, el suelo era de propiedad pública, en este caso incluso era suya la creación, por lo que la administración fue la encargada de la planificación y urbanización del conjunto. Posteriormente subastaba la parcelas a promotores privados para su edificación y financiaba un porcentaje, el 30%, de viviendas sociales para

FIGURA 6. EL NUEVO ESPACIO PÚBLICO ENTRE MANZANAS, RECORRIDOS.
(FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA)



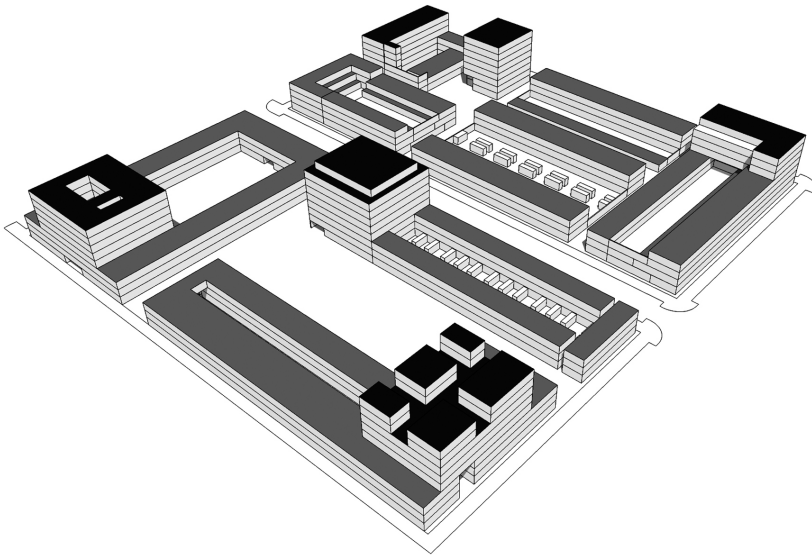


FIGURA 7. VOLUMETRÍA DE LAS MANZANAS 23 Y 24.
(FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA).

familias sin recursos y otro, también el 30%, de precio tasado para rentas medias destinándose así sólo el 40% a viviendas libres.

Con este sistema se garantizaba la presencia de la administración en el desarrollo de la edificación de cada manzana. Para su coordinación se crearon inicialmente consorcios entre los promotores privados resultantes de los procesos de subasta y el ayuntamiento y se nombró a un arquitecto responsable de la coordinación con los equipos de arquitectos de cada una de las subparcelas.

Esta fórmula en la que también entraban los propios clientes, resultó enriquecedora para el resultado espacial, pero lenta y costosa. Además, el hecho de que los promotores privados se encargaran de la urbanización de los espacios libres del interior de las manzanas que luego serían de acceso público bajo los estrictos criterios reguladores del Ayuntamiento y del Comité de Estética provocó el rechazo de los propietarios.

Ante estos problemas, en los últimos desarrollos de la isla, en la parte Este, en los que el presupuesto era menor, se otorgó la responsabilidad del desarrollo de cada manzana a un único promotor que realizaba un proyecto único habiéndose rebajado la calidad del diseño e incluso de la construcción.

El modelo de espacio urbano también ha levantado algunos problemas en su gestión. Un ejemplo sería la relación de los canales con los edificios que los flanquean en la que al no existir un vial público que permita la circulación se está produciendo la privatización de los canales e incluso la aparición de pequeños muelles privados colonizando este espacio público, lo que ha despertado protestas por parte de los funcionarios de canales a Ips que todavía no se les ha dado solución.

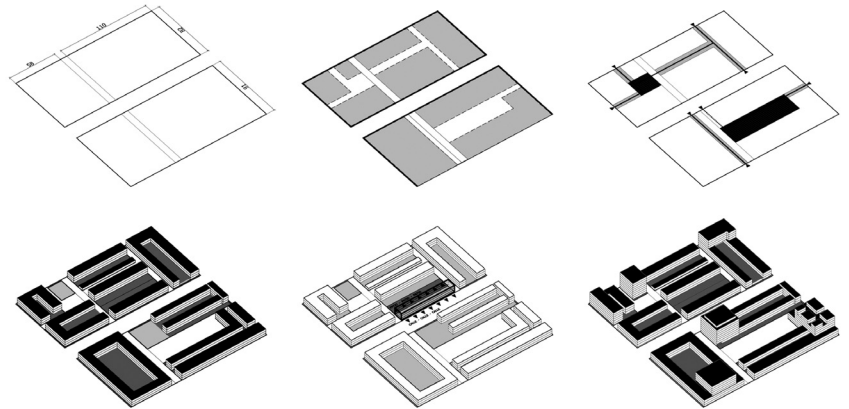


FIGURA 8. ESQUEMA DE COMPOSICIÓN DE LAS MANZANAS 23 Y 24. DE IZQUIERDA A DERECHA Y DE ARRIBA ABAJO: A) DIVISIÓN CON EL CANAL; B) DELIMITACIÓN DEL ESPACIO PRIVADO CON RETRANQUEO OBLIGATORIO; C) GENERACIÓN DE RECORRIDOS POR ESPACIOS LIBRES INTERIORES; D) DISTRIBUCIÓN DE BLOQUES LONGITUDINALES DE 3 O 4 ALTURAS; E) TODOS LOS BLOQUES CON FACHADA A ESPACIO DE USO PÚBLICO Y A PATIO PRIVADO; F) DISTRIBUCIÓN DE VOLÚMENES EN ALTURA. (FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA).

El proceso compositivo de la escala cercana con el ejemplo de las manzanas 23 y 24.

Las manzanas 23 y 24 de Haveneiland son dos de los ejemplos más exitosos de los resultados obtenidos a partir de este proceso de diseño. Ambas manzanas tienen espacios interiores complejos y públicos, que forman parte de los recorridos peatonales que recorren la isla.

La manzana 23 linda con la avenida Ijburglaan. Su desarrollo fue coordinado por Architekten Cie, estudio que también es autor de uno de los tres bloques de la manzana. Los otros dos son responsabilidad de Dyck van Gameren y VMX. El diseño comenzó en el año 2000 y en el 2004 se inició la construcción de las 218 viviendas libres, sociales y de alquiler que alberga. La manzana 24 es colindante con la anterior, en este caso el estudio de arquitectos coordinadores es Meyer Van Schooten. El diseño se extendió desde 1999 hasta el 2005 y la construcción de 2004 a 2006. Tiene un total de 170 viviendas, incluidos un porcentaje para ancianos.

La formalización de estas dos manzanas sigue un esquema compositivo en el que se puede ver la influencia de las determinaciones establecidas en el planeamiento para la conformación final del espacio urbano. En primer lugar las parcelas iniciales de 91 y 82 metros de profundidad y 176 metros de largo son divididas por un canal resultando cuatro áreas distintas entre sí.

El segundo paso consiste en la diferenciación de la superficie privada de la pública respetando los recorridos peatonales a través de la manzana y la creación de espacios verdes libres en el interior. La separación entre lo público y lo privado se diluye, dentro de la superficie privada, con una banda de retranqueo de 1,5 metros obligatoria en todo el perímetro de las manzanas, exceptuando el lado de la manzana 23 que linda con Ijburglaan, en el que al existir locales comerciales no se dan estos espacios de transición del espacio doméstico al espacio público.



FIGURA 9. EL BLOQUE DE VAN GAMEREN DESDE LA AVENIDA DE IJBURGLAAN.
(FOTOGRAFÍA: FERNANDO M. GARCÍA-MARTÍN)

A continuación, en estas dos manzanas, se distribuye la edificación maximizando el número de viviendas con acceso propio dispuestas en bloques longitudinales de 3 y 4 alturas al exterior y un mínimo de 2 en los espacios interiores. Cada una de estas viviendas tiene un pequeño patio en su parte posterior dentro de un espacio libre privado propio de esa subparcela. Por último aparecen una serie de volúmenes en altura para alcanzar la densidad requerida.

Resultante de este proceso compositivo, la manzana 23 queda dividida por un canal, que en el plan original estaba cruzado por dos puentes y se creaba un espacio interior que finalmente no fructificó. A un lado del canal se sitúa un único bloque proyectado por el estudio Architekten Cie. Al otro lado los bloques de Dyck van Gameren y VMX encierran una zona verde, con unas generosas dimensiones de 86x33 m.

El bloque de Van Gameren es un edificio en forma de L en el que el lado largo tiene viviendas a ambos lados de una calle interior. De ellas, las que se encuentran hacia el interior de la manzana tienen patios privados pegados a la zona verde interior. Las viviendas hacia el exterior de la manzana no tienen jardines privados y en los bajos de las mismas se sitúan locales comerciales con fachada a la avenida Ijburglaan. Son viviendas unifamiliares de tres alturas con fondo de 8,7 m. y ancho de 5,7 m. El lado corto de la L es una torre ocho alturas en la que se sitúan las viviendas sociales de la promoción, que se remata con unos característicos módulos en almena.

El edificio de VMX es opuesto al de Van Gameren en la zona verde interior. Es un rectángulo cerrado con viviendas en el perímetro, bandas ajardinadas que median entre las viviendas y el interior de la manzana y patios privados en el interior del conjunto. Este edificio también une tipologías de viviendas unifamiliares de tres alturas y dimensiones en planta de 7,5x5,5 m., con una torre de ocho alturas en el extremo noroeste del edificio hacia Ijburglaan. El aparcamiento de las viviendas de tres alturas se resuelve en la planta baja de la torre mientras que el de las viviendas de la torre

FIGURA 10. ESPACIO INTERIOR DE LA MANZANA 23 Y EL BLOQUE DE VMX ARCHITECTS.
(FOTOGRAFÍA: FERNANDO M. GARCÍA-MARTÍN).



FIGURA 11. BLOQUE EN U DE MEYER VAN SCHOOTEN.
(FOTOGRAFÍA: FERNANDO M. GARCÍA-MARTÍN).



funciona con un ascensor que eleva los coches a cada piso. En la manzana 24, el canal que secciona el espacio interior de la manzana está conectado por un puente que une los dos sectores creando un espacio común a las seis subparcelas. En el extremo Este hay un edificio en forma de U proyectada por Meyer Van Schooten con aparcamientos en el patio interior y viviendas en dos y tres pisos en los lados largos de la U y una torre en el corto.

En la zona central de la manzana hay dos proyectos de Claus en Kaan. Uno de ellos consiste en dos bandas de viviendas unifamiliares de tres pisos de altura con jardines privados y el otro con una banda viviendas con la misma tipología, triplex con fondos de 10 m. y 6 m. de ancho, pero con aparcamientos al final del jardín privado, entre estas dos actuaciones se crea un espacio donde juegan los niños. Al otro lado del canal hay tres proyectos más. Un bloque, de Meyer Van Schooten, un edificio de viviendas para ancianos, de ANA, y otro bloque, de Claus en Kaan. Entre estos tres proyectos hay una plaza de cuadrada de 25 m. de lado.

Las viviendas de estas dos manzanas son pasantes o con dos orientaciones. Son viviendas de tres crujías, una central donde se sitúan el núcleo de comunicaciones y los baños, y dos laterales para las estancias. En general los salones se encuentran hacia el interior de la manzana independientemente de la orientación. Los accesos son desde la calle en todas las viviendas perimetrales en las que el retranqueo de 1,5 m. facilita la transición del



FIGURA 12. CANAL ARTIFICIAL ATRAVESANDO LA MANZANA 24. (FOTOGRAFÍA: FERNANDO M. GARCÍA-MARTÍN).



FIGURA 13. EL ESPACIO INTERIOR DE LA MANZANA 24, CON EL BLOQUE DE CLAUS EN KAAEN Y EL EDIFICIO DE VIVIENDAS DE ANA. (FOTOGRAFÍA: FERNANDO M. GARCÍA-MARTÍN).

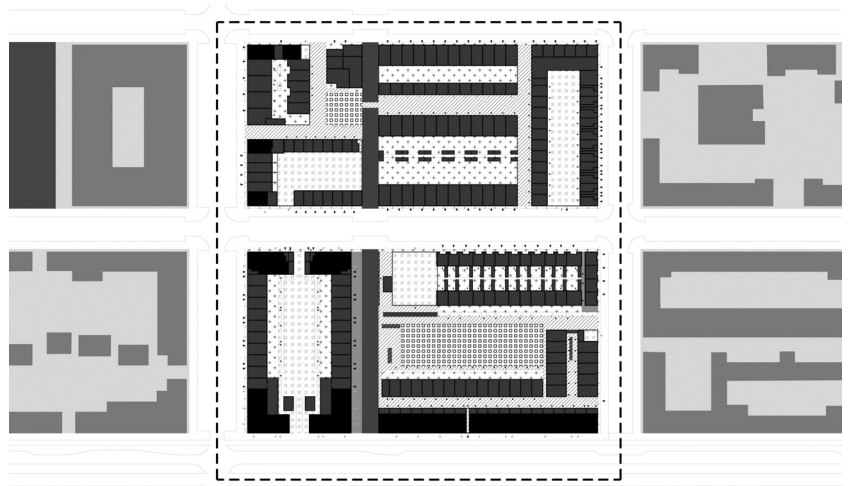
espacio público (la calle) al doméstico (la casa) a los habitantes solucionando los habituales problemas de intimidad en viviendas en planta baja.

Los usos del suelo y la densidad resultantes, cuantificación de las manzanas 23 y 24.

Analizando cuantitativamente el conjunto se abre la posibilidad de comparar los resultados del planeamiento en Haveneiland con otros lugares. Las mediciones se han tomado sobre una superficie de 44.871m² delimitada por los ejes de las 4 vías que rodean estas dos manzanas.

Esta superficie está dividida prácticamente en partes iguales entre suelo de uso público y suelo de uso privado. Se evita denominar los suelos de propiedad pública y privada ya que en la legislación del suelo holandesa el

FIGURA 14. DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO EN PLANTA BAJA DE LAS MANZANAS 23 Y 24. GRIS = RESIDENCIAL; NEGRO = COMERCIAL; RAYADO = ESPACIO LIBRE PRIVADO DE USO PÚBLICO; CRUCES = ESPACIO LIBRE PRIVADO; CUADRADOS = ZONAS VERDES EN INTERIOR DE MANZANA; MOTEADO = APARCAMIENTO PRIVADO. (FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA).



propietario es siempre público concediendo licencias de uso temporal. La isla y las manzanas analizadas tienen un carácter fundamentalmente residencial, un total del 24% del suelo total se destina a la construcción de las viviendas. Como consecuencia de la predominancia de las muy demandadas viviendas con acceso propio y patios privados, existe un 12% del total de suelo no construido de uso privado ligado a las viviendas. La proporción entre la superficie ocupada por las viviendas y sus patios es de 2 a 1. Las zonas comunes en planta baja son muy reducidas dado que la mayor parte de las viviendas tienen acceso propio.

La presencia de otros usos es reducida, apenas un 5% de comercio y un 9% de aparcamiento que en términos de edificabilidad es algo mayor por la existencia de aparcamiento en altura en alguno de los bloques.

Dentro del suelo de uso público encontramos una preponderancia del espacio dedicado al peatón y la bicicleta (29,1% del total) sobre los usos motorizados (16,4%). La relación entre el peatón y los vehículos motorizados es de 1,75 a favor del primero. La distribución de usos en planta baja, la escena fundamental de la vida urbana, es diversa e inclinada a favor de aquellos usos que posibilitan ese anhelo ya comentado, defendido por Tom Schaap para el diseño de la isla: sentarse en la puerta de la propia vivienda. Los patios, espacios libres de uso privado, abundan y se sitúan en entornos amables de pequeña escala y fundamentalmente peatonales.

En cuanto a la densidad, los valores finales alcanzados en estas manzanas son relativamente altos, casi 90 viviendas por hectárea y un índice de edificabilidad de 1,41.

Conclusiones.

Aunque el planeamiento de Haveneiland fue bastante conocido en su aprobación y durante la construcción de la isla, es ahora, cuando la edificación

está terminando de ocupar las manzanas, el momento de analizar los resultados del planeamiento y la gestión de este nuevo suelo. En este aspecto, es la riqueza espacial de lo que se ha denominado el nuevo espacio público de algunas de las manzanas es probablemente lo más destacado. La diversidad de espacios se configura a través del diseño del espacio público más cercano. El planeamiento general es un tablero que establece unas reglas de juego básicas que permiten e incitan la existencia de espacios públicos ricos y diversos. Esas reglas generales se encaminan a crear una transición gradual entre el espacio privado y el espacio público. La división entre estos dos espacios carece, sin embargo, de grosor, por lo que la transición se genera tanto hacia lo público como hacia lo privado.

Desde el planeamiento de conjunto se dispone la existencia de recorridos interiores y se fuerza la diversidad de tipos edificatorios induciendo la aparición de diversos tipos de espacios públicos. Por otra parte, al establecer retranqueos mínimos y determinar el modo de acceso a la vivienda se está abriendo un espacio más de relación de lo privado con lo público.

Cuando se actúa en el límite entre dos porciones edificadas es imprescindible el acuerdo con el vecino que se sitúa al otro lado. En este caso, la instauración de un sistema de gestión para el desarrollo de la edificación en cada manzana que incluyera a los distintos agentes para su coordinación fue imprescindible para el éxito de las dos manzanas expuestas.

Sin embargo se debe señalar el fracaso de este sistema de gestión al no haberse podido mantener en toda la isla. No obstante, sólo el alargamiento de los plazos por la dilatación de la negociación puede achacarse a un fallo en el modelo. El otro causante, quizá principal, de abandono del propósito inicial ha sido la presión para incorporar el espacio libre público de los recorridos como espacio libre privado, reduciéndose las cesiones y aumentando el precio de venta de las viviendas.

Por último, señalar que dentro de la sociedad holandesa, el modelo denso de Haveneiland no ha obtenido excesiva popularidad. Los tipos preferidos entre los holandeses eran los de baja densidad, más típicos de los VINEX, por lo que la vecina isla de Steigereiland, también de nueva construcción, es mejor valorada. ■

BIBLIOGRAFÍA

- BOEJENGA, J. y MENSINK, J.; Vinex Atlas, 010 Publishers, Rotterdam, 2008.
 BUURMAN, M.; Impact: Amsterdamse Stedebouw Na 1986 = Urban Planning in Amsterdam After 1986.; Amsterdam, ARCAM., 2005.
 PALMBOUT-URBAN LANDSCAPES; Ontwerp voor een nieuwe stedelijke uitbreiding van Amsterdam., [en línea]. < <http://www.palmbout.nl/downloads/031.pdf>>. [Consulta: 30-09-2012]
 THEUNISSEN, K. (Ed.); DASH - New Open Space in Housing Ensembles, Rotterdam, NAI Publishers, 2009.
 A+T: revista independiente de Arquitectura y Tecnología. 2002, vol. 20. A+T architecture publishers. ISSN 1132-6409.

espacio privado		espacio público			
m2	%	m2	%		
22.946	51%	Residencial	10.972 24,5%	Vivienda	8.994 20,0%
				Acceso viviendas superiores	530 1,2%
				Trasteros	1.142 2,5%
				Espacios comunitarios interiores	306 0,7%
				Patio	4.293 9,6%
				Retranqueo	640 1,4%
		Espacio libre de uso privado	5.466 12,2%	Escaleras de acceso exteriores	235 0,5%
				Espacios comunes exteriores	298 0,7%
		Aparcamiento privado	4.123 9,2%		
		Comercio	2.384 5,3%		
		Áreas verdes públicas	1.550 3,5%		
21.925	49%			Calzadas	4.981 11,1%
				Aceras	10.797 24,1%
				Carril bici	76 0,2%
				Jardineras	626 1,4%
				Aparcamiento	1.874 4,2%
				Tranvía	635 1,4%
		Espacio libre de uso público	20.375 45,4%	Canal	1.386 3,1%

FIGURA 15. CUADRO DE SUPERFICIES.