

REIA #11-12/ 2018  
286 páginas  
ISSN: 2340-9851  
www.reia.es

---

## Isabel Rodríguez Martín

Universidad Politécnica de Madrid. isabel.rodriguez@upm.es

## Guiomar Martín Domínguez

Universidad Politécnica de Madrid. guiomar.martin@upm.es

### *Activar el vacío de la ciudad moderna. OMA en Bijlmermeer, 1986 / Activating the voids of the Modernist city. OMA in Bijlmermeer, 1986*

En los últimos años, los procesos de demolición y sustitución masiva han sido asumidos como la mejor solución ante los problemas de degradación de numerosos conjuntos residenciales construidos tras la Segunda Guerra Mundial. El barrio de Bijlmermeer en Ámsterdam, uno de los hitos del urbanismo moderno, no ha corrido mejor suerte. Frente a esta inercia, que tiende a conservar pequeñas “muestras patrimoniales” y a borrar todo lo demás –como si al hacer desaparecer los edificios los conflictos sociales desapareciesen también– la propuesta de OMA para la renovación de Bijlmermeer plantea una reflexión alternativa sobre las oportunidades de supervivencia del barrio. Desde una actitud que podría calificarse de “optimismo crítico”, este proyecto ofrece estrategias específicas sobre cómo intervenir en el legado moderno desde su conservación y adaptación. Para ello estudia cuidadosamente lo existente con el fin de extraer los principios generadores del proyecto original que puedan a su vez guiar su propia transformación. Autonomía y relaciones urbanas a distintas escalas, límites entre lo colectivo y lo privado, integración y diversidad de programas, tipos de agrupación, calidad, proporción y carácter del espacio público, serán algunos de los conceptos a indagar en este artículo a través del estudio del pasado, presente y futuro de Bijlmermeer.

In recent years, demolition and massive reconstruction processes have been assumed as the best solution to the problems of degradation in a large number of housing states built after the Second World War. The Bijlmermeer in Amsterdam, one of the landmarks of modernist urbanism, has not fared any better. Contrary to this trend, which tends to preserve small “heritage samples” and to erase everything else –as if making the buildings disappear would also vanish social conflicts–, OMA’s proposal for Bijlmermeer’s redevelopment raises an alternative reflection on the neighbourhood’s opportunities for survival. Showing an attitude that could be described as “critical optimism”, this project reveals specific strategies on how to act within the modernist legacy through conservation and adaptation. The existing neighbourhood is thus carefully studied by OMA in order to extract the triggering principles from the original design that can in turn guide its own transformation. Autonomy and urban relationships at different scales, limits between the collective and the private realm, integration and diversity of functions, building types, proportion, quality and character of public space; these will be some of the analysed concepts in this paper through an inquiry into the past, present and future of the Bijlmermeer.

---

Bijlmermeer, OMA, patrimonio moderno, vivienda social, espacio público, regeneración urbana  
/// Bijlmermeer, OMA, modern heritage, social housing, public space, urban regeneration





Fig. 01. Plano de situación del barrio de Bijlmermeer en la ciudad de Ámsterdam.  
Fuente: LUCAN, J. *OMA-Rem Koolhaas: Architecture 1970-1990*. New York: Princeton Architectural Press, 1991.

En el modelo de ciudad moderna, los bloques residenciales adquieren la condición de objetos exentos con un carácter escultórico, o, en palabras de Colin Rowe y Fred Koetter<sup>1</sup>, de figuras edificadas sobre un fondo libre continuo. Esta concepción se opone frontalmente a la de ciudad tradicional, donde la vivienda se lee como una textura continua sobre la que se recorta el vacío del espacio público y destaca la huella de los edificios singulares. Por ello, la potencia formal del bloque de viviendas moderno se convierte de alguna manera en una singularidad dentro del orden urbano. La vivienda ya no se limita a conformar un plano de fachada continuo que delimita la calle, sino que forma una imagen definida por su volumen, una figura reconocible y representativa que flota sobre un fondo. Este fondo continuo, que en su origen fue concebido como un tapiz verde que debía dotar de luz, aire fresco y naturaleza a las viviendas, en la actualidad se caracteriza por sus dimensiones excesivas, una baja densidad de uso y la falta de cualificación, lo que se ha traducido, de forma invariable, en estigma y caldo de cultivo de problemas de todo tipo.

Si bien el grado de parcialidad del esquema en planta de fondo-figura propuesto por Rowe y Koetter es muy grande, la conciencia crítica sobre el porqué de tal simplificación puede transformarse en estrategia para intervenir a día de hoy sobre los conjuntos residenciales modernos. ¿Qué ocurriría, por ejemplo, si consideráramos que ese tapiz verde – que los arquitectos modernos creyeron con la suficiente definición para sostener la vida de la ciudad futura– se quedó en realidad “sin proyectar”? ¿Y si el arquitecto contemporáneo lo viera como un “lienzo para un futuro desarrollo”?<sup>2</sup> El vacío de la ciudad moderna se podría entender entonces como un elemento activo de proyecto, un lugar de gran potencial para proyectar sobre lo existente y responder a las demandas urbanas y sociales actuales.

A partir de dicha hipótesis, este artículo analiza la evolución y transformación del barrio de Bijlmermeer, en el sector sudeste de Ámsterdam (fig. 01), con el objetivo de reflexionar sobre los mecanismos de transformación de la ciudad contemporánea, y más en concreto sobre los instrumentos de análisis que permiten identificar y conservar los valores del patrimonio

1. ROWE, C. y KOETTER, F. *Collage City*. Cambridge, Mass., London: MIT Press, 1978, p. 65.
2. CARRASCAL AGUIRRE, G. *Map and project* (tesis doctoral). Director: Javier Maroto. IUAV, Facoltà di Architettura, 2012, p. 233.



Fig. 02. Proyecto original para el barrio de Bijlmermeer (1965-75). Izquierda: maqueta. Derecha: fotografía aérea. Fuente: BOER, N. de y LAMBERT, D. *Woonwijken Nederlandse Stedebouw 1945-1985*. Róterdam: Uitgeverij 010, 1987.

residencial moderno. El texto se organiza en un apartado introductorio, que reconstruye el tiempo del proyecto original y describe brevemente la coyuntura actual, y uno principal, que analiza en detalle un tiempo intermedio que nunca llegó a ocurrir, el de la propuesta de 1986 del estudio OMA, que imaginó una realidad alternativa para la regeneración del barrio. El análisis de este último proyecto permite apuntar a campos concretos de investigación en torno a la transformación de tejidos urbanos obsoletos.

### 1965-2018: Bijlmermeer, ¿la ciudad del futuro?

Aprobado por el Ayuntamiento de Ámsterdam en 1965, el proyecto original de Bijlmermeer constituye un hito en la historia del urbanismo moderno, en parte por recoger y expresar de forma radical las premisas funcionalistas de los primeros CIAM, pero también por introducir una serie de valores en relación directa con la revisión de posguerra y las reflexiones del Team X.

La morfología de los bloques residenciales constituye la imagen más característica del proyecto: largas tiras zigzagueantes de once pisos de altura, apoyadas sobre una trama hexagonal que queda materializada de forma intermitente (fig. 02). El terreno sobre el que se disponen estos bloques, perfectamente soleados y ventilados, se concibió como un gran parque con caminos sinuosos destinado a actividades de ocio y descanso. El tráfico de automóviles y metro de la que se anunciaba como la “ciudad del futuro”<sup>3</sup> se organizaba a una cota superior: una serie de calles elevadas conformaban supermanzanas de 900 x 660 metros, liberando completamente su área interior para el peatón y la bicicleta (fig. 03).

Sin embargo, en el mismo momento en que comenzaba a construirse el barrio, el pensamiento arquitectónico y urbano ya había cambiado. Los libros de Jane Jacobs, Lewis Mumford, Kevin Lynch o Robert Venturi, entre otros, prestaban mayor atención a la diversidad, complejidad y

3. Esta expresión hace referencia al texto con el que se promocionaba el nuevo barrio en los folletos del año 1968: “a modern city were the people of today can find the residential environment of tomorrow”. HELLEMAN, G. y WASSENBERG, F. *The renewal of what was tomorrow’s idealistic city. Amsterdam’s Bijlmermeer highrise*. En: *Cities*, 2004, Vol. 21, No. 1, p. 5.

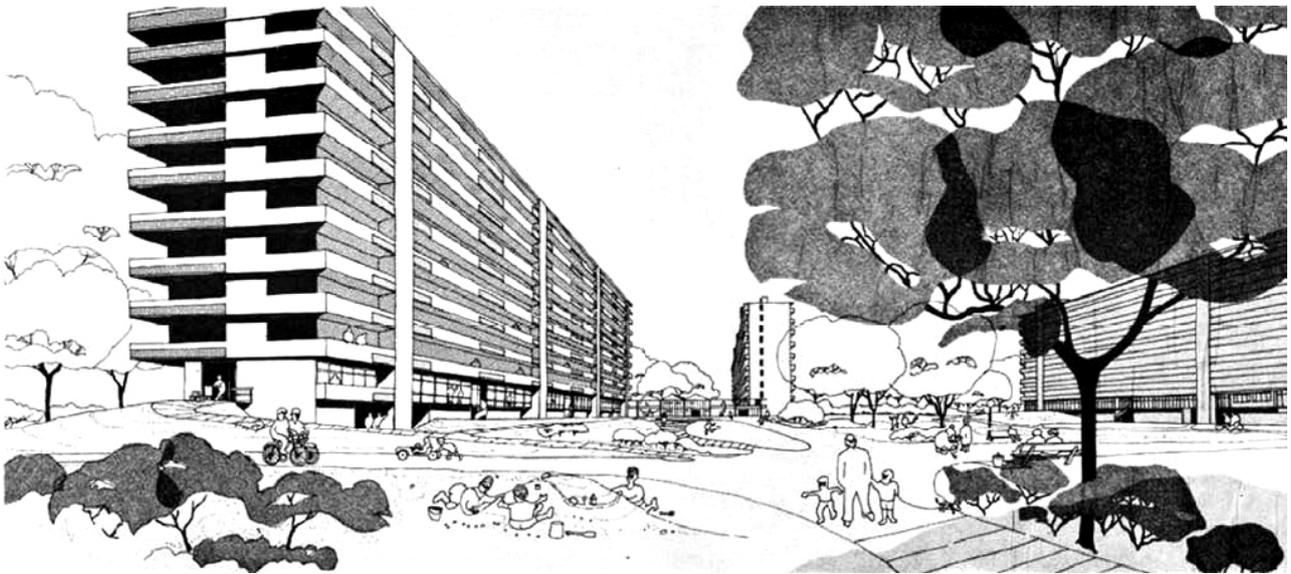


Fig. 03. Perspectiva del proyecto publicada en los folletos publicitarios del año 1968. Fuente: WASSENBERG, F. The integrated renewal of Amsterdam's Bijlmermeer high-rise. En: *Informationen zur Raumentwicklung*, 2006 (3/4), pp. 191-202.

estratificación histórica de la ciudad. El anacronismo de la propuesta de Bijlmermeer se acentuó todavía más por el carácter inacabado del barrio. Muchos servicios públicos y dotaciones, como comercios y espacios deportivos, no se llegaron a construir por falta de financiación y otros, como el transporte público, llegaron demasiado tarde.<sup>4</sup> Además, la monotonía de su oferta residencial –un sólo tipo de vivienda de unos 100 m<sup>2</sup> con acceso por galería– no fue capaz de competir con los conjuntos residenciales desarrollados simultáneamente en los alrededores de Ámsterdam, donde se aplicó el modelo suburbano de casas unifamiliares con jardín. La caída de los alquileres y el abandono del mantenimiento por parte de las cooperativas hicieron que Bijlmermeer se convirtiera en refugio de los grupos sociales más desfavorecidos, ya fuera por su ilegalidad o por sus escasos recursos. En definitiva, sin una planificación por fases, capaz de reaccionar ante imprevistos a medio y largo plazo, el proyecto inicial demostró ser demasiado utópico y desmesurado.

En los años ochenta se abrió un debate sobre las posibles transformaciones del área, barajándose la posibilidad de su completa demolición. La lucha entre detractores y defensores se mantuvo latente durante más de tres décadas. Sin embargo, la creciente degradación del barrio terminó inclinando la balanza hacia los primeros. En 1992, la colisión de un avión contra uno de los bloques de vivienda puso en el punto de mira su urgente necesidad de renovación. Actualmente, se está finalizando un plan integral para renovar las 40 hectáreas del conjunto, aprobado pocos meses antes del accidente y modificado en dos documentos posteriores que fueron adaptándose a los sucesivos programas de evaluación social realizados en la década de los noventa.<sup>5</sup>

4. Hasta 1980 no se abrió la estación de metro que comunicaba el barrio con el centro de Ámsterdam.

5. Estos proyectos de renovación se denominaron *Eerste Saneringsaanvraag*, 1992 (Primera Solicitud para la Reorganización), *Bijlmer is mijn stad*, 1996 (Bijlmer es mi ciudad) y *Finale Plan van Aanpak*, 2001 (Plan de Enfoque Final).



Fig. 04. Proyecto actual de renovación (1992-2017). Izquierda: planta general con las nuevas construcciones marcadas en rojo. Fuente: Gemeente Amsterdam, 2006. Derecha: fotografía aérea. Fuente: Bing maps, 2012

Este plan supone la demolición de alrededor del 80% del proyecto original para reemplazarlo por un modelo compacto de ciudad más tradicional y de menor escala que voltea la relación lleno-vacío respecto al esquema original: en el plano del suelo, domina ahora la huella construida frente al espacio libre, que pasa del 80% al 40% de la superficie total. Con el fin de cubrir las demandas de un mercado diversificado, se han integrado en el área modos de vida muy distintos, desde la alta densidad de los bloques conservados hasta la baja densidad de viviendas unifamiliares en las proximidades del lago, pasando por conjuntos de vivienda en manzanas cerradas vinculados a la tradición del *Dutch block* y los ensayos de *low rise-high density*<sup>6</sup> (fig. 04). La línea de separación entre propiedad pública y privada queda ahora nítidamente definida: los espacios exteriores de reunión, ocio y descanso quedan contenidos mayoritariamente en los interiores de manzana, de modo que gran parte del espacio público y semi-público del proyecto original pasa a ser comunitario o directamente privado.

Lo más llamativo del nuevo trazado es la recuperación de la calle-corredor como elemento configurador de la forma urbana. Todos los niveles elevados de circulación del proyecto original desaparecen, salvo el tren y las vías perimetrales clasificadas como autopistas. También se pierden los recorridos peatonales irregulares. En su lugar, se trazan vías paralelas para coches y peatones, dispuestas en calzadas y aceras alineadas con los edificios. El regreso al esquema de la calle tradicional es sin embargo una verdad a medias, pues lo que se propone es más bien un viario de suburbio residencial, sin comercio asociado en planta baja y con amplias bandas de árboles y aparcamiento. Estas calles entran además en conflicto con los trazados de agua presentes en la zona, al producir numerosos fondos de saco que limitan la permeabilidad real de la trama (fig. 05).

Al observar hoy el barrio, el patrón hexagonal del proyecto original se conserva en muy pocos tramos, casi siempre contiguos a la infraestructura ferroviaria, de forma que los bloques supervivientes aparecen descontextualizados, perdidos en un orden urbano que les es completamente ajeno. Convertidos en una suerte de vestigios arqueológicos, estos

6. AQUILUE, I., ROCA, E. y ARDURA, A. Bijlmermeer, 1965–2015: el fracaso de la ciudad en árbol y el retorno a la escala menuda. En: *XIV Coloquio Internacional de Geocrítica: las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Barcelona, 2-7 mayo de 2016, p. 19.

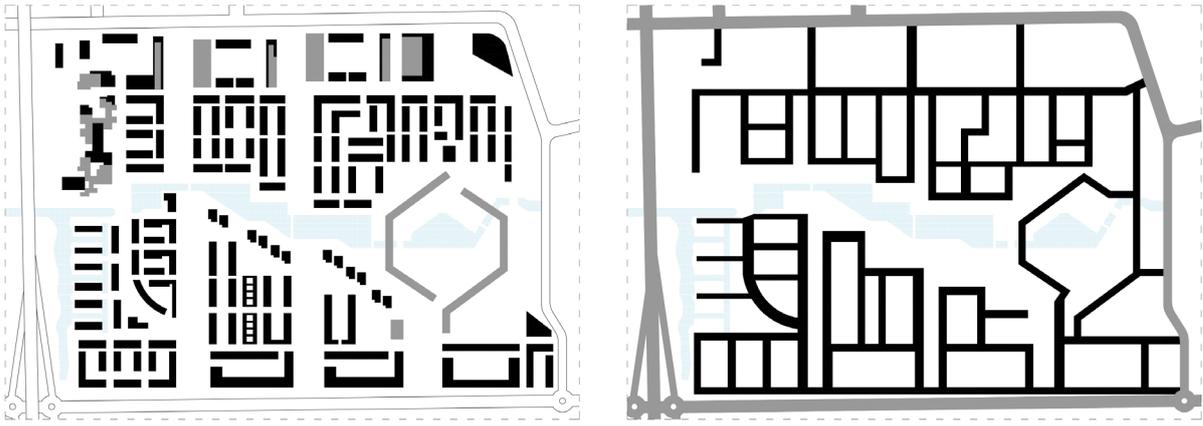


Fig. 05. Proyecto actual de renovación (1992-2017). Dibujos analíticos de una de las supermanzanas. Izquierda: planta general de la edificación marcando en negro la nueva edificación y en gris la edificación conservada. Derecha: planta general de las infraestructuras, marcando en negro los trazados viarios nuevos y en gris los conservados. Dibujos elaborados por las autoras.

edificios han sido rehabilitados por estudios de arquitectura de prestigio. No es casualidad que uno de ellos, destinado a recoger la historia del barrio y a exponerla al público, haya sido bautizado precisamente como *Bijlmermuseum*. Por su parte, la intervención de NL Architects y XVW architectuur sobre el edificio *DeFlat Kleiburg* ha sido galardonado recientemente con el premio Mies van der Rohe 2017.

La calidad arquitectónica de éste y otros proyectos de renovación a escala de edificio, es indiscutible. Sin embargo, ¿qué ha ocurrido a escala urbana? Más allá de la innegable mejora ambiental y social que la transformación actual de Bijlmermeer ha supuesto para sus habitantes, resulta oportuno preguntarse si el derribo generalizado era la única solución posible para liberar al barrio de su estigma. Resulta paradójico, en este sentido, que la propuesta actual, abiertamente anti-moderna y tradicionalista, asuma la misma receta de *tabula rasa* característica del urbanismo moderno contra el que se rebela, ignorando así los principios de evolución natural de la ciudad histórica en los que teóricamente se basa.

### 1986: otro Bijlmermeer fue posible

Bien conocido es el discurso de arquitectos contemporáneos como Lacaton y Vassal, que apuesta por una total ausencia de prejuicios a la hora de intervenir sobre la arquitectura moderna, asumiendo que incluso lo aparentemente desagradable, estigmatizado o feo puede ser un material interesante para el proyecto futuro, un punto de partida para producir un cambio de contexto.<sup>7</sup> El origen de este posicionamiento teórico puede remontarse al concepto de “juicio suspendido”, proveniente de la psicología, introducido en la arquitectura durante los años setenta por Venturi y Scott Brown y asumido poco después por Rem Koolhaas, entre otros. Como bien expresan Ilka y Andreas Ruby, el “juicio suspendido” se presenta como una estrategia para afrontar la realidad sin necesidad de reprimirla, al ampliar la capacidad de acción de los arquitectos “tanto más cuanto más crítica parezca la realidad a la que se enfrentan”.<sup>8</sup>

7. Véase al respecto: DRUOT, F., LACATON, A. y VASSAL, J. P. *Plus. La vivienda colectiva. Territorio de excepción*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

8. *Ibidem*, p. 14.

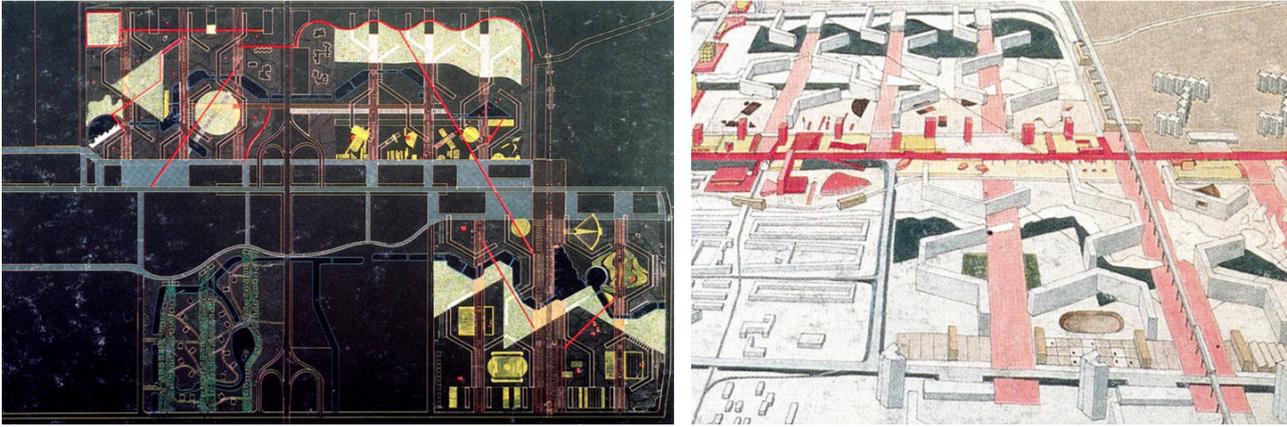


Fig. 06. Propuesta de renovación de OMA (1986). Izquierda: planta general. Derecha: vista. © OMA.

El proyecto de OMA para la renovación de Bijlmermeer, presentada al Ayuntamiento de Ámsterdam en 1986, constituye un claro ejemplo de esta estrategia (fig. 06). Quizás, muchas de sus actuaciones específicas no sean extrapolables de forma literal a la actualidad, pero el discurso que conduce a ellas, sí lo es.

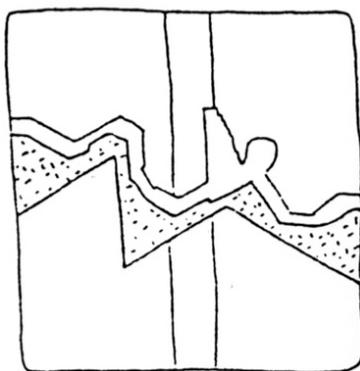
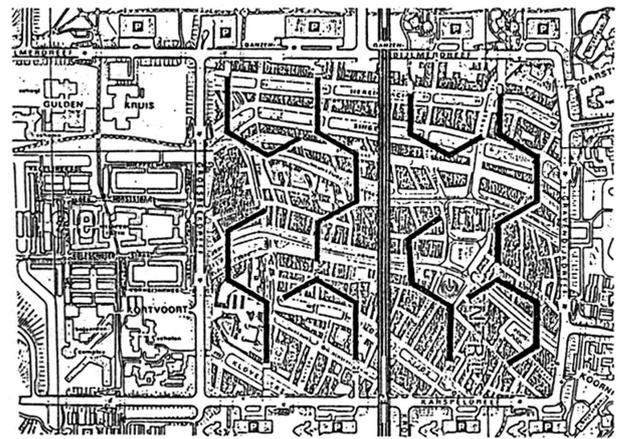
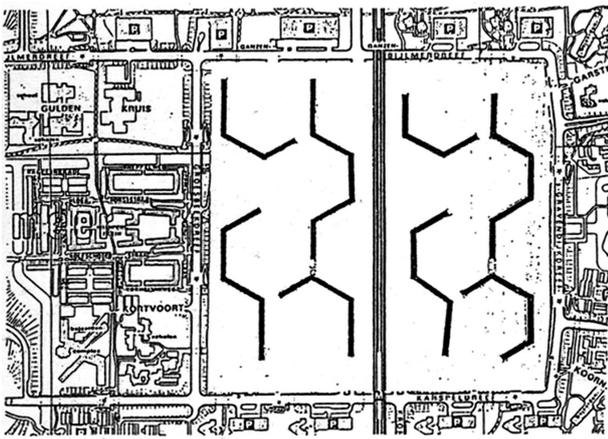
### **Frente a un espacio libre indiferenciado: densificar, cualificar y activar**

“La urbanística ortodoxa venera los espacios verdes y abiertos de una manera asombrosamente poco crítica, parecida a como los salvajes veneran sus fetiches mágicos.”<sup>9</sup>

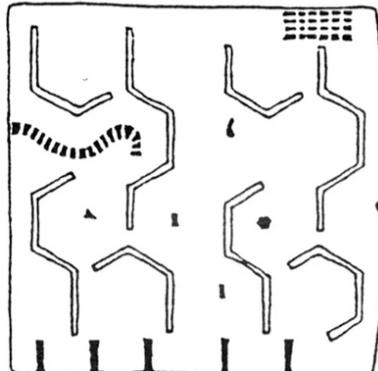
Como afirma Jane Jacobs, el urbanismo moderno defendía la idea de que los espacios abiertos eran buenos por definición y por tanto, que la cantidad era equivalente a la calidad. Así, los arquitectos de Bijlmermeer creyeron que el simple gesto de liberar la cota cero de la edificación dotaría al plano del suelo de una activa vida social. Sin embargo, el tiempo ha demostrado una realidad bien distinta.

Cuando Koolhaas recibe el encargo de renovación del barrio, comienza realizando dos pequeños dibujos analíticos a partir de un esquema de fondo-figura. El primero muestra los largos bloques quebrados de una supermanzana del conjunto sobre fondo blanco, y en el segundo proyecta como fondo una parte del núcleo histórico de Ámsterdam (fig. 07). La proyección de la textura del centro de la ciudad en los recintos vacíos del patrón hexagonal expresa con elocuencia tanto el diagnóstico del problema como el remedio propuesto. Los grandes espacios libres del Movimiento Moderno son aceptados por OMA como lienzo de su intervención; un lienzo sobredimensionado que pasa a convertirse en el medio donde insertar un nuevo y regenerador programa. OMA sugiere de esta manera que toda la diversidad, densidad y vitalidad del centro de Ámsterdam –y en última instancia, del habitar contemporáneo– puede y debe trasladarse al plano del suelo de Bijlmermeer, sin necesidad de sacrificar la imagen del proyecto original.

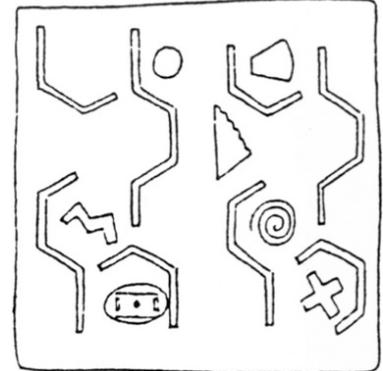
9. JACOBS, J. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2011, p. 119. Primera edición: *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.



a



b



c

Fig. 07. Propuesta de renovación de OMA (1986). Dibujos analíticos. © OMA

Fig. 08. Propuesta de renovación de OMA (1986). Actuaciones para activar el espacio público; (a) concentración del verde junto a los trazados de agua; (b) Bombardeo tipológico en puntos estratégicos; (c) Identidad programática para cada vacío hexagonal. © OMA.

La potencia formal de los bloques de Bijlmermeer es descrita en la memoria del proyecto como una “grandeza monumental que, a pesar de su monotonía, crudeza y torpeza, es también un espectáculo arquitectónico”.<sup>10</sup> Esta condición escultórica se reconoce por tanto como una singularidad dentro del orden urbano de la ciudad de Ámsterdam que debe ser conservada y fortalecida. En consecuencia, la propuesta se concentra en la transformación de su negativo: el vacío.

El 80% del suelo del barrio original era espacio libre, un gigantesco espacio natural con lagos de diversos tamaños y caminos sinuosos. Sorprendentemente, la vida pública de 100.000 personas se reducía así a actividades tan inocentes como dar un paseo, montar en bicicleta o pescar. OMA reacciona frente a esta utopía considerando anacrónica la noción de parque para la sociedad actual que en actual, caracterizada más bien por una “cultura de la congestión”.<sup>11</sup> En consecuencia, su propuesta para convertir el plano de suelo de Bijlmermeer en un espacio de calidad se apoya en un proceso de especialización material y funcional por zonas. En primer lugar, proyecta una franja arbolada paralela a los trazados de agua que varía su ancho y densidad según los elementos urbanos con los que se cruza (fig. 08a). En otros puntos, plantea la privatización de parte

10. KOOLHAAS, R. y MAU, B. *S,M,L,XL*. New York: The Monacelli Press, 1995, p. 871. Cita original en inglés, traducción propia: “ (...) monumental grandeur, that in spite of its drabness, crudeness and clumsiness it is also an architectural spectacle”.

11. LUCAN, J. *OMA-Rem Koolhaas: Architecture 1970-1990*. New York: Princeton Architectural Press, 1991, p. 107.

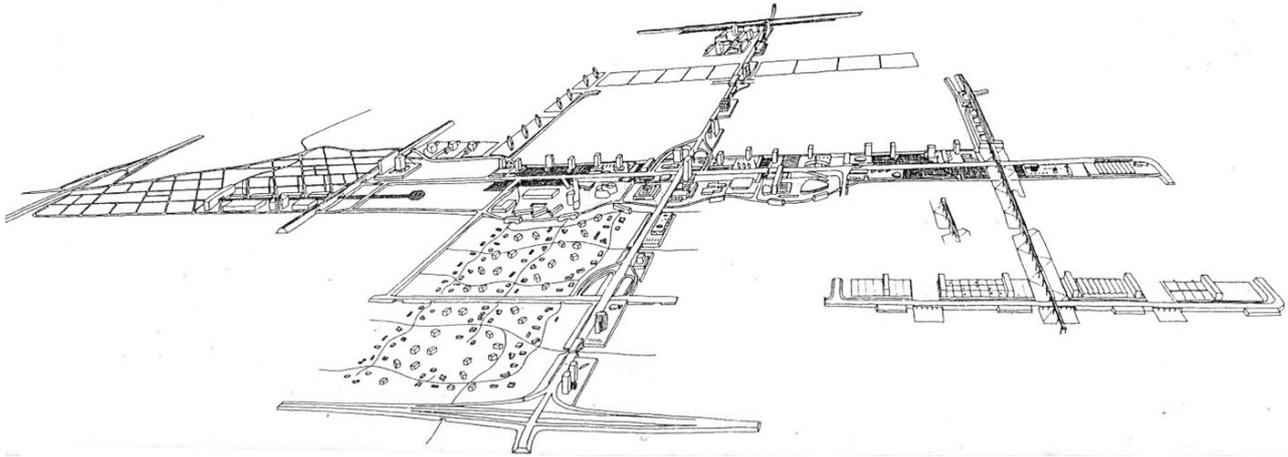


Fig. 09. Propuesta de renovación de OMA (1986). Vista general de los *Bijlmer Strips*, ejes multifuncionales de gran densidad edificatoria. © OMA.

del terreno para introducir nuevos tapices de usos y tipos de edificación, con el fin de ofrecer otras referencias de escala y mayor diversidad espacial; una estrategia que el autor describe como “bombardeo tipológico”<sup>12</sup> (fig. 8b). Asimismo, en cada uno de los recintos hexagonales delimitados entre bloques el proyecto introduce distintos programas de carácter público (deportivos, culturales, etc.) que proporcionan una identidad reconocible a la secuencia urbana de vacíos, al ir acompañados por actuaciones arquitectónicas o paisajistas de carácter singular (fig. 08c).

Por otro lado, se propone la creación de focos de actividad en los límites exteriores del espacio libre, es decir, sobre los perímetros de las supermanzanas generados por la red elevada de carreteras. Esta estrategia de densificación programática se materializa en el trazado de un nuevo esquema ordenador a escala de barrio: sobre la calle *Bijlmerdreef* y su perpendicular *Gooiseweg* se disponen dos ejes multifuncionales, accesibles desde ambos lados de la carretera elevada y desde el nivel del suelo (fig. 09). Uno de los propósitos de estos *Bijlmer Strips* en forma de cruz –así llamados por *Koolhaas*, en un guiño consciente al discurso de *Venturi* y *Scott Brown* sobre las *Vegas*– es aumentar la densidad de uso del espacio libre contiguo a diferentes horas del día, gracias a la citada inyección programática. La rotundidad de la cruz busca asimismo ofrecer un sistema de referencia y contraste frente a la monotonía del vacío urbano original; el guiño se dirige esta vez hacia las geometrías constructivistas que tanto interesaban a *Koolhaas* en esos años.

### Frente a la jerarquización de usos y circulaciones: más complejidad y diversidad

“La monotonía es el enemigo más acérrimo de la actividad múltiple, y por tanto, de la unidad funcional”<sup>13</sup>.

En el proyecto original, las vías del tren se elevaban 10 metros sobre el nivel del suelo. Las calles rodadas se disponían a 3,70 metros de altura,

12. KOOLHAAS, R. y MAU, B. *S,M,L,XL*. New York: The Monacelli Press, 1995, p. 885. El término original en inglés es “typological bombardment”.

13. JACOBS, J. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2011, p. 160.

y desde esa cota, las galerías peatonales tratadas como calles elevadas enlazaban con el primer corredor de acceso a las viviendas. Originalmente, la segregación de estas vías en sección aspiraba a liberar el plano del suelo como lugar de esparcimiento para el peatón.

Todo este complejo aparato de circulación dotaba al proyecto de una gran potencia escultórica, pero conllevó también importantes problemas de mantenimiento y seguridad, agravados por la escasa ocupación y el bajo nivel económico del barrio. Consciente de su deterioro físico y social, OMA corrige las consecuencias más perjudiciales de la especialización de circulaciones, pero sin renunciar a la potencia del trazado viario independiente de los edificios, propio del urbanismo del Movimiento Moderno. Adopta así una posición de afirmación parcial de la realidad existente, no de simple oposición, que se traduce en la eliminación de las galerías peatonales elevadas y en una simplificación general del tratamiento en sección. De este modo, aunque el tren y las vías rápidas elevadas se conservan, asumiendo su valor como signos de identidad del barrio, tanto el peatón como la circulación más doméstica del coche se llevan a cota cero, a aquel plano supuestamente intocable para el proyecto de los años sesenta. En este nivel, se introducen nuevas calles rodadas que atraviesan las grandes supermanzanas iniciales por dos ejes intermedios, dando más permeabilidad a la trama, acercando los coches y zonas de aparcamiento a los edificios, y recuperando el acceso a las viviendas desde la cota cero (fig. 10a). Se produce así una mezcla de circulaciones rodada y peatonal que pueden interferir entre sí, aumentando las posibilidades de encuentros imprevistos y de paso, su control y seguridad.

Otra de las carencias circulatorias que OMA busca subsanar es el reducido número de opciones a la hora de elegir recorridos por parte del peatón. La aparente libertad de movimiento a nivel de suelo del proyecto original quedaba reservada exclusivamente al ámbito recreativo. En el día a día, el usuario-trabajador no encontraba en su red de caminos entrecruzados una alternativa práctica, en parte por su falta de conexión con el resto de vías a distintas cotas, pero también por la presencia de barreras en el plano del suelo: trazados de agua sin apenas puentes, áreas de almacenaje en las plantas bajas de los bloques o las mismas calles rodadas elevadas bajo las que se situaban aparcamientos y áreas comerciales.<sup>14</sup>

Frente a estos obstáculos, el proyecto de OMA propone aumentar la permeabilidad útil en el plano del suelo mediante la multiplicación de recorridos peatonales que conectan puntos estratégicos. Se evita sin embargo que estas circulaciones sean paralelas a las fachadas de los bloques, planteando en su lugar caminos diagonales que se integran en el laberinto original y que aceptan así el principio de trazados divergentes como idea generadora del proyecto que puede ser reciclada (figura 10b). Para garantizar una conectividad real, los bloques se rompen en planta baja

---

14. Las barreras del proyecto original son descritas por Koolhaas de la siguiente manera: "A regular pattern, planted in a non-differentiated landscape, divided by a two-level traffic system with both levels off the ground plane, along parking garages, forming a filter between dwelling and road, leaving the ground free. At first glance it appears that everything is hiding underneath in a cave-like atmosphere, a nucleus of social, commercial and cultural life". OMA página web, disponible en: <http://oma.eu/projects/1986/bijlmermeer-redevelopment>

Fig. 10. Propuesta de renovación de OMA (1986). Intervenciones para subsanar los problemas derivados de la especialización de circulaciones; (a) Acercamiento del viario y de los aparcamientos a la edificación (b) Nuevos recorridos peatonales y eliminación de barreras del proyecto original. © OMA.

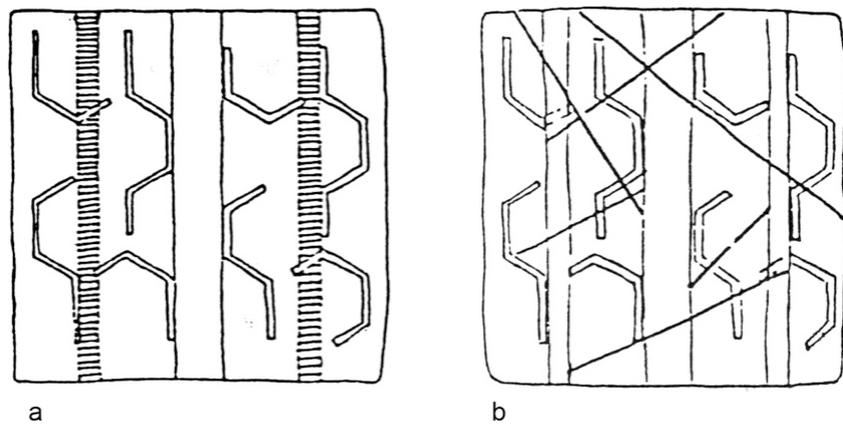
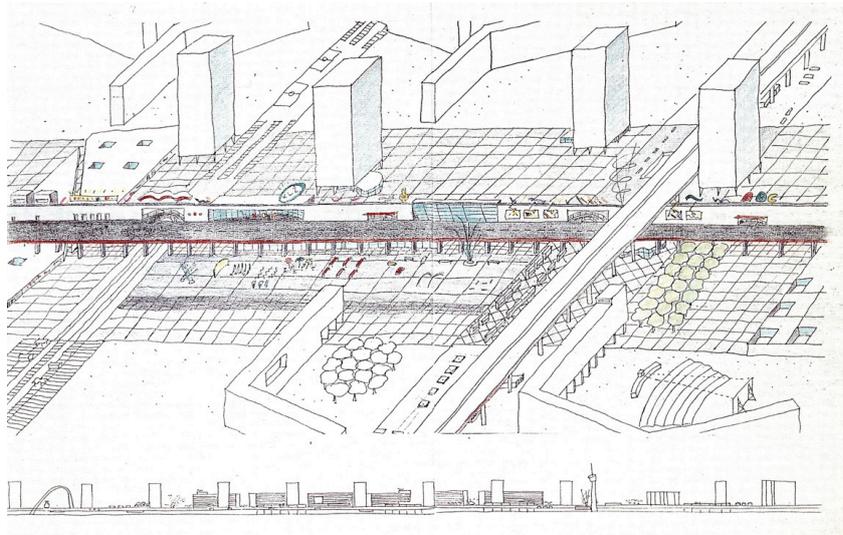


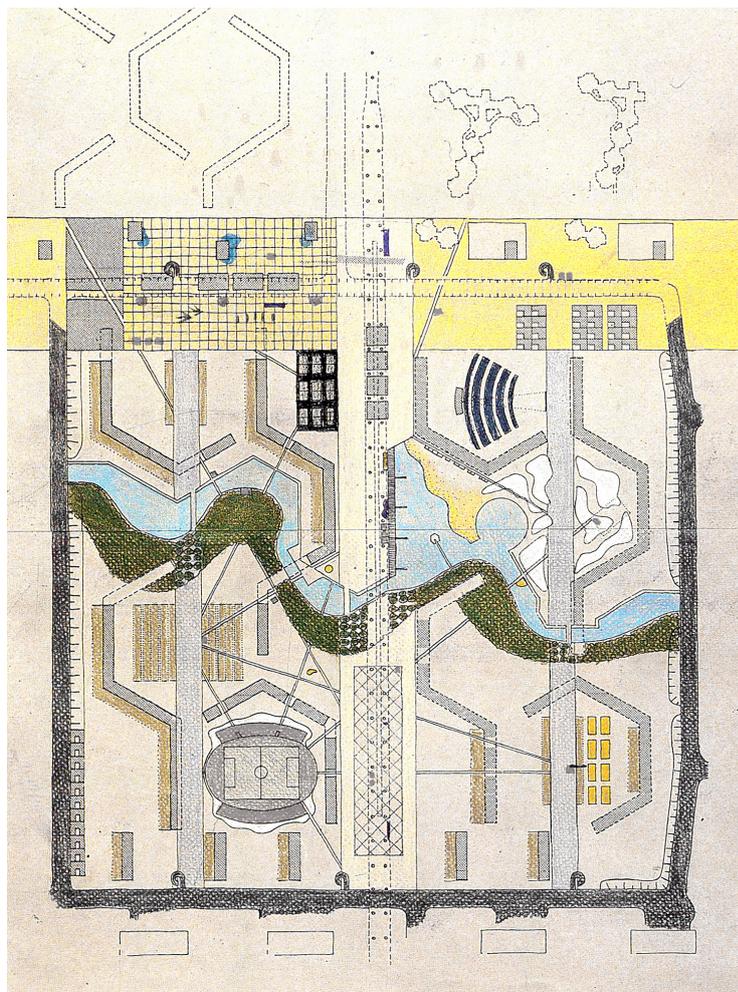
Fig. 11. Propuesta de renovación de OMA (1986). Vista y alzado de uno de los Strips. © OMA.



y primera cuando es necesario el paso, se construyen puentes sobre el agua y se eliminan los comercios y aparcamientos bajo las vías rodadas.

En cuanto a la relación entre circulaciones y otros usos como el comercio, Koolhaas observa en el proyecto original que la superposición en sección de tiendas y vías rodadas hacía imposible la activación mutua entre ambas realidades. Ni la presencia del comercio se aprovechaba para activar otras funciones en el viario ni el comercio podía beneficiarse del paso de visitantes ocasionales. La subsanación de este problema se materializa en los ya mencionados *Strips* que atraviesan el barrio: un eje norte-sur, con torres de oficinas y talleres de alta tecnología, y otro este-oeste, de mayor envergadura, donde se acumulan funciones variadas por zonas: actividad económica, cultural, educativa, etc. Sobre estos ejes, se introducen nuevos tipos de edificación con mezcla de usos que rectifican la falta de diversidad del barrio original: bloques altos y bajos, torres, viviendas patio, edificios exentos a modo de pabellones, etc. (fig. 11) De nuevo, apoyado en la idea de la “cultura de la congestión”, Koolhaas presenta estos ejes como recordatorio de cuánto la diversidad urbana favorece el intercambio social, la innovación, la creatividad y el crecimiento económico, y en última instancia, la libertad de elegir entre cosas distintas.

Fig. 12. Propuesta de renovación de OMA (1986). Planta de una de las supermanzanas. © OMA.



### Conclusiones

En el Bijlmermeer de los años sesenta, la diferenciación de estratos –infraestructura, edificación y espacio libre– se hacía mucho más evidente que en la ciudad tradicional. Esta condición, típica de la ciudad moderna, no sólo se toma como punto de partida en la propuesta de renovación de OMA sino que se convierte en la propia esencia del proyecto. Koolhaas actúa estratégicamente en cada uno de los citados estratos, reconociendo el potencial de una intervención en red de niveles superpuestos. Cada capa incorporada añade una nueva trama de focos de actividad pero también supone nuevas posibilidades de interacción con la capa anterior, convirtiendo el conjunto en una matriz interdependiente. Esta actuación por estratos autónomos pero interconectados constituye una estrategia extrapolable a otros proyectos de transformación urbana en conjuntos residenciales de bloque abierto.

Por otro lado, es significativo que el proyecto de OMA actúe principalmente en el plano del suelo, la cota del espacio público, la cota cero.<sup>15</sup> Sobre este estrato –concebido por los arquitectos modernos como un tapiz

15. En palabras de Koolhaas : “In our opinion, it is not so much the buildings that determine the urban quality; rather, here it is more at ground level, in the open space between buildings, where ambitions, qualities and impossibilities should be developed”. LUCAN, J. *OMA-Rem Koolhaas: Architecture 1970-1990*. New York: Princeton Architectural Press, 1991, p. 106.

verde continuo y entendido por Koolhaas como un vacío de actividad— el proyecto de 1986 busca dar respuesta a la “cultura de la congestión” mediante una propuesta de ciudad en la que la forma de los edificios y del espacio libre no es tan importante como su programa. Con el fin de “activar el vacío” se introducen nuevas infraestructuras, se aclaran los límites entre lo público y lo privado, se diversifica el uso y el tratamiento de los espacios libres y en alguna zona puntual se incorporan nuevas edificaciones y tapices funcionales (fig. 12). Con todo ello queda patente el potencial del espacio libre intrínseco a los tejidos de bloque abierto, ese lienzo urbano que se quedó “sin proyectar” y que puede hoy acoger nuevas intervenciones capaces de recontextualizar los barrios residenciales modernos y dotarlos de un nuevo significado.

Para concluir, puede destacarse otra lección fundamental del proyecto de OMA: su propuesta de reciclaje del legado del Movimiento Moderno no sólo se refiere a una realidad construida, sino también a un plano conceptual. El proyecto aquí analizado pone en evidencia que la transformación de la ciudad debe apoyarse en lo existente y en algunos de sus principios generadores. Debe reconocer la identidad del lugar como potencial, sin renunciar a introducir las correcciones necesarias para dotar al conjunto de un nuevo sentido. Fiel a esta idea, OMA detecta como valores a conservar del proyecto original el contraste entre las piezas edificadas y la continuidad del plano del suelo, así como la autonomía relativa de los trazados circulatorios, dos de las premisas principales del urbanismo moderno. Se podría por tanto afirmar que su aproximación al contexto dado por este gigantesco barrio moderno es tan radical como realista y tan optimista como crítica: su intención no es cancelar o disimular lo existente, sino reanimarlo y activarlo empleando su potencial latente.

## Bibliografía

- AQUILUE, I., ROCA, E. y ARDURA, A. Bijlmermeer, 1965–2015: el fracaso de la ciudad en árbol y el retorno a la escala menuda. En: *XIV Coloquio Internacional de Geocrítica: las utopías y la construcción de la sociedad del futuro*. Barcelona, 2-7 mayo de 2016, pp. 1-22.
- BOER, N. de y LAMBERT, D. *Woonwijken Nederlandse Stedebouw 1945-1985*. Róterdam: Uitgeverij 010, 1987.
- BRUIJNE, D. et al. *Amsterdam Southeast. Centre Area Southeast and Urban Renewal in the Bijlmermeer 1992-2010*. Bussum: Uitgeverij Thoth, 2002.
- BRUNIER, Y. La grande ville. En: *Architecture d'aujourd'hui*. 1989, no. 262, pp. 90-103.
- CARRASCAL AGUIRRE, G. *Map and project* (tesis doctoral). Director: Javier Maroto. IUAV, Facoltà di Architettura, 2012.
- CORTÉS, J.A. *Escritos sobre arquitectura contemporánea, 1978-1988*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1991.
- DRUOT, F., LACATON, A. y VASSAL, J.P. *Plus. La vivienda colectiva. Territorio de excepción*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.
- HELLEMAN, G. y WASSENBERG, F. The Renewal of what was Tomorrow's Idealistic City. Amsterdam's Bijlmermeer High-rise. En: *Cities*. 2004, vol. 21, no. 1, pp. 3-17.
- JACOBS, J. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2011. Primera edición: *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.
- KOOLHAAS, R. y MAU, B. *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press, 1995.
- LUCAN, J. *OMA-Rem Koolhaas: Architecture 1970-1990*. New York: Princeton Architectural Press, 1991.
- ROWE, C. y KOETTER, F. *Collage City*. Cambridge, Mass., London: MIT Press, 1978.