

# Reconstrucción centro comercial de Rotterdam

De nuestro corresponsal León C. Melser

Rotterdam es el símbolo de la labor de reconstrucción llevada a cabo en los Países Bajos, del restablecimiento de las numerosas heridas recibidas por el país durante la última guerra.

Es, desde luego, la ciudad más importante en la vida económica y social del país. Por su situación en el delta del Rin y en el centro de la Europa occidental y por su fácil comunicación con el Mar del Norte, se ha convertido en el segundo puerto del mundo.

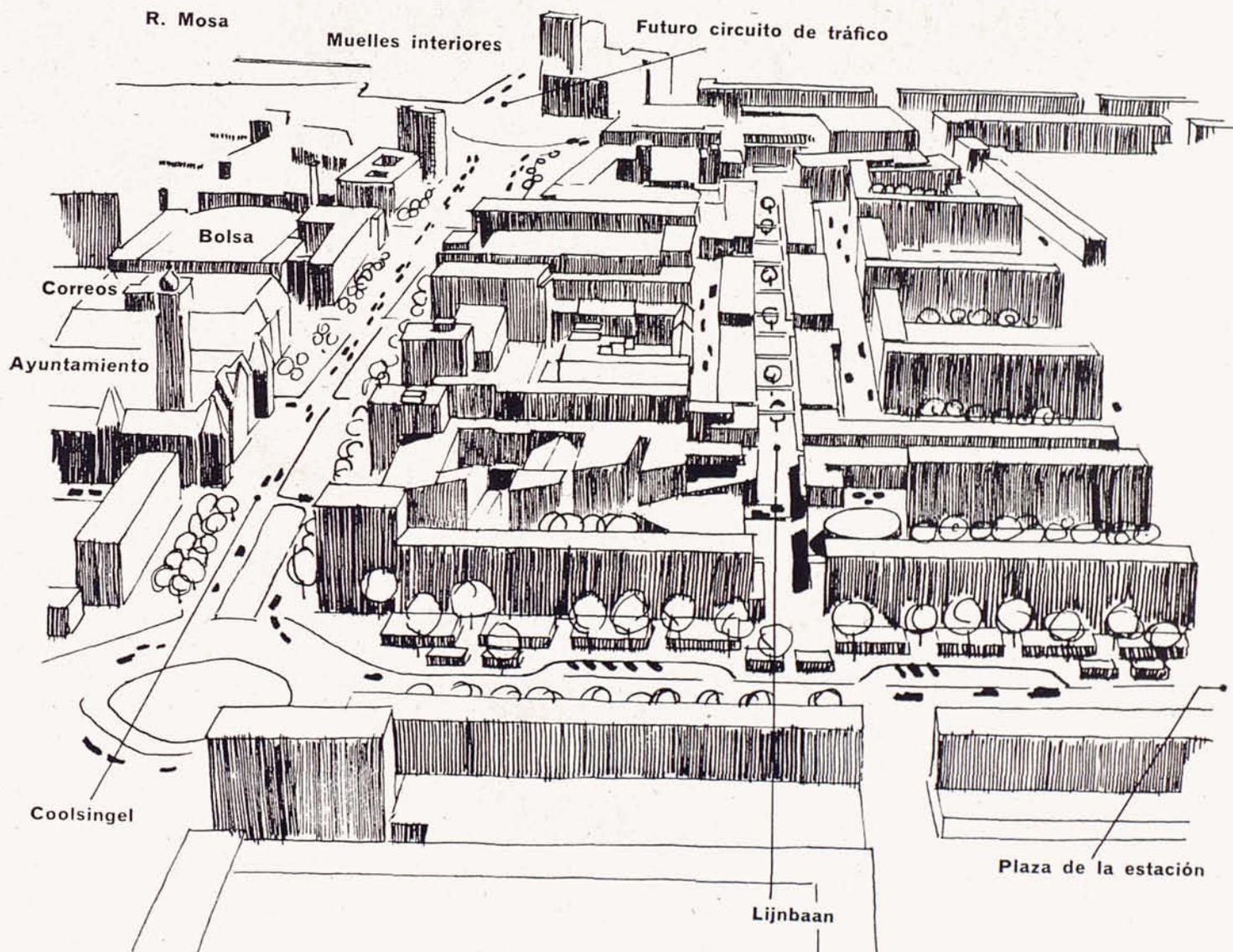
Después de una sistemática destrucción de muelles, dársenas y diques se hacía imprescindible la elaboración de un plan para la reconstrucción y modernización de la ciudad. Si quería recuperar su lugar primitivo no bastaba que el plan se ocupase de las instalaciones portuarias, sino que precisaba de la adecuación de toda la ciudad al papel que aspiraba representar. Por ello se acometió sin tardanza la reconstrucción del centro comercial, totalmente destruido en 1940.

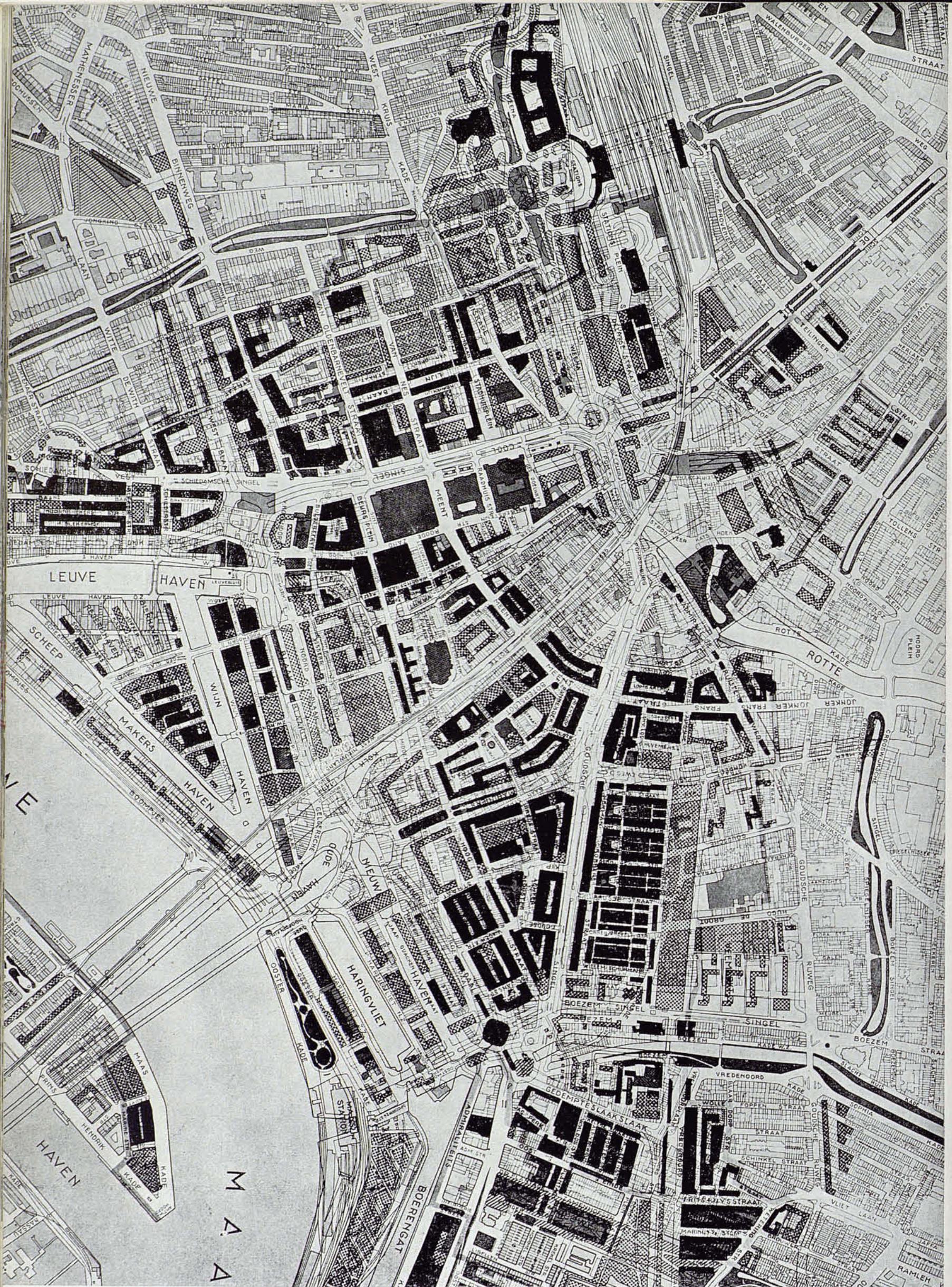
Para el urbanista el problema consistía en proyectar un corazón nuevo en una ciudad viva de más de 700.000 habitantes. Naturalmente, en general, una ciudad posee únicamente un centro, de estructura mucho más complicada que la de un barrio, puesto que todo lo demás se refiere a él y se ordena a su respecto. En el caso particular de Rotterdam, la ciudad siempre ha estado subordinada a la parte norte en la que se encuentra el centro comercial.

Antes de entrar en el estudio del plan de reconstrucción del centro de Rotterdam, conviene quizá conocer el carácter de la ciudad. Primitivamente era un pueblo de pescadores situado al abrigo del viento con una posición mucho más favorable que los

barrios que le siguieron y que hoy se encuentran entre los humos y gases de las numerosas fábricas que los rodean. Durante el siglo XVII su importancia fue muy poca, habiendo otras ciudades mucho mayores en el país. En los siglos XVIII y XIX adquirió la marcha y la fisonomía propia de una pequeña ciudad de comerciantes. Con un crecimiento irregular siguió conservando la forma triangular que le es característica. El desarrollo económico e industrial del siglo XX y sobre todo el nuevo canal de comunicación, a través de las dunas, con el Mar del Norte, hicieron de Rotterdam una gran ciudad marítima e industrial y numerosos emigrantes de todo el país se establecieron allí.

Como en otras ciudades de crecimiento rápido, en Rotterdam aparecían los nuevos barrios sin ningún orden establecido. No había ni alrededores atractivos ni un centro con cierta belleza; se engrandecía anárquicamente evidenciando un desequilibrio urbanístico que arrastraba todos los inconvenientes de las grandes ciudades jóvenes. A pesar del factor positivo de su crecimiento, no se encuentra en su arquitectura otra cosa que la mera construcción de barrios populares y la transformación de las antiguas casas en oficinas y despachos. Únicamente hay que hacer notar la construcción, después de la primera guerra, de algunos barrios siguiendo una ordenación urbanística realmente interesante, como el levantado en el sur de la ciudad según el plan «Vreewijk», que comprendía viviendas para obreros y que unos años más tarde personas de más categoría social desearon habitarlo y lo habitaron de hecho.



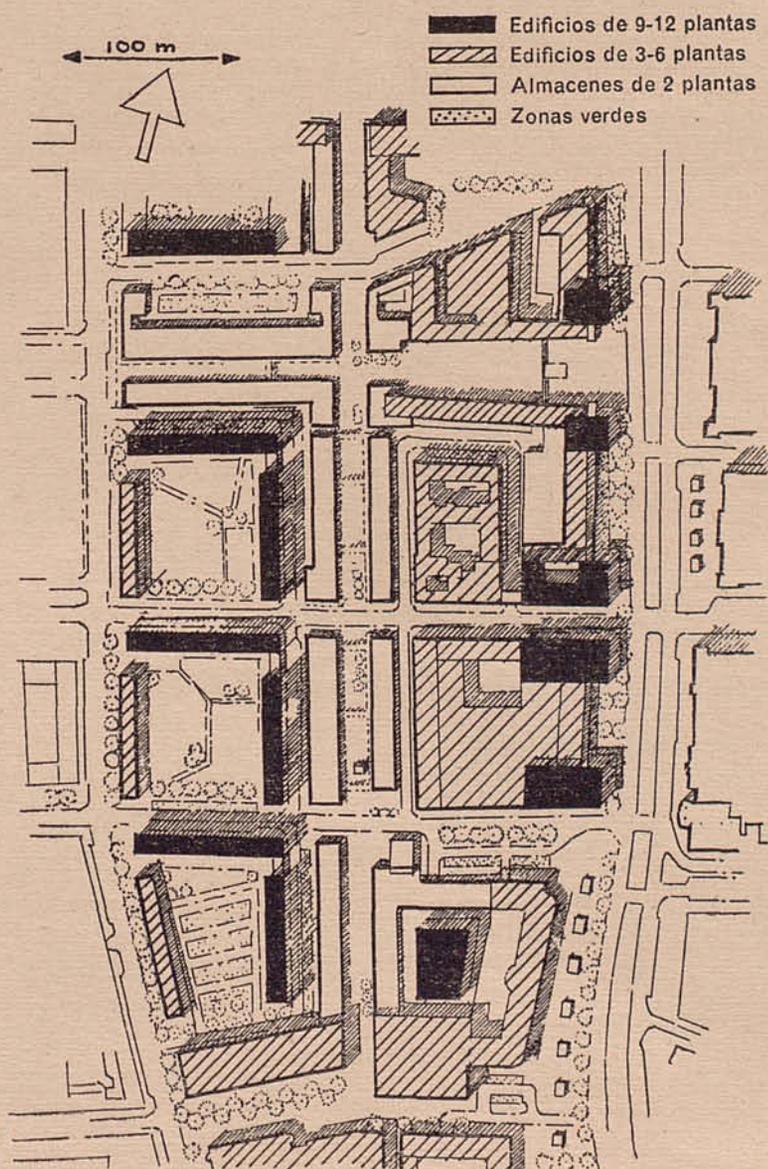


En los primeros días de la guerra, el 14 de mayo de 1940, la casi totalidad del centro de Rotterdam fue destruido. He aquí algunas cifras que dan idea de la magnitud de la catástrofe: 25.000 viviendas, 2.350 tiendas y grandes almacenes, 2.000 fábricas, almacenes y talleres, 1.450 oficinas, 550 hoteles, cafés y pensiones, 62 escuelas, 25 edificios del Estado, y del municipio, 24 iglesias, 12 cinematógrafos y 2 teatros.

A los cuatro días del bombardeo se dio la orden de hacer un plan provisional de reconstrucción; 17.000 obreros empezaron a quitar escombros y en 1945, en el lugar que ocupaba el centro de la ciudad, aparecía una extensión completamente llana y limpia que numerosos expedientes de expropiación por utilidad pública dejaron en manos de un solo propietario, el municipio.

Durante la guerra se restauraron algunos pocos edificios (el Ayuntamiento y la Bolsa) y se construyeron únicamente pequeñas tiendas provisionales. Mientras tanto, hubo tiempo de reflexionar y madurar las ideas. El resultado fue el plan de mayo de 1946, del cual damos una idea a continuación.

Aunque el valor estratégico o de protección contra algún ataque, en general, no se toma en consideración al planear una ciudad moderna, y a pesar de la opinión de algunos urbanistas aleccionados por los resultados de las explosiones atómicas en el Japón, debe siempre tenerse en cuenta de proteger Holanda contra el océano; por ello, en el plan de reconstrucción se empezó por levantar un nuevo dique de doble altura, pensando en los máximos niveles que puede alcanzar el agua en el futuro. Seguidamente debía pensarse en que en una ciudad que debe su importancia a las instalaciones portuarias, hay que concederles la máxima importancia, rescatando sin embargo para la ciudad todas las zonas susceptibles de traslado, su vista al mar o al Nieuwe Maas. A tal fin se han conservado las estructuras de un dique para desplazar la desembocadura del Rotte y a su abrigo se ha creado un nuevo puerto interior realmente importante para el comercio. Se han limpiado también las orillas del Nieuwe Maas antes ocupadas casi enteramente por plantas industriales. Si Lisboa obtuvo su posición respecto al Tajo gracias a un terremoto, Rotterdam ha logrado el contacto con los puertos gracias al bombardeo de 1940.



Ahora el espacio llano obtenido proporciona un triple contacto entre el centro urbano y la zona portuaria mediante:

- a) Un frente a lo largo del Meuse de 3 km.
- b) La comunicación abierta para la navegación interior que comunica el puerto con el corazón de la ciudad, una ventana al espacio.
- c) La arteria central «Coolsingel» que se piensa prolongar hasta donde desembarcan los marineros y donde se construirá un barrio para ellos.

En el trazado de calles se ha buscado claridad y la disposición según un trazado rectilíneo. No era posible guardar la más absoluta ortogonalidad debido al viejo triángulo que de antiguo circunscribe al centro, además de los obstáculos que representaban un canal existente, los edificios que permanecieron en pie, la línea del ferrocarril, etc. A pesar de ello se ha seguido un esquema de calles aproximadamente rectangular, orientándolas según las direcciones N-S y E-O. Se ha procurado además que no fueran más de cuatro calles las que confluyeran en un cruce o plaza para simplificar la ordenación del tráfico.

Estas obras previas han supuesto muchas horas de trabajo y gran cantidad de tierra excavada y transportada; amén de cimentaciones complicadas debido a la naturaleza del terreno, extremadamente pastoso que obligaba a la construcción de los edificios sobre «pilotis» anclados en una capa arenosa bajo un lecho de turba de unos 15 a 18 m. de espesor. Se debía iniciar la construcción de cloacas y comunicaciones subterráneas para la nueva red de calefacción central municipal.

Se comprende fácilmente el que no fueran construidos la mayor parte de edificios hasta 1950, puesto que la preparación debía ser considerable y puesto que tenía prioridad la reconstrucción del puerto.

Siendo Rotterdam una ciudad muy viva se ha criticado el plan que nos ocupa, diciendo que era difícilmente transformable. Este plan, por otra parte, no presenta ninguna monumentalidad con ejes significados, ni los énfasis urbanísticos que se encuentran en la mayoría de ciudades, ni tampoco plazas grandiosas. En parte por las dimensiones y módulos que se recordaban de la antigua ciudad y en parte por el ambiente favorable a las ideas actuales así en arquitectura como en urbanismo, se pudo romper con los antiguos moldes y viejos malentendidos. Se buscaron espacios verdes en equilibrio con las necesidades, teniendo en cuenta, incluso, un cierto margen. Se debió organizar la vida comunal con una superficie muy disminuida. Comparemos:

En 1940: Superficie no construida, 1.600.000 m<sup>2</sup>  
» para construir, 2.000.000 m<sup>2</sup>

En 1946: Superficie no construida, 2.500.000 m<sup>2</sup>  
» para construir, 1.100.000 m<sup>2</sup>

Se observa un aumento del espacio no edificable del 55%. Esto condujo a situar racionalmente explotaciones e industrias y precisamente fuera del centro para no sobrecargar el tráfico. Las explotaciones más pequeñas fueron orientadas cerca de los puertos interiores en el mismo lado de la Meuse. De esta manera el comercio y la navegación interior se encuentran entre el centro y el citado río.

El concentrar las funciones traía consigo el problema de tener que reunir su coordinación en edificios bastante grandes y próximos. Por ello y por otras felices circunstancias, han tomado realidad edificios colectivos como el Groothandelsgebouw (gran edificio para el comercio: dimensiones en planta, 220 y 80 m.), además de importantes sedes de compañías de seguros, navegación, comercio, etc., y también el «Ijlnbaan» (almacenes en la calle).

Asimismo el aumento de superficie de terreno no construido ha hecho posible un incremento de la anchura de las calles y la escala general se ha hecho mayor.

En los espacios destinados a viales se distinguen:

1) Arterias para conducir el tráfico a lo largo del centro o con destino al mismo centro. Es interesante la división que se ha hecho en estas calles en el sentido de la anchura y que comprenden zonas para automóviles, bicicletas, tranvías y peatones.

La arteria «Coolsingel» cuenta con tres edificios que han sobrevivido a la guerra: el Ayuntamiento, el edificio de Correos y la Bolsa. En ella, el «Bijenkorf» de Marcel Breuer ha substituído al antiguo edificio de Dudok. El «Coolsingel» se prolonga por los puertos interiores hasta la Meuse.

El «boulevard», enfrente de la estación; la calle donde se encuentran los bancos.

2) Las calles de los almacenes atraviesan las antes nombradas y unen las tres partes del centro que quedan divididas por las arterias.

En estas calles se ha tenido en cuenta:

- a) Fácil accesibilidad.
- b) Carácter íntimo. Se han creado posibilidades para la construcción de voladizos, escaparates, pasajes, etc. Estas calles no son excesivamente anchas, excepto delante de los grandes almacenes.

c) La creación de calles paralelas a las dadas en las inmediaciones de los almacenes cuya única finalidad es la de canalizar el transporte de mercancías.

3) Calles de carácter mixto, es decir calles para el tráfico y con almacenes.

4) Nuevos tipos de espacios ciudadanos que satisfacen varias exigencias de la vida moderna: aparcamientos de automóviles, estacionamiento de autocares, jardines para los niños además de patios con árboles dispuestos de manera que su acceso se haga por un plano elevado, mientras que los almacenes en planta baja tienen la entrada por el otro lado, en la calle. En ciertas zonas se pensó en la construcción de galerías en primer piso a semejanza de un plan posterior de Estocolmo. En este aspecto se dio toda la libertad a la ingeniosidad de los arquitectos.

En la parte NE del centro se ha destinado un espacio para los circos. Salvo las tiendas, los edificios se acuerdan, tanto como ha sido posible, con los edificios principales que sobrevivieron a la guerra. Así se encuentran las oficinas en los alrededores del Ayuntamiento, los Bancos ante la Bolsa, los hoteles en el «boulevard» delante de la estación. Los cafés y restaurantes están esparcidos; se encuentran algunos alrededor de la pequeña plaza frente al Ayuntamiento y también próximos al «lijnbaan». Enfrente de la estación se ha proyectado un gran centro cultural, con teatros, cines y diversos locales de diversión.

**El tráfico.** — Hemos visto ya dónde y cómo quedan distribuidas las grandes arterias que deben recibir el tráfico que se dirige al centro. Evidentemente, es difícil determinar el número de vehículos que habrá en el futuro, sin embargo, se han previsto suficientes reservas. Las circunstancias que se dan en Rotterdam son muy favorables. Hay posibilidad de adecuar para estacionamiento los desniveles de las aceras, las calles, lo alto de las plazas, y sobre todo las calles de expedición. Se podrá aumentar de 12.000 hasta 15.000 el número de coches al construir siete garajes de pisos, todos en el centro.

**Zonas de recreo.** — No se han terminado de construir todos los edificios recreativos con entrada no gratuita. Pero de más importancia es la recreación gratuita que ofrece el municipio a sus ciudadanos. Debe decirse que en los alrededores de Rotterdam, así como en las demás ciudades de la parte oeste de los Países Bajos no hay posibilidades de recreación salvo cuando se tiene un vehículo. En esta parte del país casi no se encuentran bosques.

En las zonas verdes de Rotterdam el urbanista ha dispuesto en primer lugar de los terrenos existentes. Posiblemente por el clima, el elemento vivo e importante de una ciudad, que aquí se han acentuado, es el espacio de las zonas dedicadas a paseo. Enfrente de la estación, el viejo canal de cinturón se prolonga hacia el sur, donde se encuentra un parque que se ha conservado. Entre la

estación central y la gran avenida «Coolsingel» se construirán pronto edificios a lo largo del «boulevard». Al lado norte, grandes edificios con hoteles, resaturantes, terrazas y árboles. Al lado sur, una acera muy ancha con pabellones y restaurantes junto a una hilera de grandes edificios. Por esta zona empieza la «lijnbaan». Allí se encuentra la escultura de Zadkine «La reconstrucción de Rotterdam». Desde aquí se tiene un bonito panorama sobre los puertos, hacia el este una hermosa llanura y al sur la prolongación del «Coolsingel» a lo largo de los puertos interiores hacia la Meuse. En estos terrenos se entra en contacto con los navíos, el puerto, el trabajo, el comercio, el agua. El dique citado se transforma en boulevard de la Meuse. Este paseo desempeña varias funciones: la de dique de protección de los terrenos y de la ciudad, la de carretera, la de vía de comunicación, la de muelle para descarga de navíos y la de paseo.

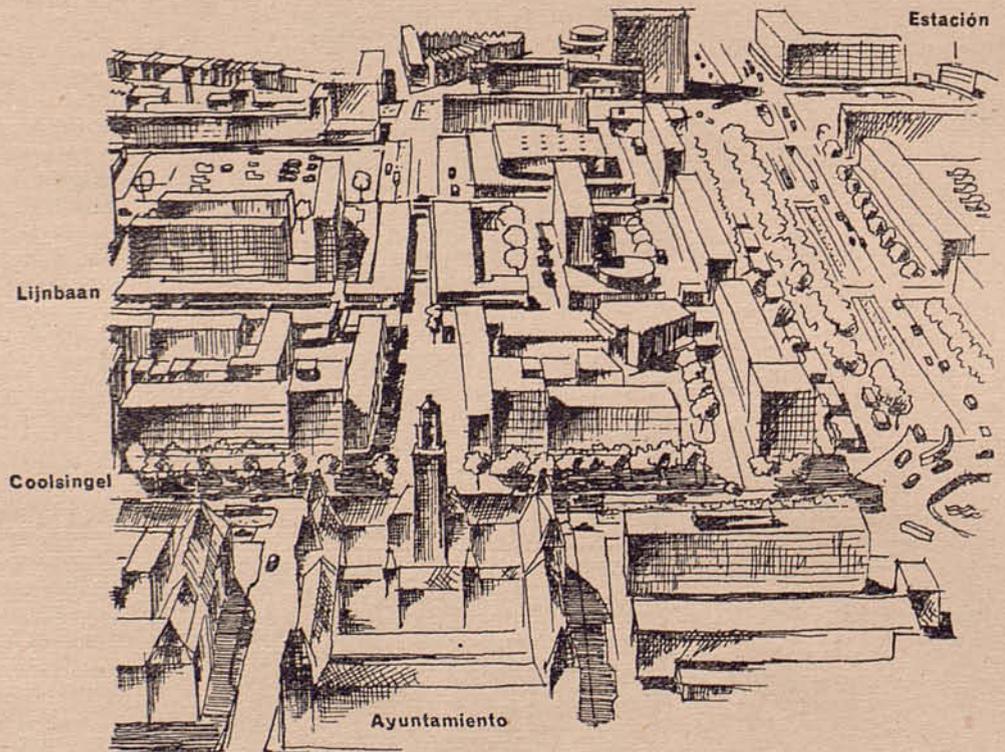
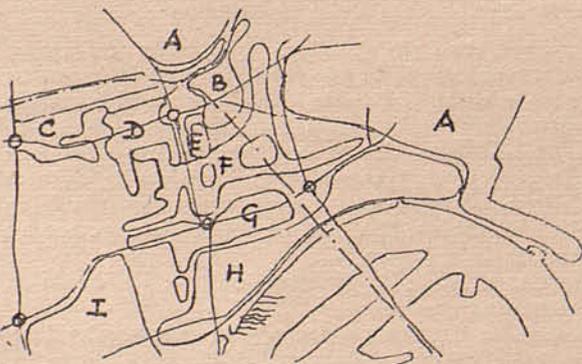
Su perfil nos muestra: el muelle de descarga, de una anchura de 20 m a un nivel de 2,85 m sobre N.A.P. (nivel del agua en Amsterdam); después, el paseo, de una anchura de 7,30 m a un nivel de 5,40 m, dos hileras de árboles, una vía de comunicación de 13,30 m que a los dos lados tiene pista para bicicletas y, finalmente, una acera para peatones de 3,20 m. En conjunto, forma un «boulevard» de 29 m de ancho, sin contar los muelles de descarga. Este paseo se extiende a lo largo de la sinuosidad de la costa y termina al este con una zona verde, donde se encuentra el «Kralingse plas», un pequeño lago donde se practica el deporte náutico. A lo largo de este paseo se han proyectado pabellones, atracciones, restaurantes, muelles para embarcaciones deportivas, etc.

**Habitación.** — No es preciso decir que ha habido necesidad de resolver el problema del alojamiento. Se ha dispuesto, por considerarlo beneficioso, el que los numerosos negociantes tuvieran las viviendas cerca de sus tiendas. Ello ha motivado el desplazamiento de la clase obrera a otros barrios. La vivienda se desarrolla en altura para mejor empleo económico del terreno. Estas viviendas las construyen diversos arquitectos que han debido adaptarse y subordinarse el plan de urbanización, puesto que se ha decidido que lo realmente importante era la impresión de conjunto. La expresión total era más importante que la expresión que cada arquitecto podía dar a su obra. Es precisamente esto lo que da valor al urbanismo y a la arquitectura de Rotterdam. Se tiene solamente el derecho de dar una expresión individual a los edificios que como unidad, habían de expresar su carácter. Son, por ejemplo, los almacenes de M. Breuer y las esculturas de Zadkine y Gabo que dominan fuertemente por su belleza y situación.

De esta manera ha sido posible obtener una experiencia de valor en arquitectura y urbanismo. Es sobre todo el «lijnbaan» lo que da una gran impresión de carácter de centro de gran ciudad, centro al que se es fiel en Holanda.

**Distribución del espacio**

- A. Vivienda.
- B. Mercado.
- C. Ferrocarril. Comercio.
- D. Teatros, Hoteles, Restaurantes.
- E. Edificios del Ayuntamiento.
- F. Almacenes.
- G. Banco y Oficinas.
- H. Navegación interior.
- I. Edificios sociales y culturales.



A. — Vista de los terrenos todavía no edificados alrededor de la estación • B. — Calle de tránsito que atraviesa el «Lijnbaan» • C. — Monumento del escultor Zadkine. Al fondo, viviendas, almacenes y despachos en la prolongación del «Coolsingel» • D. — Calle del «Lijnbaan». De izquierda a derecha: tiendas, viviendas, almacenes «Bijenkorf», la Bolsa y al fondo la torre de la iglesia de San Lorenzo • E. — Viviendas y almacenes en la parte O. del «Lijnbaan».

