

NOTA PREVIA A LA MEMORIA

Del análisis de la trama urbana de la ciudad han surgido aquellas decisiones primarias que soportan el proyecto; así, el utilizar el Amstel como base y apoyo en busca de la continuidad; el respetar íntegramente los caminos de peatones, completándolos con una pasarela sobre el Amstel y otra sobre el Zwanenburgwaal; el utilizar una estructura definida según ejes perpendiculares al Amstel.

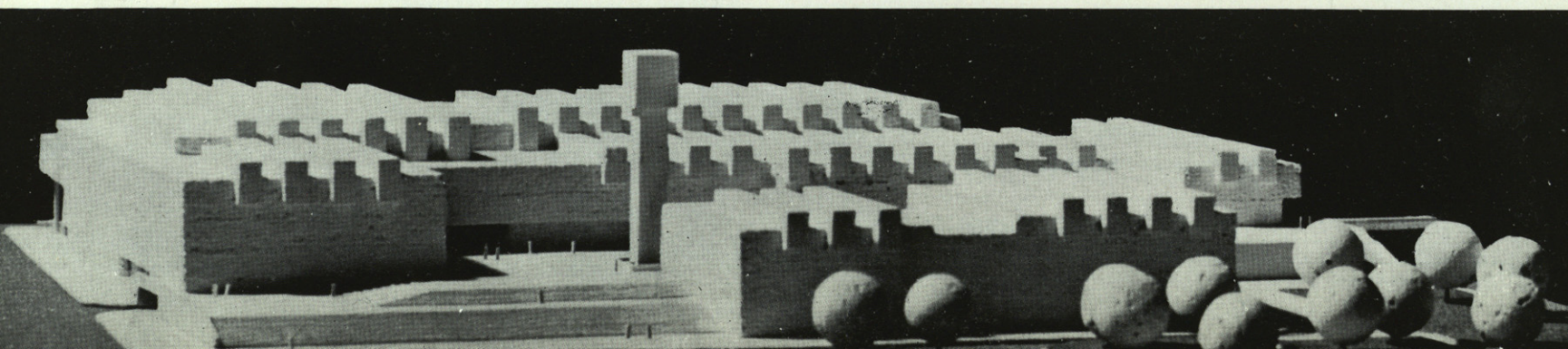
Era preciso romper la insularidad a que

el tráfico había reducido el solar, enlazar, soldar, recuperar para la ciudad el inmenso vacío de Waterlooplein. Por eso, la accesibilidad ha sido, en nuestra propuesta, dato fundamental: el Ayuntamiento debía ser un edificio permeable, asequible, un pedazo de ciudad, no algo segregado, estático, ajeno a la vida ciudadana. Al establecer los accesos, tanto desde el nivel 0,00 como desde el nivel 3,60, creemos haber servido a estos propósitos.

Por otra parte, la complejidad del programa excluía una definición absolutamente precisa; se trataba más, a nuestro entender, de la definición de una estructura que del

diseño de un edificio concreto; no hemos buscado, por tanto, un edificio símbolo en el que la autoridad estuviese "representada".

Pero la estructura era, o al menos así lo entendimos, la trama urbana, y no perderla fue nuestra preocupación constante; así el interior del edificio quedaba lleno de vacíos desde los que volvía a recuperarse, seguido, el planteamiento de la estructura en los lucernarios. Es más: nuestro deseo era que el interior del edificio fuese, de algún modo, el exterior de la ciudad, pues nada mejor que el reflejo de la propia ciudad podía ser el Ayuntamiento.





Dada la brevedad de la memoria, para mayor claridad hemos acudido, como ya hicimos en la primera etapa, a los siguientes apartados:

RED VIARIA

Si bien se ha respetado, en líneas generales, el esquema propuesto, la red viaria ha sufrido una profunda elaboración en esta segunda etapa del concurso.

Tal vez la decisión más importante haya sido el establecer un sistema unidireccional, lo que ha permitido evitar el conflicto que planteaba el tráfico generado por las *wedding-rooms* y solucionar con mayor claridad la conexión con la red arterial ciudadana.

El esquema de tráfico que acompaña al *site-plan* permitirá ver claramente cuáles son nuestras intenciones.

Desde el acceso que proporciona el nudo de Mr. Visserplein se alcanza tanto el *parking*

con limitación de horario como el arranque de la escalinata y el *parking* subterráneo, pudiendo quien penetre en el recinto del Ayuntamiento desde este acceso incorporarse a la ciudad, o bien vía Houtwardsstraat, o bien caminando bajo el edificio y dejando a la derecha el *parking* previsto para las procesiones nupciales, *parking* que, como puede verse en los esquemas, tiene un funcionamiento autónomo sin entorpecer movimientos.

Por otra parte, desde la Houtwardsstraat se puede alcanzar el área destinada a las bodas, pues no parece oportuno prescindir de este acceso dado que parece aconsejable la fluidez del tráfico.

RED DE CICLISTAS Y PEATONES

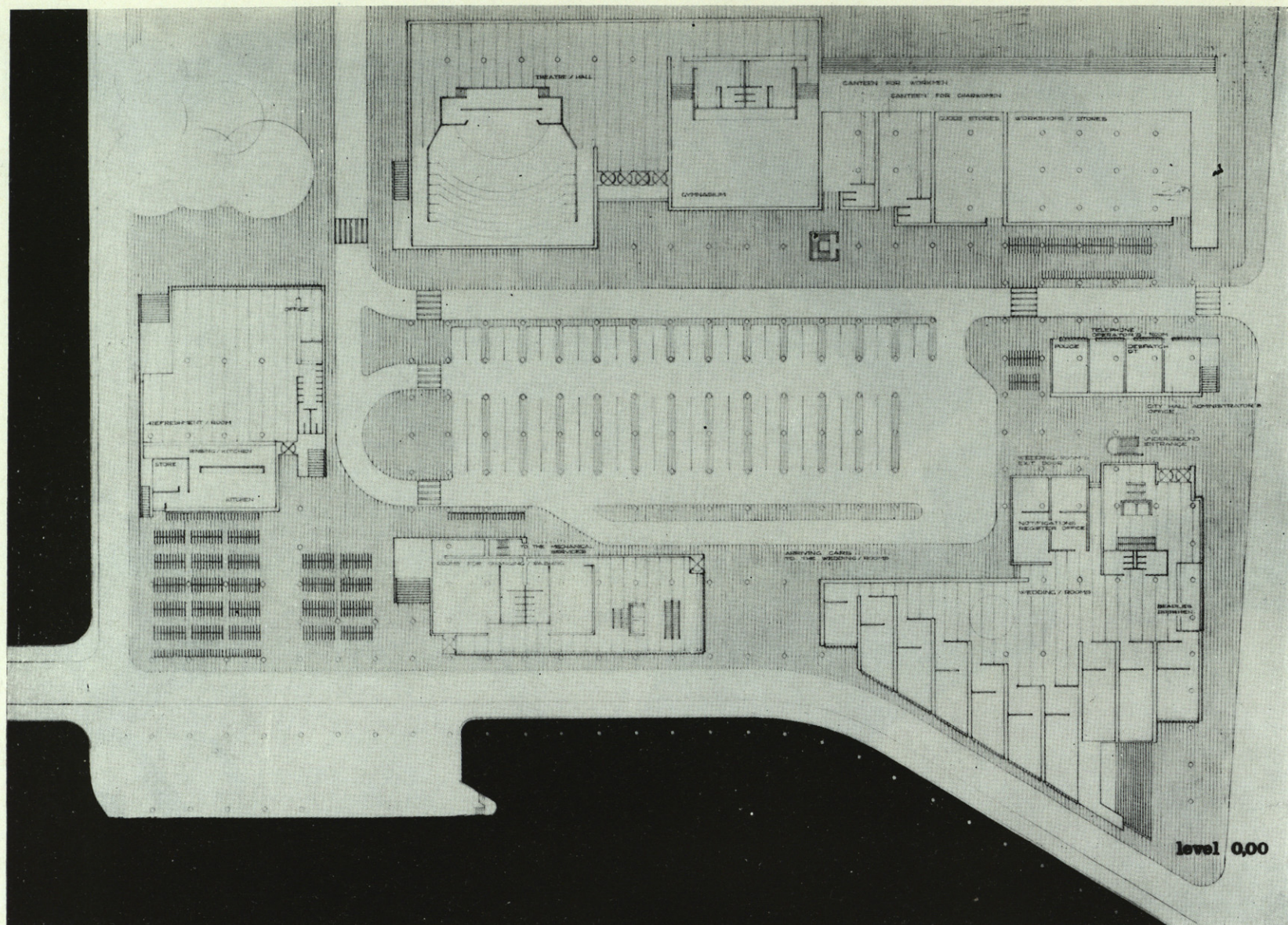
Se han respetado íntegramente las dos *cyclepaths* proyectadas, estableciéndose un contacto entre el *cyclepath* del Amstel y los

square bajo el edificio, contacto que vitaliza, por otra parte, el acceso al recinto de las *wedding-rooms*.

Los peatones pueden llegar al Town Hall desde los cuatro costados, habiéndose reforzado los contactos con Amsterdam mediante una pasarela que incide en la cota 3,60, acortando notablemente distancias. Se piensa también en una nueva pasarela ligera sobre el Zwanenburgwal, que facilitaría el movimiento hacia el centro de la ciudad de las gentes que se movieran siguiendo el eje definido por la Weesperstraat, a quienes se les ofrecería la posibilidad de caminar bajo la masa arbolada del Waterloo-plein, que se respeta en su integridad.

RED DE CANALES

Puesto que había que respetar el *cycle-path* del Amstel, y dado que la proyectada calzada menguaba el canal, hemos definido



la nueva orilla enlazando el Blauwburg con el puente sobre el Zwanenburgwal; el edificio queda incorporado al canal al ceñirse a la nueva orilla. Ha cobrado mayor importancia el pequeño muelle, pudiendo accederse a él desde la pasarela a nivel 3,60.

En cuanto a las dimensiones del Zwanenburgwal, se respetan las indicaciones hechas en la consulta.

METRO

El Town Hall propuesto no interfiere con la estación proyectada del metro, desde la

que puede accederse al nivel 0,00 mediante una escalera independiente y cómodamente se alcanza el hall.

EDIFICIO

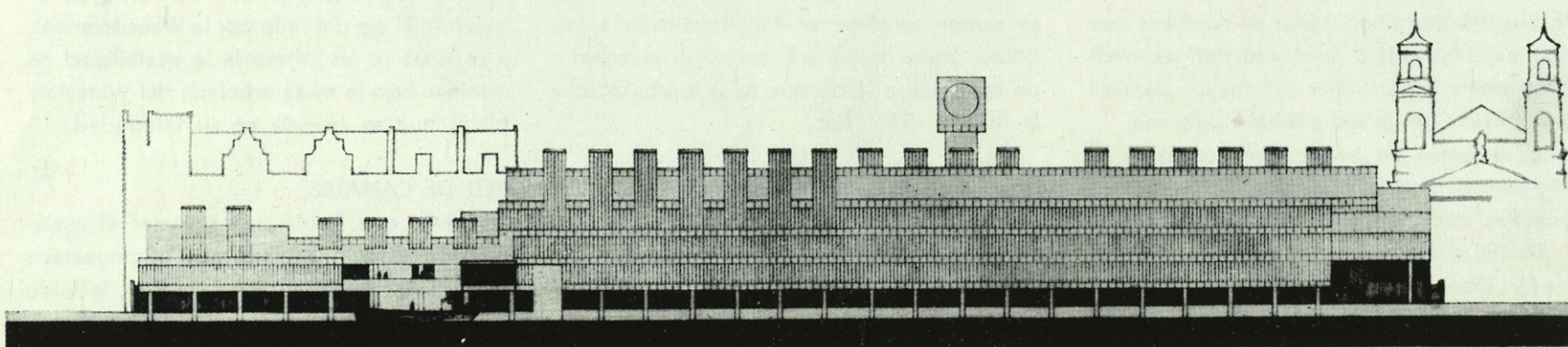
En la propuesta de Town Hall se refleja la diversidad del programa, diversidad que se acusa abiertamente tanto en la planimetría como en la volumetría.

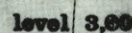
Preocupación fundamental ha sido el tratar el edificio con el tejido urbano existente (vías, canales, puentes) y respetar la escala.

La estructura resistente se ha definido según ejes perpendiculares al canal, ejes que se reflejan en el volumen a través de los lucernarios, elementos de primer orden en la arquitectura propuesta para el Town Hall, dado que la luz cenital es la protagonista del espacio interior; así, por ejemplo, en los reception-room, auténticos pozos de luz.

Pasamos ahora a describir brevemente de qué modo y de acuerdo con qué criterios se dispuso el programa.

A nivel -4,20 se ha dispuesto el parking subterráneo, que hará las veces de re-



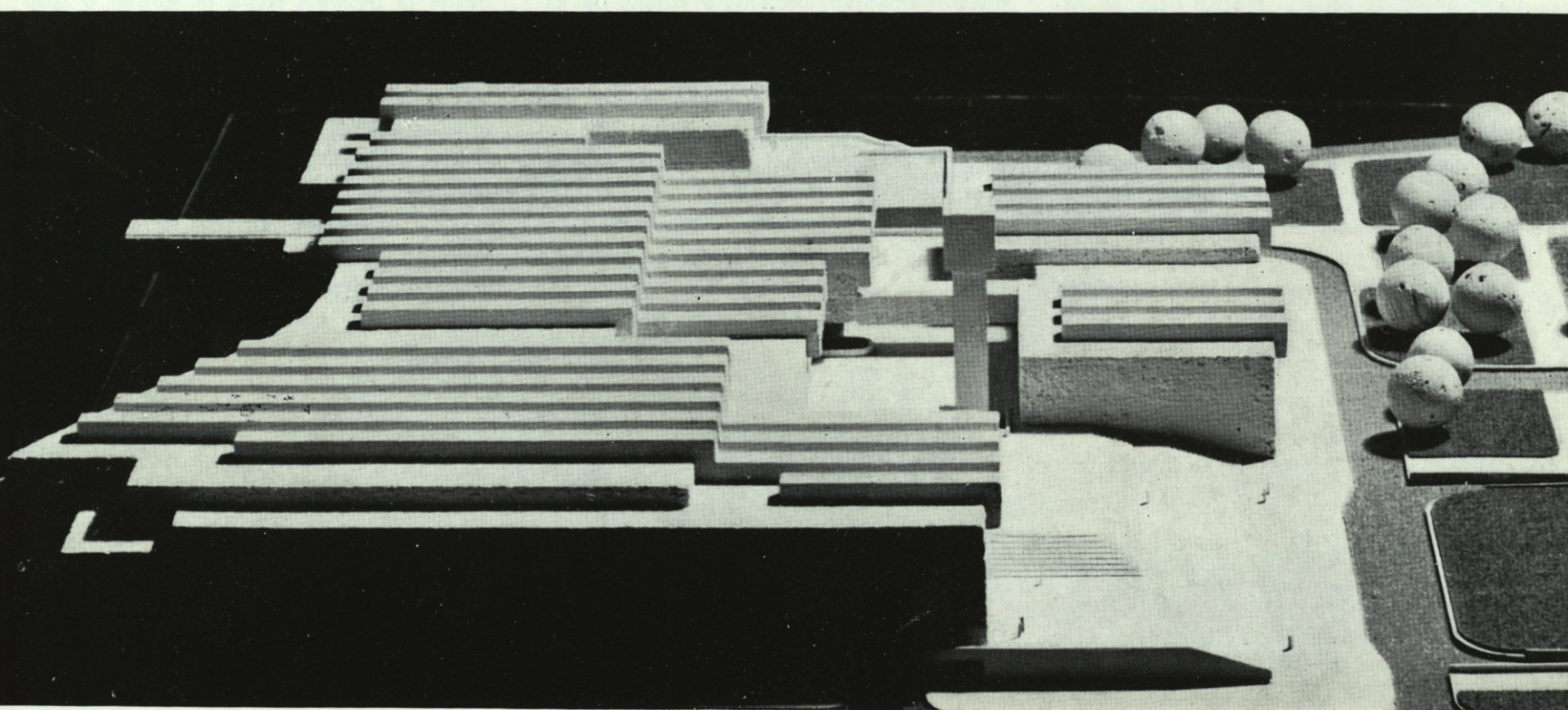
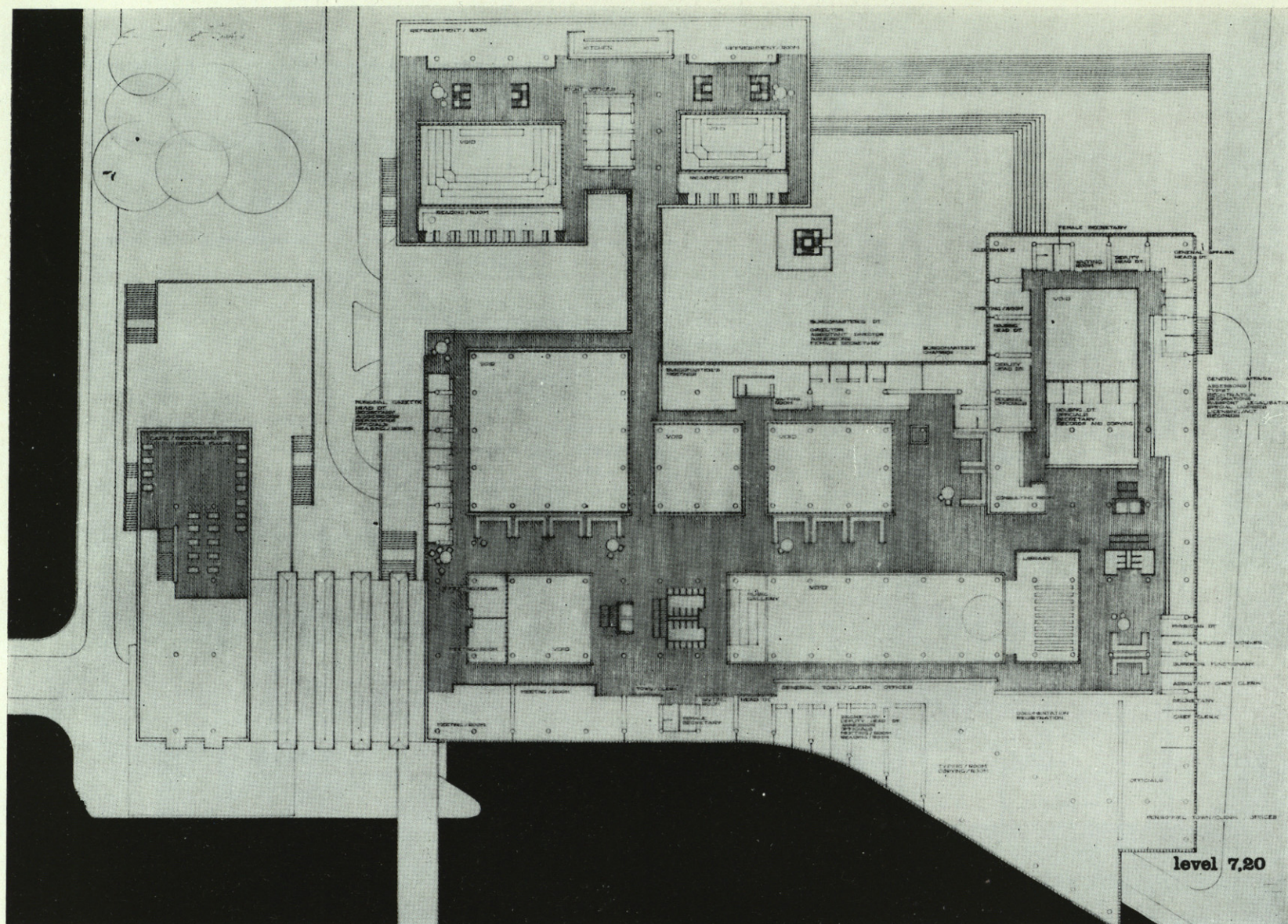


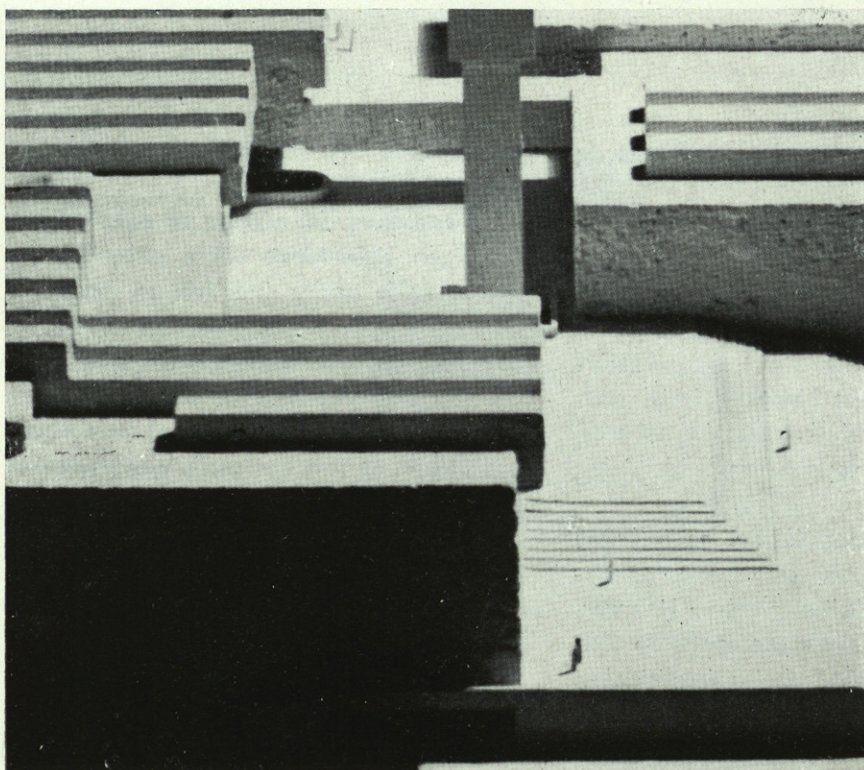
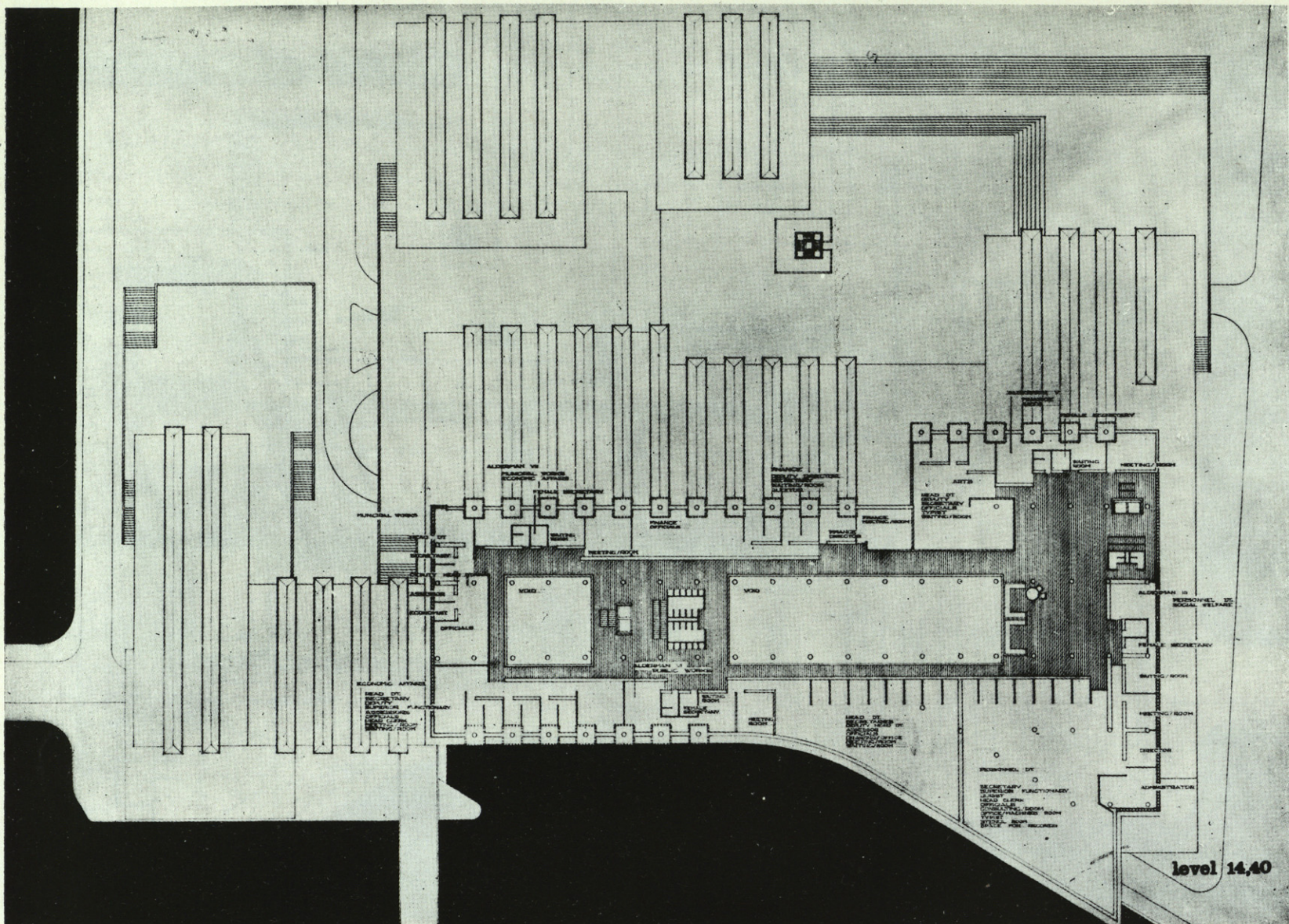
En este nivel se han emplazado también las *wedding-rooms* en aquel lugar que, a

Una plataforma, a la que se accede o bien

El hall es una planta clara, flexible, que domina el Amstel; tan sólo las oficinas de los registros, que son aquellas que reciben mayor número de visitantes, están emplazadas en este nivel.







gos con elementos prefabricados de hormigón revestidos de un material cerámico oscuro y mate.

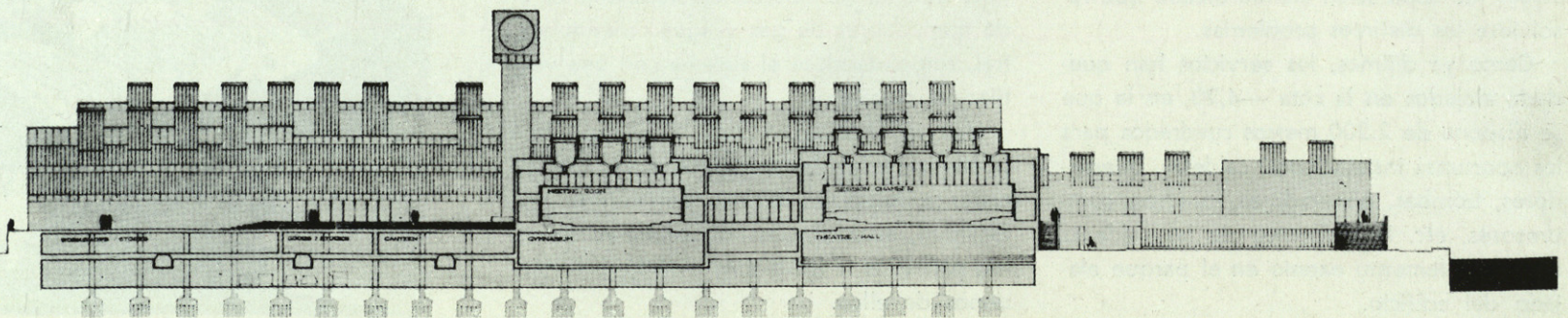
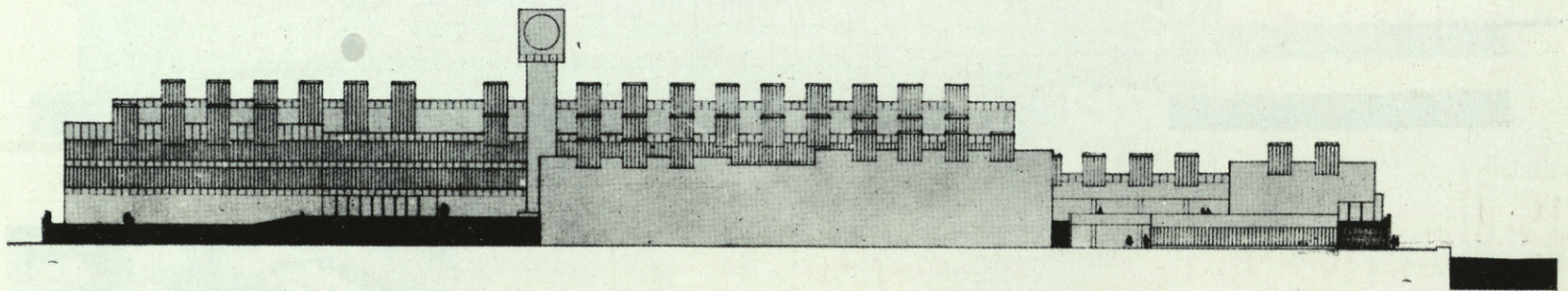
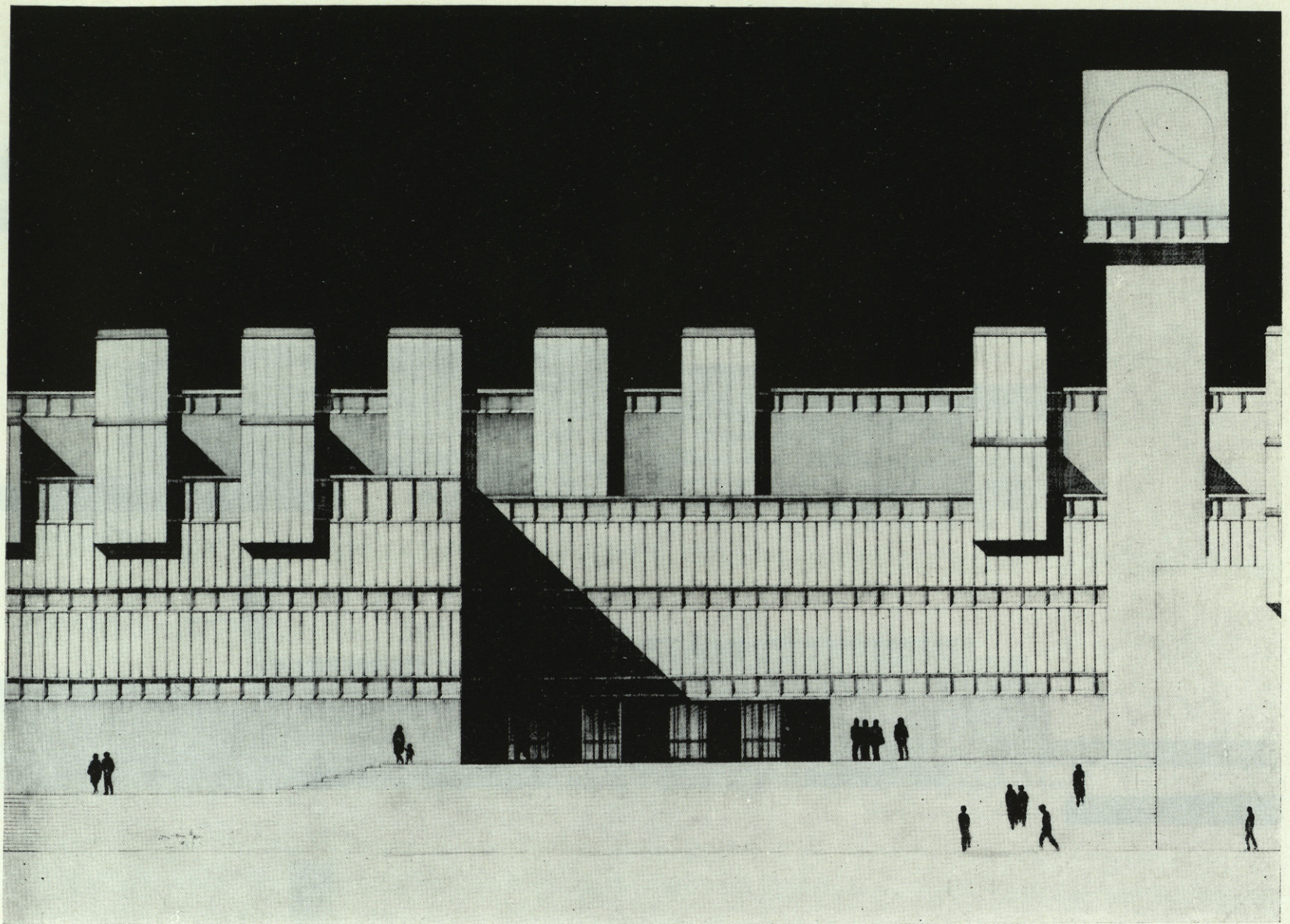
Las carpinterías, en acero auto-oxidado, al igual que las piezas de remate de los forjados; de cobre serían, sin embargo, las cubiertas de los lucernarios.

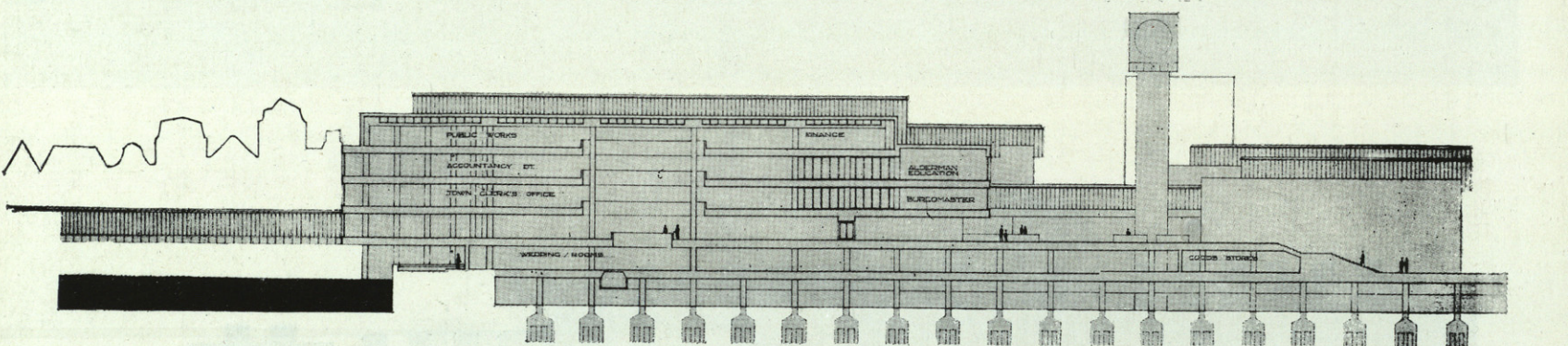
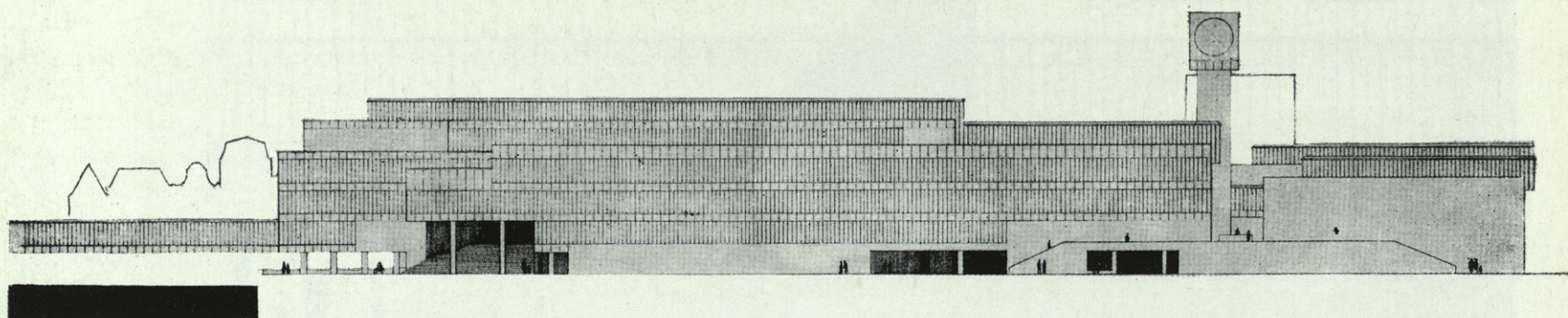
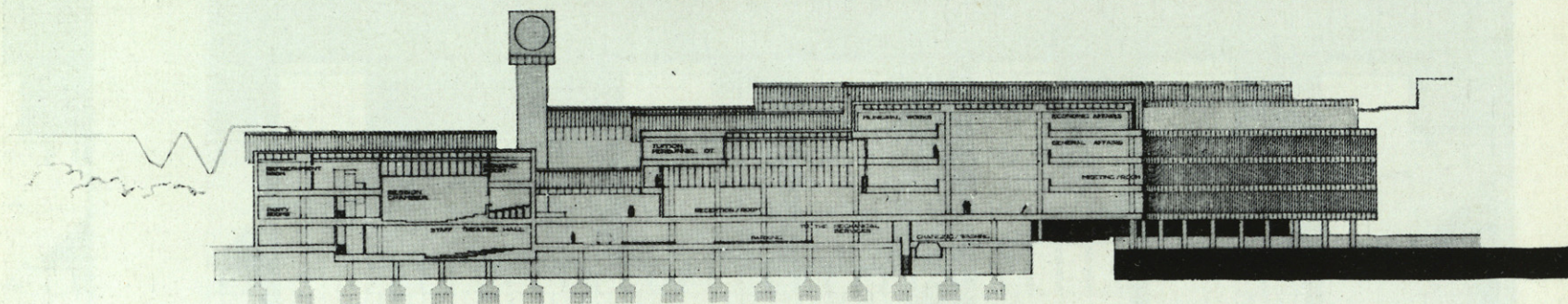
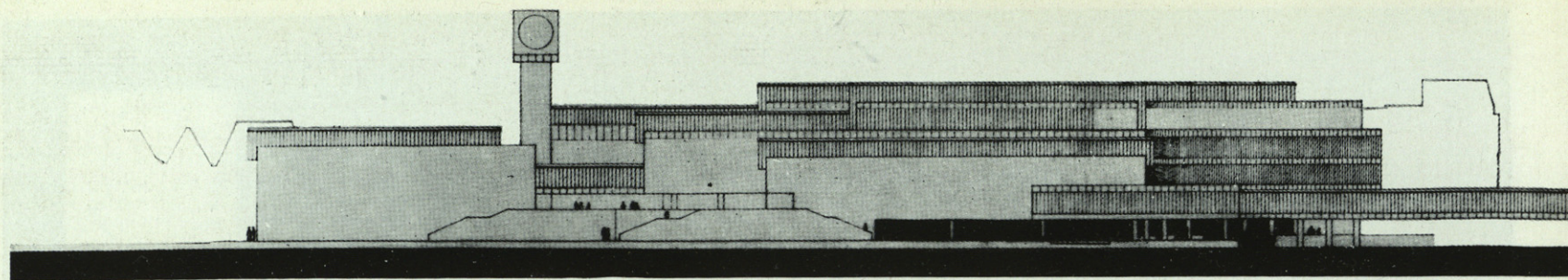
Primordial importancia tendría el pavimento. El nivel 0,00 iría tratado como la mayor parte de los pavimentos de la ciudad, procurando que se fundiese con él para convertirse más tarde en piedra natural (granito labrado) en la plataforma y en el hall.

En las plantas altas, el linoleum sería, a nuestro entender, el material más adecuado.

Las salas de Consejo, *meeting-room* y demás despachos importantes se terminarían, en principio, en madera.

En cuanto a las divisiones de las oficinas, la modulación y el trabajar sobre encuentros semejantes permitiría estudiar un





screen de separación standardizado que resolviese los distintos problemas.

Como ya dijimos, los servicios han quedado alojados en la cota $-4,20$, en la que se dispone de 2.200 metros cuadrados para las oportunas instalaciones: calderas, quemadores, bombas, generadores, cuadros, compresores, etc. La chimenea de las calderas sería un elemento exento en el parque alejado del edificio.

El sistema de calefacción adoptado es el de quemadores de gas y agua caliente central, completándose el sistema con una ventilación mecánica.

Una red horizontal clara, visitable, como puede verse en las secciones, permitiría acceder a todos los puntos del edificio con facilidad, ascendiendo las oportunas columnas próximas a los pilares o incluso sirviéndolos de ellos.

