



CONCURSO INTERNACIONAL DE ARQUITECTURA

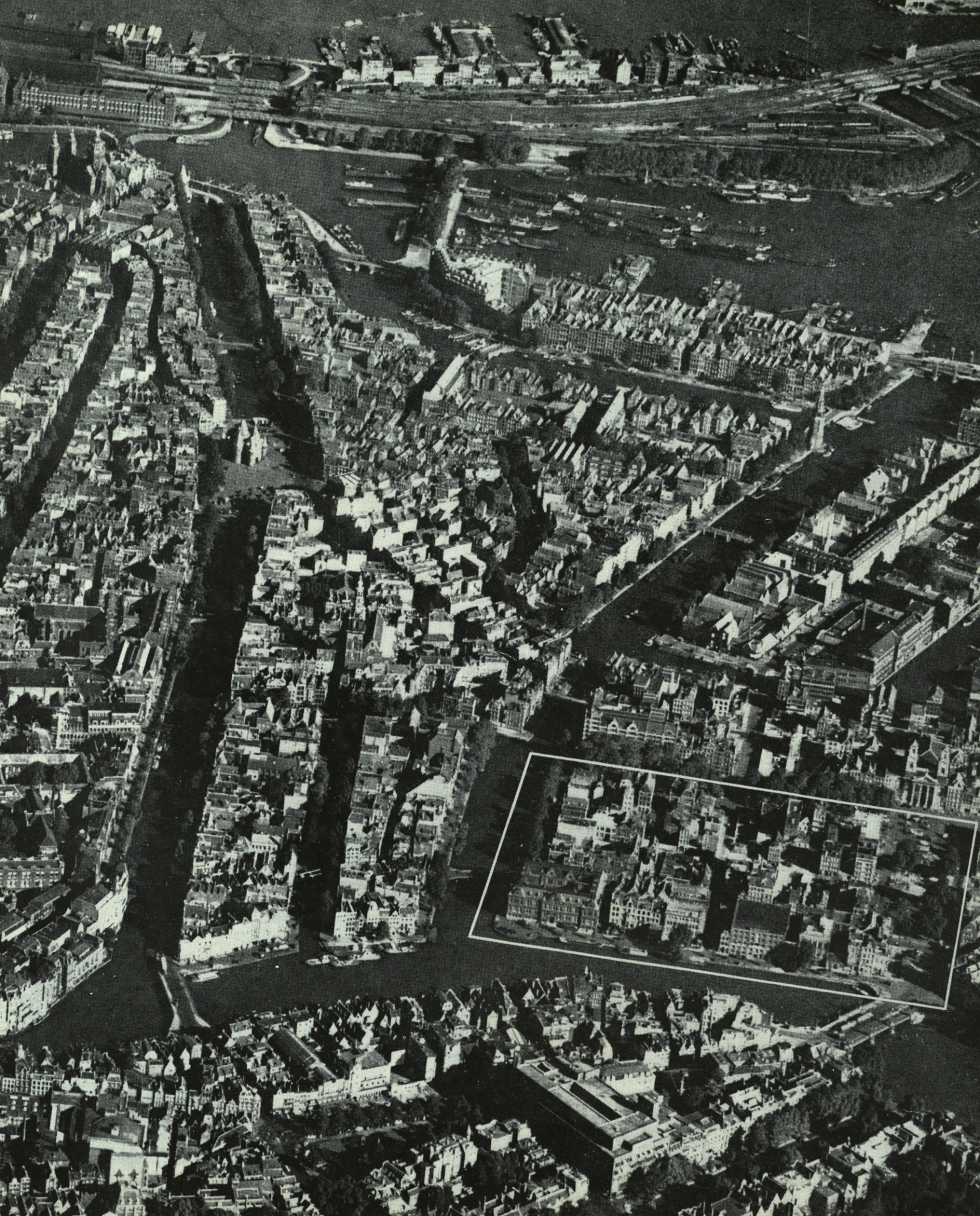
ARQUITECTURA pretende con este número informar a sus lectores acerca del Concurso Internacional del Ayuntamiento de Amsterdam. Nuestro interés en este caso es doble: por una parte, se trata de un concurso convocado y llevado a cabo con la mayor seriedad, e interesa, por tanto, a la revista dar a conocer las condiciones bajo las que éste se ha desarrollado; por otra, el hecho de que Rafael Moneo haya estado entre los seleccionados para la segunda etapa da al concurso especial cercanía.

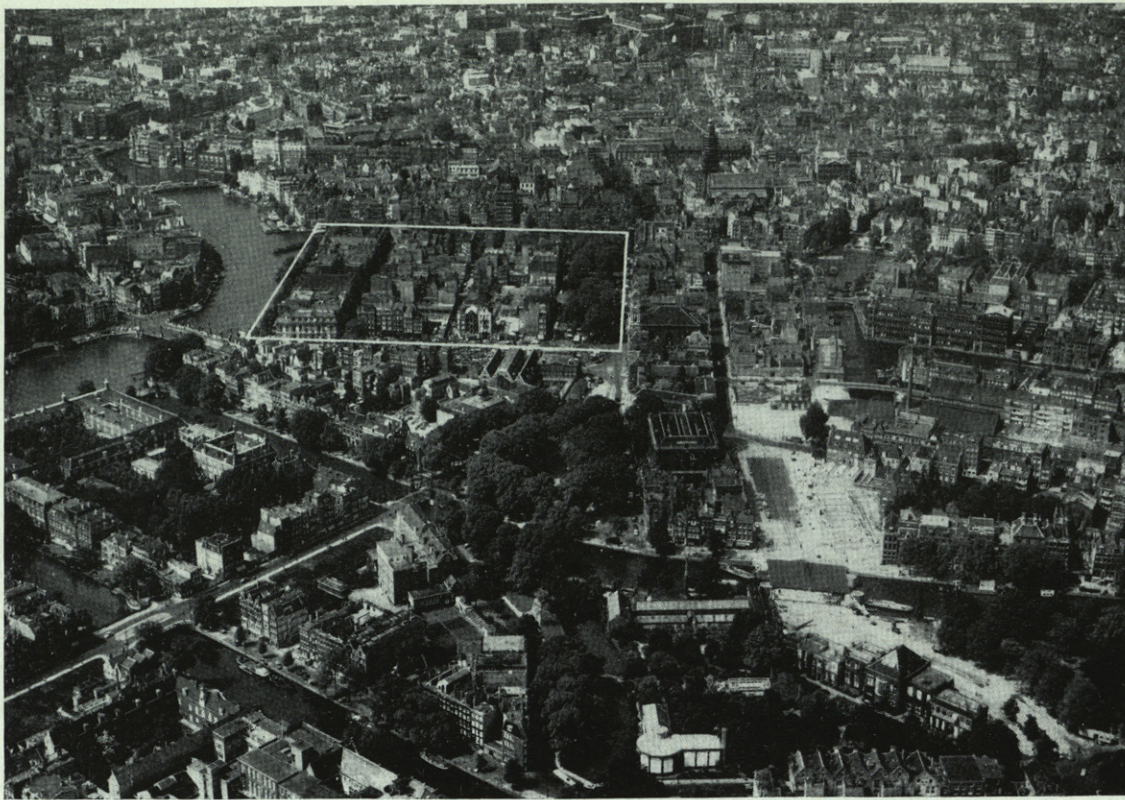
Muchos son los problemas que el concurso de Amsterdam sugiere, abarcando un amplio campo que nos llevaría a considerar algunos de los problemas más urgentes que la arquitectura tiene hoy planteados.

Así, por ejemplo, el concurso de Amsterdam nos obligaría a pensar en la posibilidad hoy de los edificios representativos; es decir, nos obligaría a considerar una vez más el problema de los significados en arquitectura; nos haría ver las dificultades que plantea un edificio polivalente, cuyos servicios son muy diversos y de variada índole, haciéndonos entrar de lleno en los problemas de estructura de los edificios como contenedores; nos recordaría la obligación de tomar partido frente a una trama ciudadana bien definida, frente a una compleja red de circulaciones; nos llevaría a estudiar las posibilidades de incidir en el tejido urbano mediante operaciones edilicias de alto alcance y controladas. Por otra parte, la específica problemática de los concursos se haría más palpable en un caso como éste.

ARQUITECTURA, sin embargo, no pretende ocuparse de todos estos problemas, que deja planteados a sus lectores, y, limitando el campo de acción a la estricta información, ha estructurado sus páginas de este modo: **a**, una introducción al concurso que permita acercarse a él a quienes no lo conociesen; / **b**, después, y respetando el orden que se les asignó, se publican los trabajos españoles presentados a la primera fase; ARQUITECTURA ha solicitado los 22 trabajos presentados y lamenta cerrar la edición sin recoger la totalidad de la participación española, pero el calendario nos obliga a que así sea; / **c**, por último, se publican los trabajos que tomaron parte en la segunda fase, destacando el de nuestro compañero Rafael Moneo.





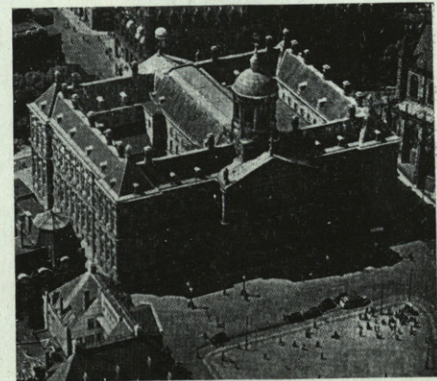


ANTECEDENTES DEL CONCURSO

El 25 de noviembre de 1964, el Consejo Municipal de la ciudad de Amsterdam encomendó al burgomaestre la convocatoria de un concurso público de proyectos para construir el nuevo Ayuntamiento. Con esto la ciudad ponía fin a un largo debate sobre el nuevo Ayuntamiento que se remontaba a los años treinta. La importancia que los Ayuntamientos han tenido en el desarrollo de la tradición democrática de los Países Bajos ha hecho que mucha de la edilicia más valiosa coincidiese con ellos. Si pensamos en la ciudad de Amsterdam, sin ir más lejos, veremos cómo el Ayuntamiento fue siempre pieza clave en el tejido urbano, y esto no tanto por su valor monumental cuanto por la importancia que en el desarrollo de la vida cotidiana tenía el edificio en que se asentaba el Consejo. El Ayuntamiento no se ha vivido, por tanto, como un centro del que emanaba el poder central; bien al contrario, el Ayuntamiento daba realidad física a la autonomía ciudadana, uno de los pilares en que se asienta la vida democrática holandesa. Por ello, si pensamos en los lugares que el Ayuntamiento ha ocupado a lo largo de la evolución de la ciudad, lo veremos desplazarse con ella: el Ayuntamiento está identificado con la ciudad, no es algo estático, fijo, inmutable, y, por tanto, acusa el crecimiento, se mueve con la ciudad. Así, el viejo Ayuntamiento de Amsterdam, del que conservamos el recuerdo gracias al cuadro de Saenredam, que se encuentra en el Rijksmuseum, respondía a un Amsterdam todavía medieval, que se apoyaba en el Amstel y en el Singel y que ya había afirmado su vocación comercial y marinera al integrarse en la Liga Hanseática.

Más tarde, la prosperidad de la ciudad en el siglo XVII se traduce en el nuevo Ayuntamiento que construye Jacob von Campen en el Dam; en una ciudad tan falta de lo que la tradición occidental entiende por monumentos, el Ayuntamiento de von Campen suponía tal esfuerzo de ruptura que habla por sí solo de la fuerza de la institución en el siglo que marca el apogeo holandés.

No es de extrañar que sea el centralismo bonapartista quien convierta el Ayuntamiento en Palacio real, pasando aquél a ocupar un lugar secundario en una espléndida construcción del siglo XVI, a orillas del Oude Zijds Voorburgwal.





STADHUIS
CITY HALL
HOTEL DE VILLE

Foto e

Foto d

Foto c

Aquí se encuentra todavía el Ayuntamiento haciendo esfuerzos por acoplar sus necesidades a la vieja construcción, a través de una enérgica reforma llevada a cabo el año 27; pero pronto el tráfico rodado, siempre en aumento, compromete la situación del Ayuntamiento, y el año 38 se convoca un concurso nacional para construir un nuevo Ayuntamiento en Frederiksplein.

Desgraciadamente, es aquel un momento incierto de la arquitectura holandesa; la escuela de Amsterdam hace ya tiempo que ha perdido a sus mejores hombres y el aliento racionalista de los años 30 se ve bruscamente interrumpido por la muerte de Brinckman y Duiker. Arquitectos hasta entonces seguros, como Dudok y Staal, envían proyectos tímidos, muy por bajo de sus posibilidades. Es el momento de la llamada escuela de Delft, extraño brote nacionalista que tiene a Grandpré Molière por cabeza y de quien Berghoef y Vegter, ganadores del concurso, se consideran discípulos.

Pero la guerra hace olvidar el proyecto; en Frederiksplein se construye un vulgar edificio bancario y el Ayuntamiento, que sigue pensando en su nueva sede, se pronuncia por Waterlooplein, sector a un tiempo deteriorado y vivo.

Con el concurso que se convoca en la primavera de 1967 la ciudad trata de solucionar un problema que, como decíamos al comenzar estas notas, estaba planteado años atrás.

MECANICA DEL CONCURSO

Pensando que el concurso atraería a gran número de participantes—fueron más de 2.500 las inscripciones—, se creyó que lo más adecuado era articularlo en dos etapas: la primera, a nivel de ideas; la segunda, como anteproyectos.

Con ello se conseguía, por un lado, el facilitar la tarea del jurado; por otro, evitar el desproporcionado esfuerzo que un trabajo de este tipo supone.

Las bases decían que en la primera etapa el promotor trataba de conseguir trabajos que "permitiesen hacerse una idea de las posibilidades urbanísticas y arquitectónicas en el lugar escogido para el emplazamiento del nuevo Ayuntamiento". Los trabajos en esta primera etapa se desarrollarían a una escala reducida—1/500—. Las bases eran muy estrictas en lo que a presentar documentos se refiere, limitando el número de los dibujos y exigiendo el envío de dos fotografías de la maqueta, 18 X 24, construida sobre la misma escala; una memoria que no debía exceder de 300 palabras completaba la documentación.

La primera etapa terminó el 30 de noviembre de 1967, presentándose 845 trabajos; las bases decían que a la segunda etapa pasarían "no menos de cinco y no más de ocho" trabajos; así es que el 14 de febrero de 1968 el jurado, compuesto por R. Matthew (Inglaterra), J. Schader (Suiza), F. J. van Gool (Bélgica), H. A. Maaskaant (Holanda) y P. Zanstra (Holanda), escogió los trabajos siguientes: 154, 245, 286, 287, 325, 552, 769.

La relación/acta del jurado cuenta cómo procedió por eliminación, eligiendo 67 trabajos en una primera vuelta, 20 después y, por último, los siete que desarrollarían la segunda etapa; de los 20 trabajos de la segunda vuelta, el jurado mandó construir un modelo que sirvió de base a las deliberaciones.

En esta segunda etapa se mantuvo el anonimato y debía desarrollarse el trabajo a nivel de anteproyecto: situación y accesos, a 1/500; plantas y alzados, a 1/200; detalles, a 1/50; maqueta, a 1/500. Los promotores completaron el programa, enviándolo acompañado de una nota del jurado en mayo de 1968.

Se establecía también, en esta segunda etapa, un tope económico, 70.000.000 de florines, que era obligado no superar, debiendo los concursantes utilizar un módulo común por metro cúbico para estimar el coste de su propuesta.

Terminó el plazo de entrega el 7 de octubre de 1968 y en noviembre el jurado hacía público el fallo.

PROGRAMA

En el nuevo Ayuntamiento tendrá su sede el Consejo Municipal y todos aquellos servicios que tanto la Administración como el buen desarrollo de las actividades ciudadanas relacionadas con la Administración exigen.

Así, pues, podía leerse en las bases: "es deseo de la Municipalidad que, en tanto lo permita el programa, el Ayuntamiento sea lugar de encuentro de las autoridades con los ciudadanos".

En el Ayuntamiento, por tanto, debían tener cabida:

- a) Locales para recepciones (un gran *hall*, una sala de asambleas para 400 personas, otra para 200, una más para 100 y dos, por último, para 50).
- b) Locales para el burgomaestre y los distintos servicios de su departamento.
- c) Salas de reunión para el burgomaestre y los aldermen.
- d) Consejo Municipal (dos cámaras con acceso independiente para los miembros del Consejo y el público, con salas de lectura, de reunión, etc.).
- e) Ocho salones para celebrar en ellos las ceremonias nupciales.
- f) Registros.
- g) Oficinas públicas (educación, asuntos generales, información y relaciones públicas, salud pública y hospitales, vivienda).
- h) Oficinas privadas (administración asuntos económicos y finanzas, obras municipales, gaceta, artes, personal).
- i) Secretaría General.
- j) Archivos.
- k) Servicios para los empleados (pequeño teatro, gimnasio, restaurante privado, cantinas, etcétera).
- l) Servicios generales (restaurante público, correos, turismo, periódicos, etc.).
- m) Almacenes e instalaciones.

Especial atención debía prestarse a los "parkings", tanto de bicicletas como de coches, exigiéndose no menos de 300 plazas para éstos y de 800 para aquéllas.

Como dato que puede ayudar a dar una idea de las dimensiones del edificio puede valer el considerar que se pensaba fuese capaz de albergar a 1.200 empleados.

SITUACION

El lugar dispuesto para el nuevo Ayuntamiento es de vital importancia en la ciudad hoy y lo será más todavía en el futuro, cuando se lleven a cabo las reformas proyectadas en la red arterial; Waterlooplein cambiará por completo, al quedar encerrado entre importantes vías de tráfico.

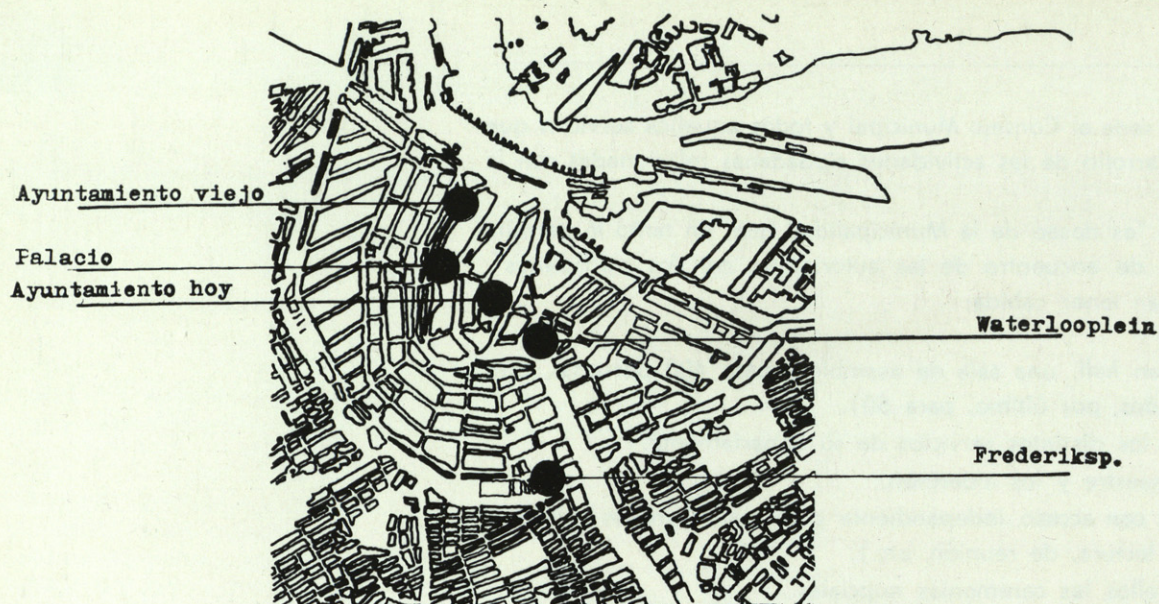
El Ayuntamiento podría contribuir a revalorizar decisivamente una zona hoy ya deteriorada; el Ayuntamiento es, por tanto, una nueva carta a jugar en el amplio cuadro de reformas urbanas que la ciudad de Amsterdam tiene en proyecto.

Pasamos, pues, a transcribir algunos párrafos de las bases que pueden ayudar a definir la posición del solar:

"...el lugar dispuesto para el desarrollo del nuevo Ayuntamiento está cerrado por el Amstel, el Zwanengburgwal y los costados N.E. y S.E. del Waterlooplein..."

"...el nuevo Ayuntamiento se alcanzará fácilmente desde toda la ciudad, tanto utilizando los transportes públicos como el coche, el barco, la bicicleta o a pie..."

"...una red de metro se ha proyectado; cuando esté construida quedan garantizadas las co-



nexiones entre el centro de la ciudad y los distritos suburbanos. Una de las líneas enlazará la Estación Central con los distritos situados al Este. Parte de esta línea pasará bajo el nuevo Ayuntamiento..."

"...el nuevo Ayuntamiento está situado en posición muy favorable respecto al sistema radial de la ciudad..."

"...las vías que conectan Amsterdam Norte (túnel IJ) y Amsterdam S.E. (Wibautstraat dirección) se encuentran en el Mr. Visserplein, situado al S.E. del Ayuntamiento. Este importante *roundabout* forma parte del anillo interior, de manera que también serán accesibles con facilidad las vías radiales del Sur (Utrechtstraat, Vijzelstraat) y el distrito Este (Leidsestraat y Raadhuisstraat). Otras vías importantes se encuentran también al N.E. (dirección Zwanenburgwal-Lastageweg), que proporcionan una conexión Norte-Sur a través del Stationplein. La Jodenbreestraat, al N.E., enlazará esta vía con Mr. Visserplein..."

"...a lo largo del Amstel se ha previsto una vía para ciclistas y peatones..."

La posición del nuevo Ayuntamiento respecto a la red viaria no puede ser más favorable; pero estas condiciones favorables se tornan de distinto signo cuando se piensa en la accesibilidad del solar para ciclistas y peatones.

El Waterlooplein ha quedado convertido en un auténtico islote que es preciso rescatar para la ciudad, máxime si se tiene en cuenta la privilegiada situación que tiene respecto a los centros de actividad: al Sur, y separado por el Amstel, se encuentra Rembrandtplein, uno de los más densos focos de vida ciudadana en el que convergen vías comerciales como la Regulierbreestraat y la Utrechtsestraat, y cómodos accesos a canales tan importantes como Herengracht y Keizersgracht, en los que tienen sus sedes Bancos y negocios; al S.E., el muelle del Amstel y la Weesperstraat constituyen un acceso fácil desde los poblados barrios; al Norte se extiende una zona próxima al puerto; a Poniente, por último, se encuentra el viejo centro de la ciudad, el Rokin, el Dam, fácilmente alcanzable a través de la compleja red de pequeñas vías perpendiculares a los canales.

Conviene también destacar, y creo que las fotos pueden dar buena fe de ello, la importancia de Waterlooplein en el ambiente de la ciudad entera; el dilatado Amstel convierte el solar de Waterlooplein en amplísimo punto de referencia, divisable desde los más remotos puntos de la ciudad.