

# Más Allá del Puerto

**Kop van Zuid,  
historia y futuro  
de Róterdam**



# Más Allá del Puerto

Universidad Politécnica de  
Madrid



Escuela Técnica Superior de  
Arquitectura



# Kop van Zuid, historia y futuro de Róterdam

**Carlota Sola Gonzalvo**

Trabajo de Fin de Grado



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



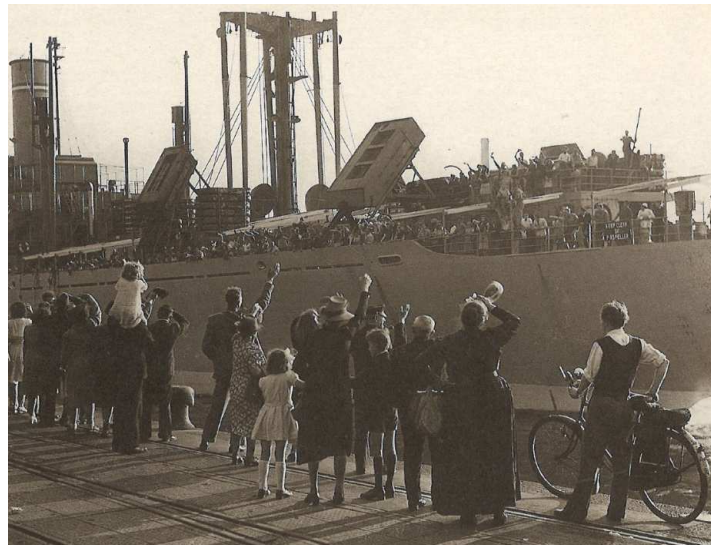
TRABAJO FIN DE GRADO

**Carlota Sola Gonzalvo**

*Más Allá del Puerto  
Kop van Zuid, historia y futuro de Róterdam*



**Fig 1 -8.** Fotografías de “el muelle de Wilhelminapier durante el siglo XX” en Aniël van de Ven, *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade* (Países Bajos: De Alk, 2002).



**Más Allá del Puerto**

**Kop van Zuid, historia y futuro de Róterdam**

*Estudiante*

**Carlota Sola Gonzalvo**

*Tutora*

**Marta García Carbonero**

Departamento de Composición

*Aula TFG 4*

**Daniel Díez Martínez, coordinador**

**Ángel Martínez Díaz, adjunto**

**Escuela Técnica Superior de Arquitectura de  
Madrid**

Universidad Politécnica de Madrid

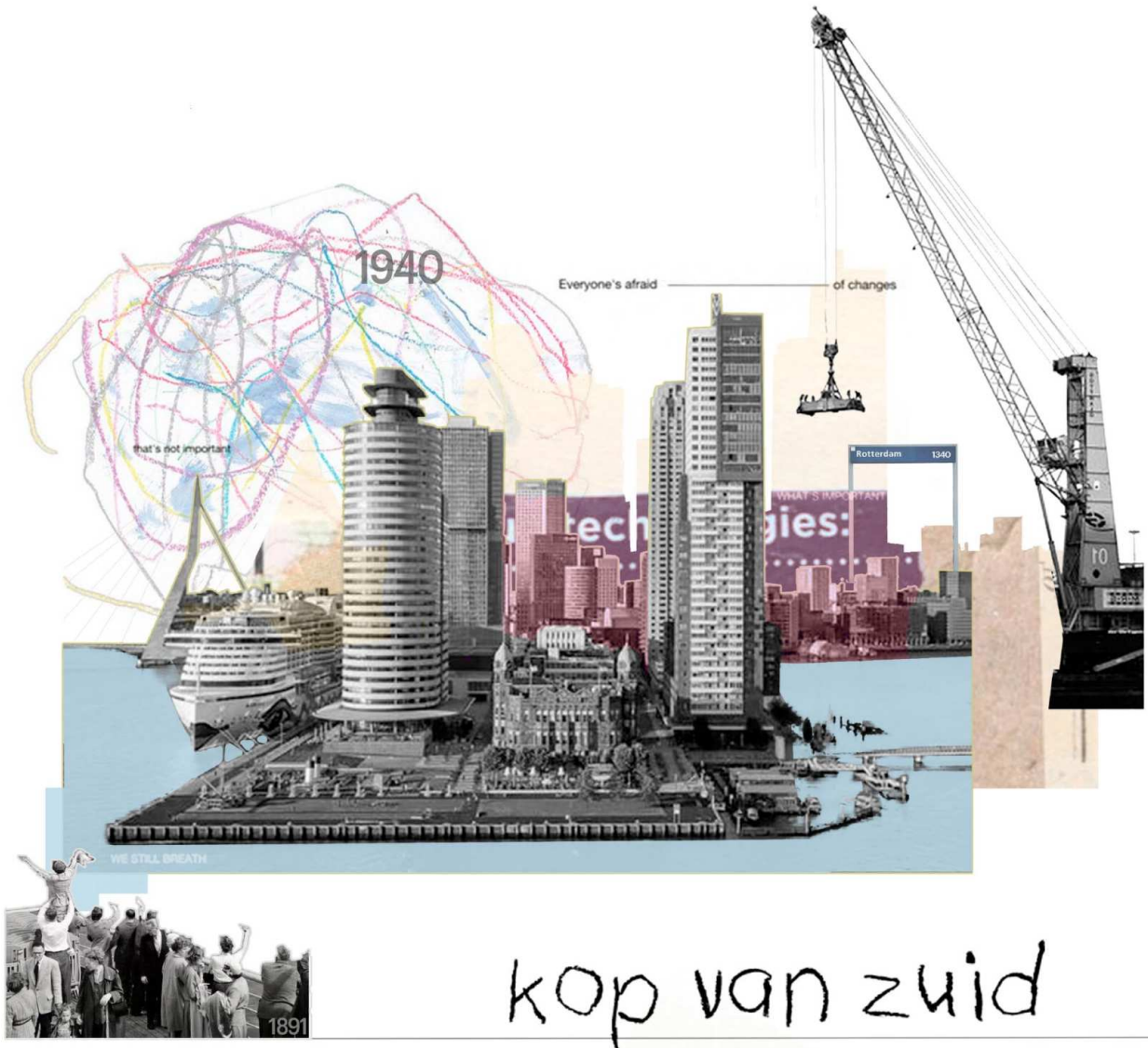


Fig 9. Ilustración elaborada por el autor.

# Índice

## Introducción

Resumen  
Palabras clave  
Motivación  
Estado de cuestión  
Objetivos  
Metodología  
Contexto y Marco Inicial

### 01. La ciudad y el río

### 02. Los orígenes de Kop van Zuid

### 03. El esplendor portuario del principio del siglo XX

Sede central HAL  
*Pakhuis "Leidsche Veem"*  
*Pakhuismeestereen*

### 04. El estallido de la II Guerra Mundial

### 05. La reconstrucción de posguerra

Sala de Llegadas  
Las Palmas

### 06. Decadencia y obsolescencia a partir del 1970

### 07. Regeneración urbana para el cambio de siglo

Hotel New York

### 08. La nueva imagen de la ciudad

Puente Erasmus  
Sede central *KPN Telecom*  
*World Port Centre*  
*De Rotterdam*  
*Pakhuismeestereen 2.0*  
Las Palmas 2.0

## Conclusión

## Notas

## Bibliografía

## Procendencias de las ilustraciones



Fig 10. Fachada posterior este del Hotel New York en Wilhelminaper. Fotografía tomada por el autor.

## Resumen

Este trabajo explora la evolución histórica de *Wilhelminapier*, una península icónica dentro del barrio *Kop van Zuid* en *Róterdam*. Ubicada en la orilla del río Mosa en el banco sur, un lugar donde la historia portuaria y la arquitectura contemporánea convergen. A través de un análisis detallado de cartografías históricas y documentación gráfica, se develan las transformaciones que han definido esta área estratégica durante los últimos 150 años.

Desde su pasado industrial hasta convertirse en un epicentro de innovación, *Wilhelminapier* es hoy un símbolo del equilibrio entre preservación histórica y modernidad. Rascacielos de renombrados arquitectos se alzan junto a estructuras del siglo XIX, mientras espacios verdes y áreas recreativas redefinen su entorno urbano.

Este estudio pone de manifiesto cómo la península, anteriormente aislada, evolucionó para integrarse plenamente a la ciudad, reflejando la capacidad de *Róterdam* para reinventarse y adaptarse a los desafíos de cada época. Una investigación que invita a redescubrir cómo la arquitectura y el urbanismo revitalizan la identidad de una ciudad y proyectan su futuro.

## Palabras clave

Róterdam  
Puerto  
Ciudad  
Regeneración Urbana  
Patrimonio

## Motivación

La elección de realizar el trabajo sobre los cambios ocurridos en el entorno de *Kop van Zuid* (la “Cabeza del Sur” traducido del holandés) responde a una conexión personal con la ciudad de Róterdam, ya que durante la elaboración del mismo me encontraba viviendo en ella. La motivación detrás de esta investigación está en querer conocer la ciudad dando un paso más.

A través de la comparación de cartografías históricas desvelamos los secretos que oculta el pasado, con los cuales se ha formado la imagen de la ciudad actual. *Kop van Zuid*, como fragmento emblemático del encuentro entre la ciudad y el puerto, refleja cómo la actividad portuaria ha evolucionado desde un centro de operaciones industriales hacia un espacio urbano regenerado, donde conviven memoria histórica y arquitectura contemporánea. Este proceso de transformación evidencia las dinámicas de abandono y reutilización que han marcado el desarrollo del área, revelando su papel fundamental en la reconfiguración de Róterdam como una ciudad moderna y conectada con su historia portuaria

## Estado de cuestión

Son muchos los planos, grabados, obras pictóricas y fotografías que existen sobre la ciudad de Róterdam. A lo largo del tiempo, ha sido representada en detalle por cartógrafos conocidos a nivel mundial como el suizo-alemán Matthäus Merian (1593-1650), Joan Blaeu (1596-1673) y Jacobus Johannesz Visscher (1587-1679), entre otros.

A través de estos mapas cartográficos se observa el crecimiento urbano que ha seguido la ciudad en el territorio, a la vez que muchos otros factores que se muestran dibujados en estos mapas con tanto detalle. Además, debido a su importancia en el mundo marítimo, existen una extensa colección de documentos que han ayudado a comprender el porqué de las decisiones que se tomaron al respecto de la arquitectura y ciudad que conocemos hoy en día. La documentación relativa al entorno de *Kop van Zuid* se encuentra en el Archivo Municipal de la Ciudad de Róterdam (*Stadsarchief Rotterdam*), en el Museo Marítimo de Róterdam (*Maritime Museum*) y en el *Nieuwe Instituut*. Los tres han sido extensamente consultados para la realización de este trabajo. Esta información se ha completado con publicaciones de la Universidad TU Delft, Erasmus University y Utrecht University, así como las fotografías en el libro *Holland Amerika Lijn, Achteromkijkend naar de Wilhelminkade* (1961),<sup>1</sup> los puntos clave del Masterplan de *Kop van Zuid* (1987-1995) dirigido por Riek Bakker y Teun Koolhas, entre otros.

## Objetivos

Esta investigación se centra en el Puerto Guillermina (*Wilhelminapier*)<sup>2</sup> dentro del área de *Kop van Zuid*, un lugar donde convergen la historia portuaria y la evolución urbana de Róterdam. Este enclave destaca por haber sido testigo de cambios significativos en su funcionalidad y configuración, reflejando cómo la ciudad ha adaptado su relación con el río Mosa y su puerto. Desde su origen como un espacio industrial clave hasta su transformación en un área de usos mixtos, el *Wilhelminapier* es un ejemplo paradigmático de las tensiones y oportunidades que surgen en la interacción entre infraestructuras portuarias y el entorno urbano.

A través de un proceso de restitución gráfica, se analizarán los cambios en los usos y la morfología de esta zona desde 1870 hasta la actualidad, explorando las razones económicas, sociales y ambientales que han motivado estas transformaciones. Este enfoque permite comprender cómo esta parte del puerto ha contribuido a la construcción de la identidad de Róterdam y cómo su evolución refleja un diálogo constante entre el pasado industrial y las necesidades contemporáneas de la ciudad.

## Metodología

En este estudio, se emplean dos herramientas para llevar a cabo la investigación. En primer lugar, la documentación histórica, a través de libros y artículos, para identificar los principales acontecimientos históricos. Por otro lado, la documentación gráfica, mediante cartografía histórica y planos originales a partir de los cuales construir una hipótesis formal constitutiva. Ésta se elabora tomando como base la hidrografía del territorio, siendo esenciales el Río Mosa, el Río *Rotte* y la costa del Mar del Norte, transformándolo de manera conforme. El trabajo se realiza a través de la superposición de los mapas para analizar la variación en el tiempo de sus componentes. La creación de planos urbanos ha permitido estructurar el trabajo, así como extraer las conclusiones que procedan. De esta manera, se ha desarrollado un estudio en planta y sección para poder analizar la influencia que ha tenido este punto estratégico del puerto en relación con la imagen urbana. Por otra parte, la elaboración de una línea del tiempo acompañada de imágenes ayuda a comprender el recorrido histórico de este lugar.

El proceso evolutivo, descrito en este trabajo, se divide en cuatro etapas relacionadas con momentos históricos que afectaron de manera muy directa al lugar objeto de estudio: La situación original y sus primeros habitantes, el paso de la Segunda Guerra Mundial, la reconstrucción después de la guerra y, por último, la reprogramación de los espacios adaptándose a las nuevas necesidades del siglo XXI.

## Contexto y Marco Inicial

A tan solo 30 km del Mar Norte, donde dos ríos se encuentran: el Rín y el Mosá se fundó la ciudad de Róterdam como un asentamiento de pescadores junto a la presa del río *Rotte*.

En el año 1340, Róterdam obtuvo el estatus de ciudad.<sup>3</sup> Su nombre deriva de la unión del río "*Rotte*" – "*Dam*" (dique en holandés), el cual se construyó en el siglo XIII para proteger la zona de las grandes inundaciones. Se la conoce como una ciudad próspera gracias a la relación simbiótica que comparte con su puerto, recibiendo el nombre ante el resto del mundo como "La puerta de Europa".<sup>4</sup> El puerto es el motor económico y social que ha definido el carácter de sus habitantes, su resiliencia y el crecimiento con una proyección internacional. En total, el puerto cuenta con la presencia de más de 120 empresas industriales, desde pequeños startups hasta grandes multinacionales.<sup>5</sup>

Comenzó como una ciudad dedicada al comercio y la pesca a pequeña escala que contaba con una flota de 20 navíos en el siglo XVI y una población de aproximadamente de 8.000 habitantes. El dominio por las aguas fluviales generó importantes conflictos con ciudades vecinas como Delft y Dodrecht. En 1795, Róterdam fue declarada la principal ciudad comercial de la joven república de Holanda.<sup>6</sup> Esto le permitió consolidarse como un punto clave en esta estratégica vía fluvial.

El siglo XVII marcó la era de oro de la historia de los Países Bajos, un período en el que compañías como la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (VOC, *Verenigde Oost-*

*Indische Compagnie*) desempeñaron un papel crucial. La compañía benefició a numerosos residentes gracias a las actividades económicas derivadas de los viajes hacia las Indias y al alto número de puestos de trabajo que generó, gestionando cargamentos de especias, goma, lanas, añil, seda, algodón, todo tipo de maderas, salitre, azufre, porcelana y piedras preciosas.<sup>7</sup> De la mano del éxito, se suma la competencia frente a otras grandes potencias como lo fue Inglaterra, principal y eterno rival de Holanda por el dominio de la alta mar y el control sobre las rutas más importantes de comercio a nivel mundial.<sup>8</sup>



**Fig 11.** 1795 Vista del *Oudehaven* (Puerto Viejo) mirando hacia el norte. Varios barcos en el puerto, incluyendo balsas de madera rumbo a *Haringvliet* y un bergantín con la bandera de los EE. UU.



**Fig 12.** 1588 Cartografía histórica de la ciudad de Róterdam.

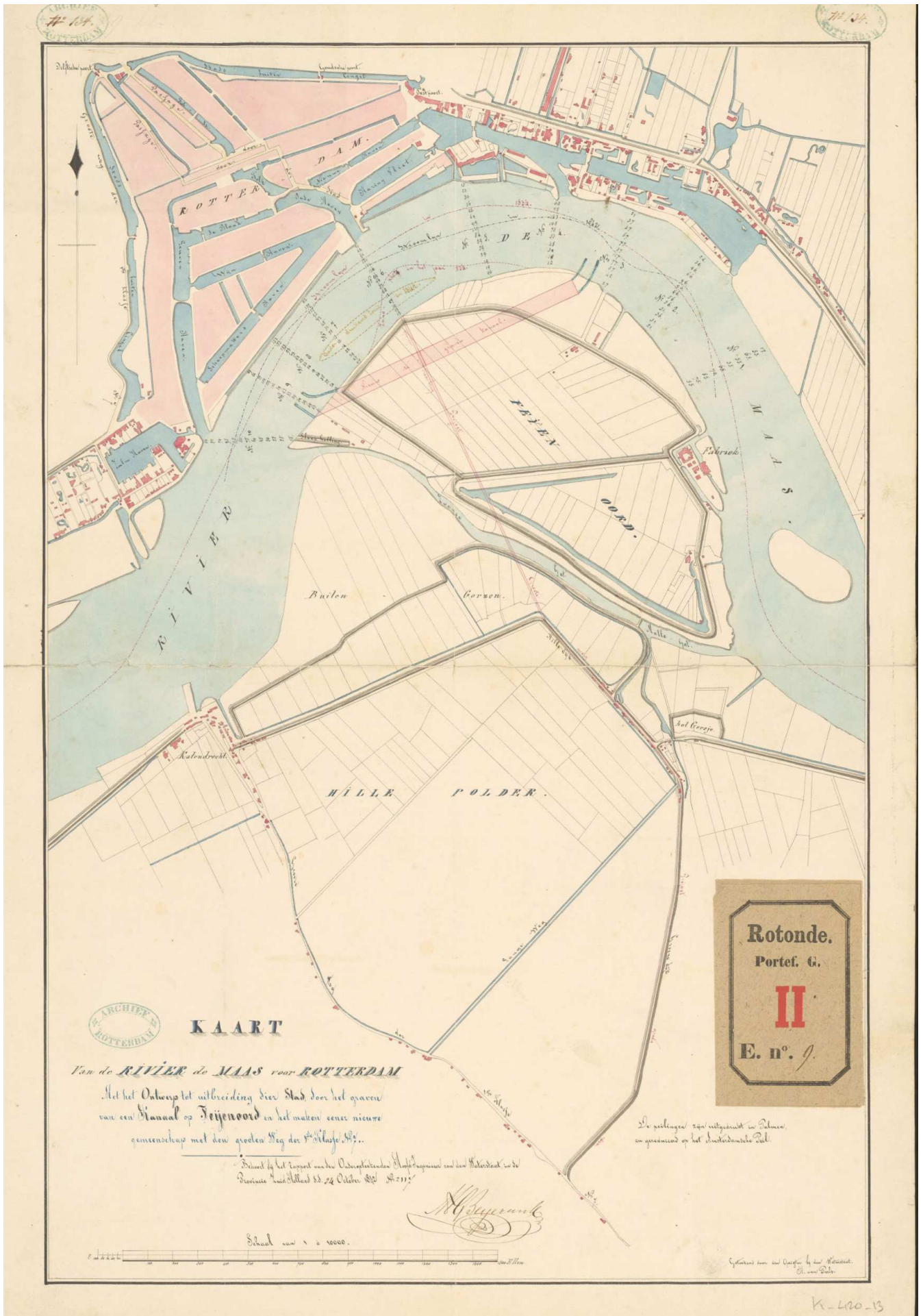
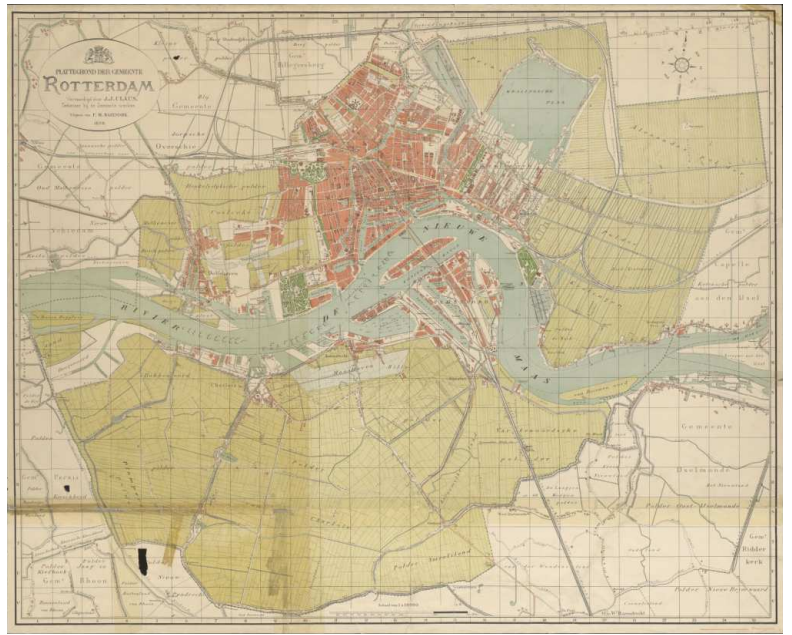


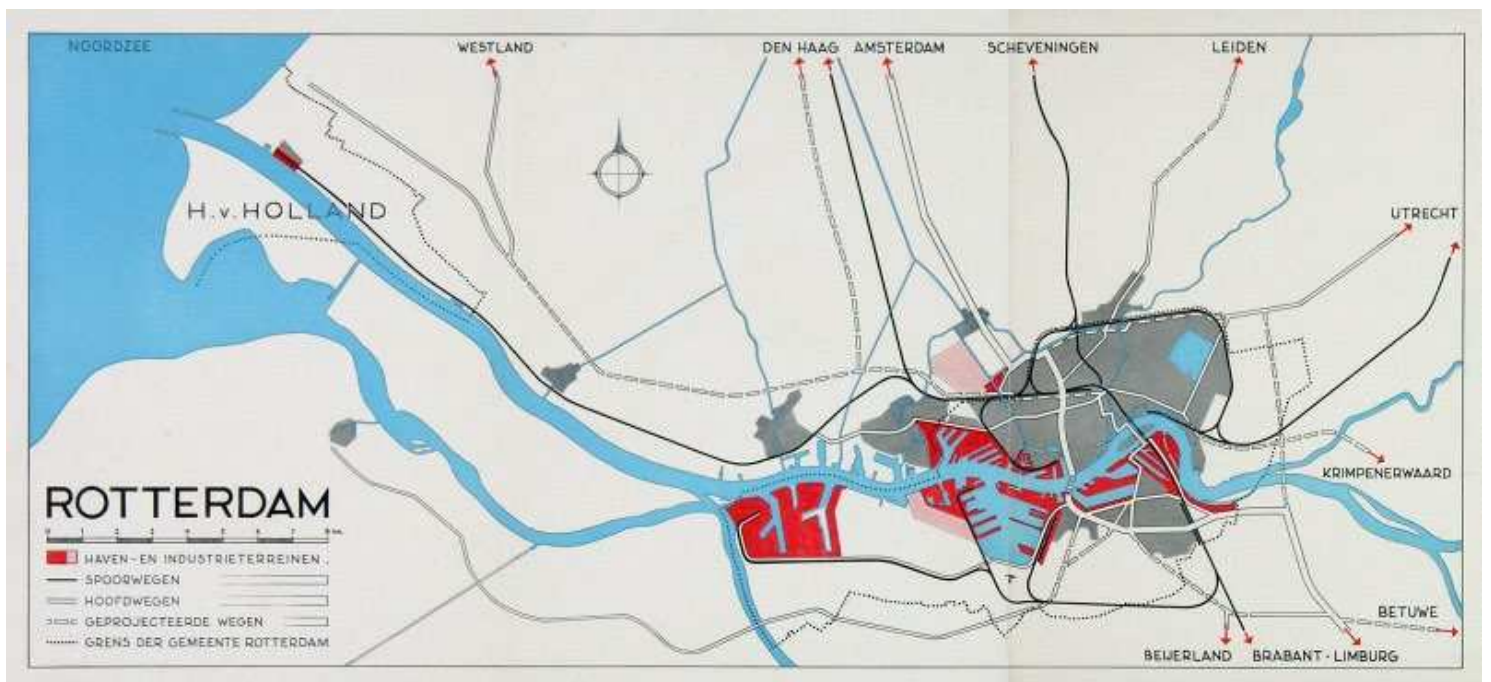
Fig 13. 1882 Mapa del río Mosa para Róterdam, con el diseño de expandir la ciudad cavando un canal en Feijenoord y creando una nueva comunidad con la carretera principal.



**Fig 14.** 1898 Mapa del municipio de Róterdam tras la anexión de los municipios de *Charlois* y *Kralingen*.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la situación comenzó a mejorar y surgió la necesidad de crear nuevos puertos con una tecnología que permitiera la optimización de los procesos. En un corto espacio de tiempo, el ingeniero Pieter Caland recibió luz verde para cavar un canal abierto hacia el mar, de 4,3 km de longitud, directamente a través de *Hoek van Holland*.<sup>9</sup> Las obras comenzaron en 1863 hasta la inauguración en el 1872.<sup>10</sup>

El resultado permitió que el río alcanzara una mayor profundidad, aumentando el calado del río Mosa y posibilitando la navegación de barcos modernos de mayor tamaño, lo que impulsó el transporte de un mayor volumen de mercancías hacia la ciudad. Fue esta nueva vía fluvial (*Nieuwe Waterweg*) la que transformó a la ciudad, consolidándola como la moderna metrópolis del delta del río Mosa con el resto del mundo.



**Fig 15.** 1950 Mapa de Róterdam y alrededores con indicación [en rojo] de las zonas portuarias e industriales y de las principales carreteras.

Sin embargo, no ha sido un camino fácil. Lo que ha sido su mayor ventaja, también la condenó a la tragedia. El 14 de mayo de 1941, una fuerza de 100 Bombarderos *Heinkel*, muchos cargados con bombas incendiarias, atacaron el centro de la ciudad sin piedad,<sup>11</sup> dejándola en ruinas y obligando a sus habitantes a reconstruirla prácticamente desde cero. Una transformación urbana motivada desde el recuerdo, que se combina con la innovación y modernidad que traían las nuevas generaciones.

La evolución de Róterdam está profundamente vinculada a la actividad del puerto, cuya expansión hacia el oeste buscó mitigar los problemas ambientales y de salud en el núcleo urbano. Este desplazamiento dejó atrás numerosos antiguos puertos en el corazón de la ciudad, relegados al abandono y al olvido. En este contexto, el área de *Kop van Zuid* (la "Cabeza del sur"), situada en la cabecera del banco sur del río Mosa, emerge como un hito donde historia e innovación convergen.<sup>12</sup> Inicialmente un espacio remoto y aislado al otro lado del río, fue a finales del siglo XIX cuando un grupo de visionarios, formado por miembros de la élite administrativa de Róterdam, rompió con la barrera física que representaba el río, transformándolo en un puente que permitiría conectar y expandir la ciudad hacia el sur.<sup>13</sup> Este acto de crecimiento y progreso marcó un antes y un después en la historia de los Países Bajos, convirtiendo a *Kop van Zuid* en un enclave dinámico donde la actividad portuaria y la vida urbana se entrelazaron.



Fig 16. 1940 Róterdam tras la Segunda-Guerra Mundial.



Fig 18. Vista panorámica tomada desde la ribera norte del río Mosa. A la izquierda destacan los rascacielos de la península de *Wilhelminapier*; y a la derecha, se ve el autor.



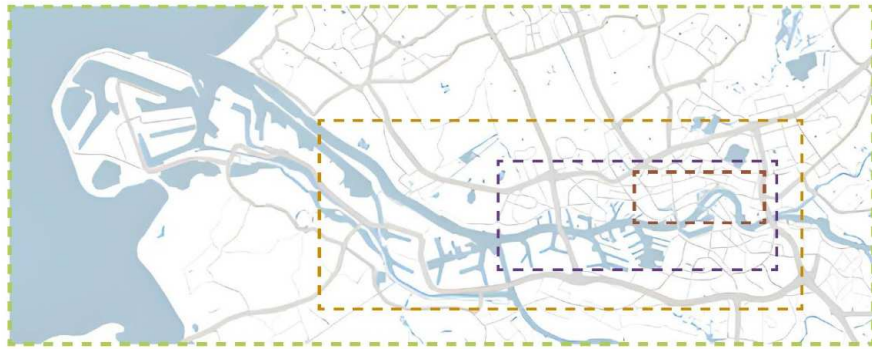
**Fig 17.** Inaguración de la escultura "La ciudad destruida" de Ossip Zadkine. Plaza/Plein 1940, Róterdam, 15 de mayo 1953. Homenaje a todas las víctimas y quienes perdieron sus hogares durante el devastador bombardeo en 1940, reflejando cómo quedó la ciudad tras el paso de la aviación nazi.

En el norte de este emblemático barrio, justo a orillas del río Mosa, se encuentra la península de *Wilhelminapier*, conocida como el "Manhattan en el Mosa". Este espacio único destaca por su arquitectura icónica, con rascacielos de hasta 155 metros de altura, diseñados por algunos de los arquitectos más renombrados de la actualidad. Estas edificaciones coexisten en armonía con la estructura urbana del siglo XIX, mientras integran espacios verdes y áreas recreativas que enriquecen su entorno. Este lugar es símbolo de prosperidad e innovación, aunque, al mismo tiempo ha sabido preservar el pasado vivo, convirtiéndolo en algo nuevo para crear algo único. Comprometido con la restauración y conservación, *Wilhelminapier* tiene una personalidad distintiva en la ciudad de Róterdam. A medida que la ciudad evoluciona, también lo hace este espacio, adaptándose a los nuevos tiempos y desarrollando nuevos programas que responden a las necesidades del siglo XXI.

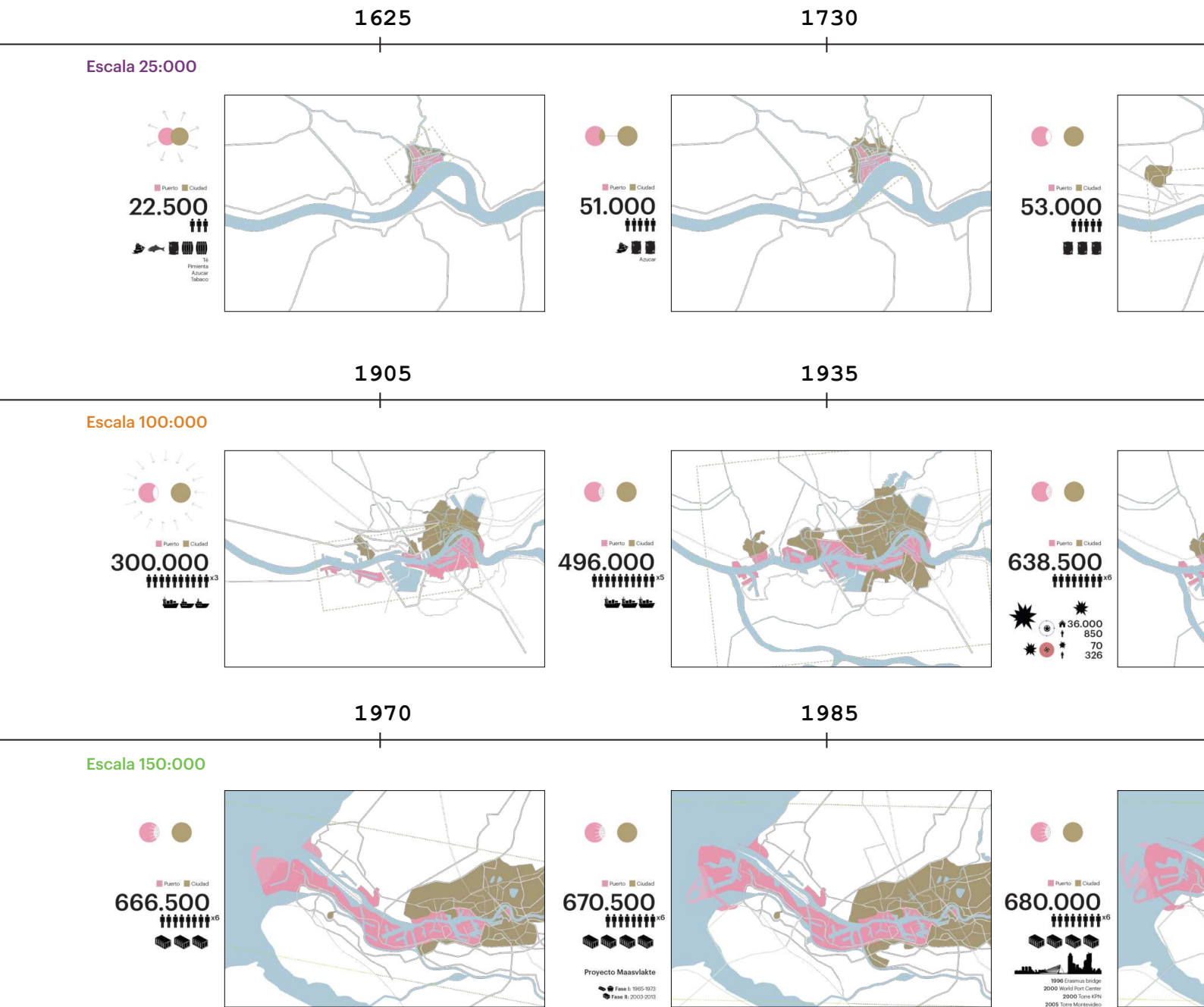
Este equilibrio entre el respeto por la historia y la innovación en el diseño refleja el espíritu de transformación constante de Róterdam. En este trabajo, exploraremos cómo la evolución de la península de *Wilhelminapier* simboliza el renacimiento urbano de la ciudad, impulsado por la interacción entre la arquitectura, la historia y las necesidades contemporáneas.



...erda, se distingue el inicio de *Kop van Zuid* en la ribera sur; en el centro, ... extiende la ribera norte con su tejido urbano. Fotografía tomada por el



**Fig 19.** Para analizar la evolución de Róterdam y su puerto, se usaron mapas en cuatro escalas. Desde la escala 1:10.000 del núcleo original junto al río *Rotte*, hasta escalas mayores que reflejan su expansión hacia el mar del Norte.





## 01. La ciudad y el río

A lo largo de la historia, han sido muchas civilizaciones las que han escogido el delta del río Mosa para asentarse y prosperar. Un afluente clave de uno de los ríos más concurridos del continente europeo, el río Rin que desemboca en el Mar del Norte. Este corredor fluvial, que conecta Suiza, Alemania, Bélgica y los Países Bajos, ha sido durante siglos una arteria vital para el tránsito de mercancías, fomentando el comercio y facilitando la interacción cultural entre diversas regiones. Esta red natural no solo ha garantizado el intercambio económico, sino también el intercambio de ideas, culturas, tecnologías y costumbres, convirtiéndose en un eje clave para el desarrollo de las civilizaciones europeas desde tiempos inmemoriales.

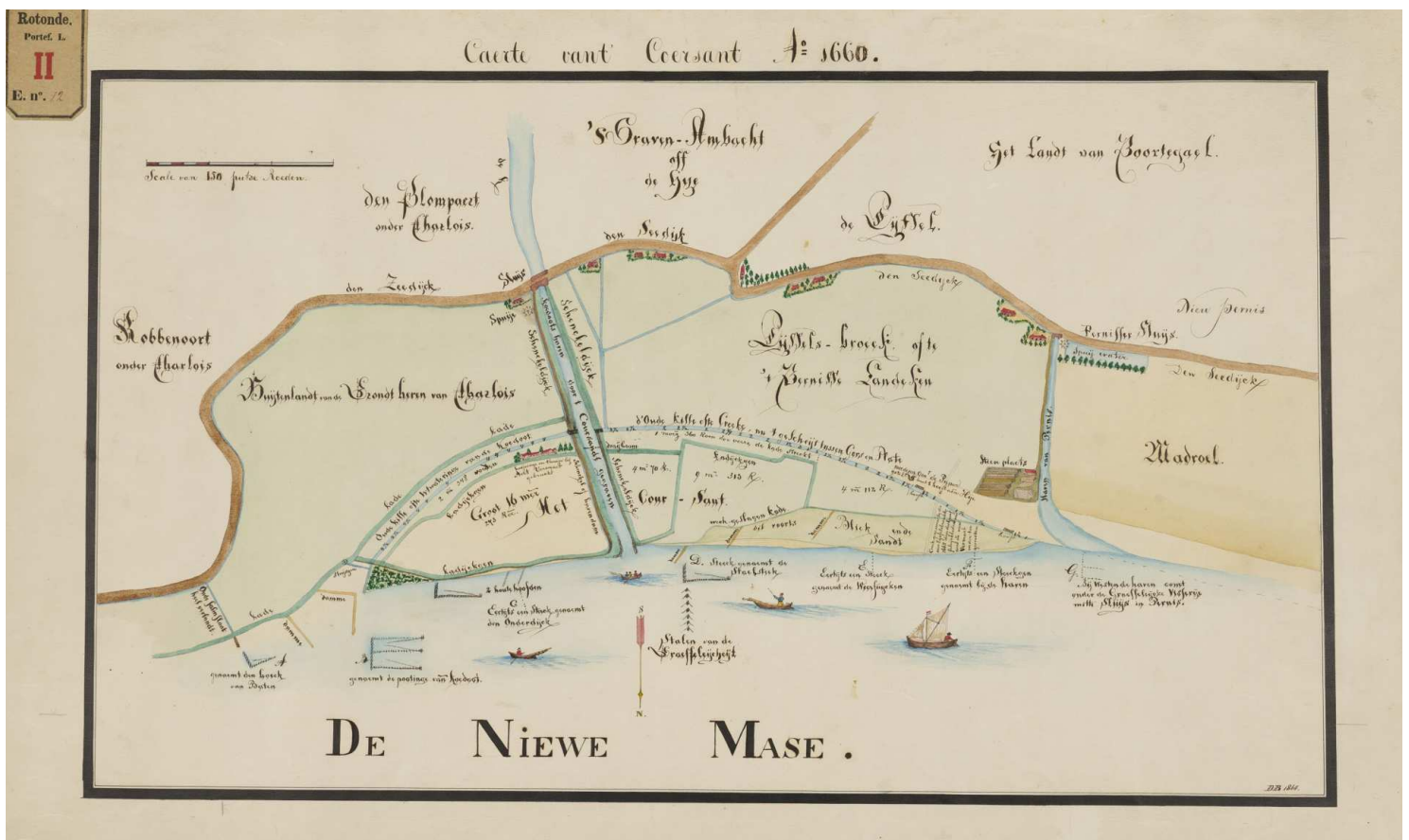


Fig 21. Mapa del *centrum*, así como de una parte de las tierras periféricas bajo *Charlois*, *Pernis* y del Estrecho de los Salmones en el Maas. Copia de J.W. de Bruyn de 1864 a partir del original, conservado en los Archivos Estatales de La Haya, Hingman n° 1049.

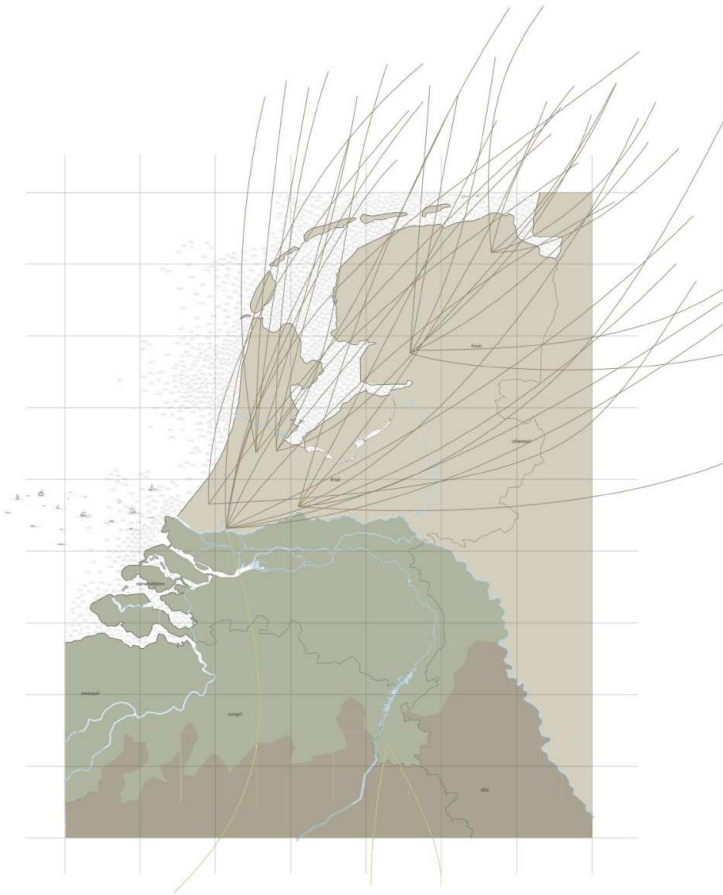


**Fig 22.** El Río Rin y sus afluentes que desembocan en el Mar Norte. *Mapa elaborado por el autor.*

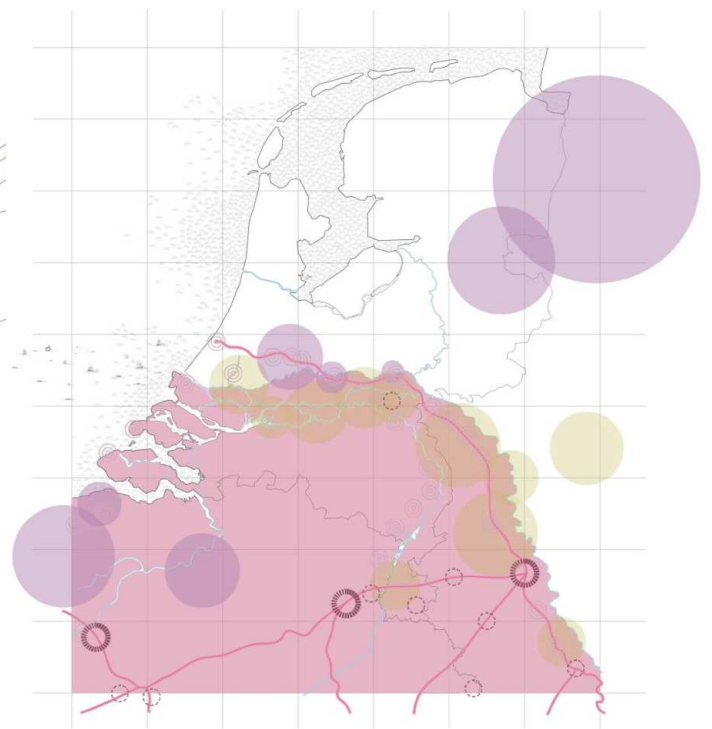
La evidencia arqueológica de la región señala el año 750 a.C. como el periodo en que los pueblos germánicos provenientes del noroeste migraron en busca de un lugar con mejores condiciones de vida. Fue entonces, hacia el año 50 a.C. que el Imperio Romano llega a su territorio. La región formó una zona fronteriza militarizada teniendo una enorme influencia en la vida y la cultura de las personas que vivían en la zona. Su estancia fue duradera, pero las guerrillas entre civilizaciones por el dominio de la zona fueron infinitas. Durante la Edad

Media, fueron las tribus procedentes de los pueblos germánicos las que se fusionaron para recuperar su legado.<sup>14</sup>

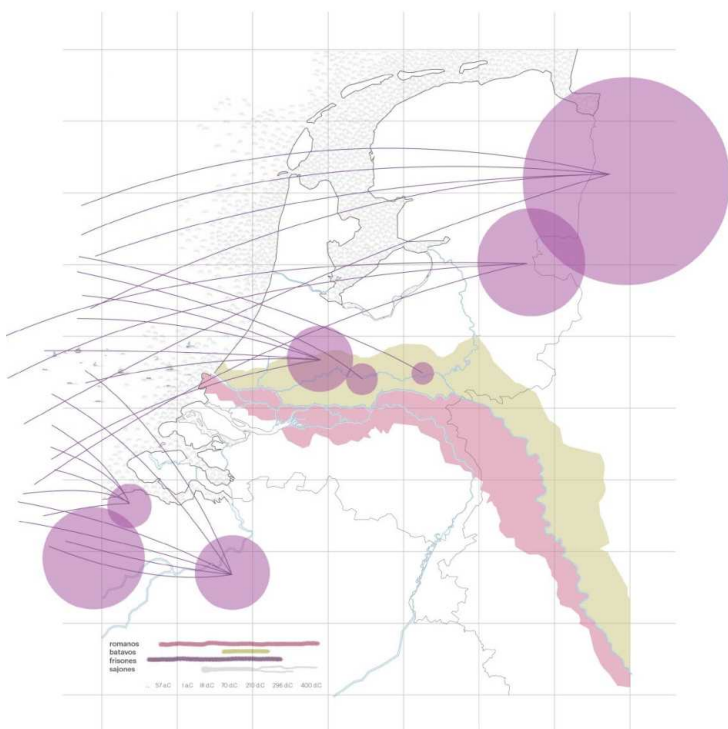
Como se observa, se trata de un territorio muy valioso. Desde principios de la historia este lugar ha sido un enclave en el mapa, un entorno fértil y estratégico que sentó las bases para convertirse, siglos después, en la ciudad portuaria holandesa con el mayor puerto europeo y el cuarto del mundo.<sup>15</sup>



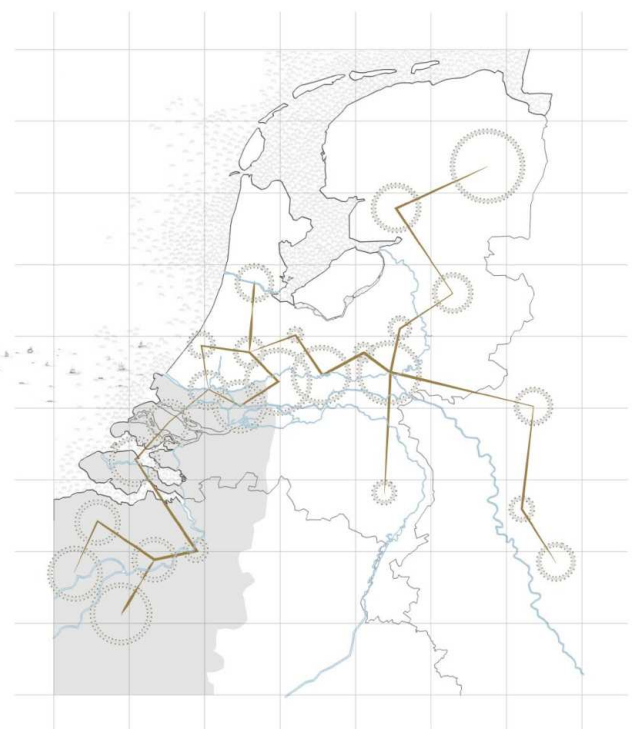
**Fig 23.** Germania Magna, Germania Baja y Bégica.



**Fig 24.** Asentamiento más al Norte del Imperio Romano (Calzadas, Fuertes y Polis).



**Fig 25.** Batallas por el dominio de los alrededores del Río Rín entre Romanos y Batavos.



**Fig 26.** Agrupación de las tribus para liberarse de los invasores.

Róterdam, conocida por su modernidad y dinamismo, es una ciudad que ha sabido reinventarse a lo largo de los siglos., en un punto privilegiado para el comercio fluvial. Desde su fundación, la ciudad fue creciendo progresivamente en dirección al cauce del río, y con el tiempo, logró expandirse y cruzar a la orilla opuesta. En 1299, Róterdam fue reconocida oficialmente como ciudad por primera vez; marcó el inicio de un crecimiento significativo. La población se duplicó y Róterdam comenzó a transformarse de un pequeño pueblo pesquero en un importante núcleo comercial. Este cambio permitió que en 1340, se le otorgaran nuevos derechos, consolidando su independencia y posicionándola como una de las grandes potencias en el cauce del río Mosa.<sup>16</sup>

Por consiguiente, del notable progreso que experimentaba la ciudad, se construyó una muralla,<sup>17</sup> típica de las ciudades medievales, junto con nuevos canales y diversas mejoras en el puerto. Entre 1590 y 1615 estas infraestructuras definieron la estructura de Róterdam dándole una curiosa forma geométrica triangular, que le valió el nombre de "El Triángulo del Agua". Los vértices estaban constituidos por la frontera que formaban los canales de *Coolvest* y *Schiedamsevest* por el oeste, el *Goudsevest*

en el noreste y el río Mosa por el sur.<sup>18</sup> Los siglos XVII y XVIII resaltan en la historia de esta ciudad por representar la etapa de mayor esplendor y desarrollo, la época dorada. Todo ello, gracias al fuerte vínculo existente entre la ciudad y los sistemas de transporte marítimo fluviales.<sup>19</sup> Cabe destacar la Guerra de los Ochenta Años que tuvo lugar entre 1568 y 1648. Fue un conflicto prolongado entre las Provincias Unidas (actuales Países Bajos) y el Imperio Español, que buscaba la independencia de las regiones del norte de los Países Bajos. La guerra terminó con la firma de la Paz de Westfalia en 1648, lo que resultó en el reconocimiento de la independencia de las Provincias Unidas.<sup>20</sup>

Esta gran época gloriosa concluye con un notable incremento en el número de los barcos que anualmente hacían escala en la ciudad. Siendo durante el siglo XVIII, de 240 en el primer cuarto de siglo, a 284 en el segundo trimestre y 321 barcos en el tercero.<sup>21</sup>

Después de siglos de industrialización y adaptación al mar, Holanda sufrió una paralización económica. Esta interrupción se correspondió con la llegada de los franceses dirigidos por Napoleón Bonaparte.<sup>22</sup> A esto se sumó la Cuarta Guerra Angloholandesa a finales del siglo XVIII, que provocó una drástica disminución en la llegada de barcos a Róterdam.<sup>23</sup>



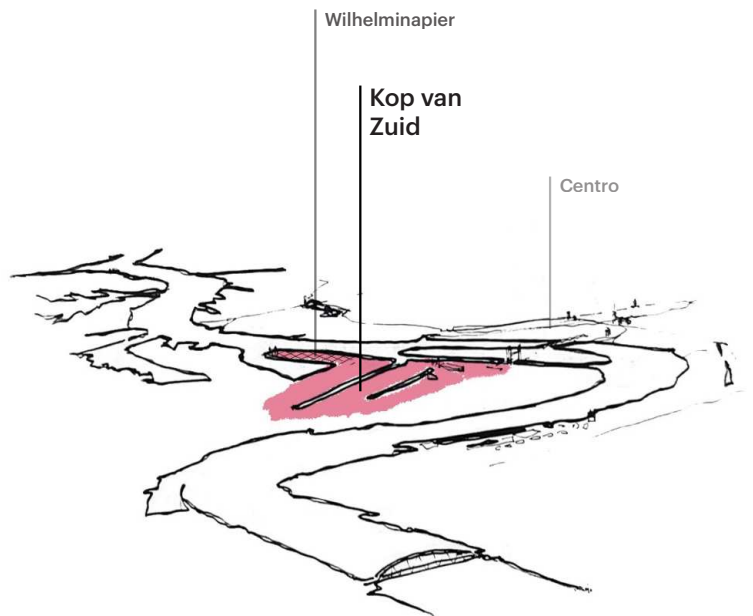
**Fig 27.** Mapa histórico de Róterdam, 1649. Muestra la ciudad con su característica forma triangular.



**Fig 28.** 1880 El *Nieuwe Maas* con el *Bolwerk* en el centro y el *Oude Haven* (el puerto antiguo) a la derecha . El *Willemsspoorbrug* (puente *Willemsspoor*) está a la izquierda.

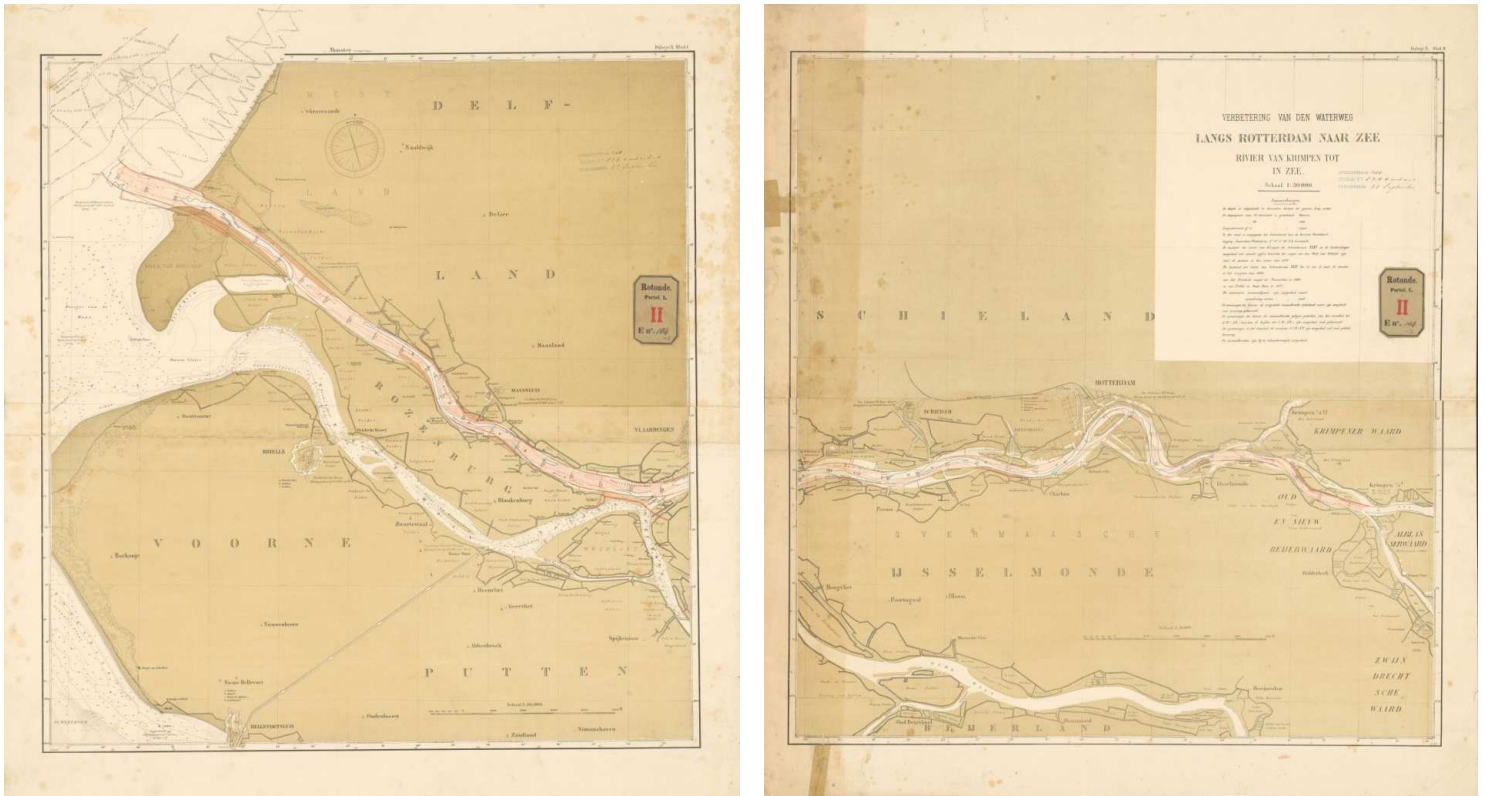
La ciudad se recuperó de los ataques extranjeros fortaleciéndose cada vez más gracias a la Revolución Industrial. Sin embargo, en el siglo XIX la ciudad no era suficientemente grande, y escaseaban los terrenos para albergar las nuevas construcciones de fábricas y astilleros que acompañarían al puerto. Por su parte, al otro lado del río, en los municipios de *IJsselmonde* y *Charlois*, se encontraban amplias extensiones de tierra junto a la ribera. Este territorio natural y sin urbanizar, situado más allá del cauce, representaba un lienzo en blanco con un gran potencial para la futura expansión de la ciudad, especialmente en lo que respecta al desarrollo del puerto y las infraestructuras portuarias, elementos clave para el crecimiento económico de Róterdam. Una iniciativa liderada por el empresario y concejal municipal Lodewijk Pincoffs.<sup>24</sup>

*Kop van Zuid* (KvZ) se encuentra en la cabeza del banco sur del río Mosa de la isla de Feijernoord, siendo hoy en día una expansión del núcleo central de la ciudad de Róterdam. Sin embargo, este lugar, tal como lo conocemos hoy, no existía originalmente en su forma actual.



**Fig 29.** El boceto, realizado en 1991, muestra *Delfshaven* (el puerto de Delf) y el centro de la ciudad (ambos situados en la orilla derecha del Mosa), con el puente *Van Brienoord* en primer plano y, al sur, el *Hefbrug*, el muelle *Entrepot* y el edificio de oficinas de la Línea Holandesa-Americana (HAL, *Holland-Amerika-Lijn*).





**Fig 31.** 1880 Mapa impreso en piedra en 2 hojas, de la mejora de la vía navegable, denominada *Nieuwe Waterweg*, a lo largo de Róterdam hasta el mar.

y embelleciendo su entorno urbano. Entre los primeros puertos desarrollados fuera del antiguo núcleo portuario del centro se encuentran el puerto del Rín (*Rijnhaven*), el puerto del Mosa (*Maashaven*) y *Waalhaven*, todos situados en las inmediaciones de la ciudad, al otro lado del río Nuevo Mosa (recibió el nombre de *Nieuwe Maas* debido a las obras de dragado que modificaron su curso), ampliando significativamente la capacidad portuaria de Róterdam cubriendo en conjunto casi 400 hectáreas.

La afirmación de que Róterdam es "un puerto con una ciudad" en lugar de "una ciudad con un puerto" surge de la prioridad otorgada al desarrollo portuario entre 1870 y 1920 a expensas de la construcción de zonas residenciales.<sup>28</sup> Este desarrollo marcó el inicio de la transformación de lo que hoy conocemos como *Kop van Zuid*.

Este cambio en el paradigma del territorio portuario de Róterdam es también suscrito por el arquitecto Han Meyer, para quien:

**«durante un largo periodo se ha ido formando el corazón del nuevo paisaje urbano, en gran parte, en el área de la orilla izquierda del Maas, opuesta al Waterstad del siglo XVII, conjuntamente con puentes marcando el río. Aunque el Waterstad, con su Boompjes como centro de atracción, haya sido el centro de la ciudad portuaria comercial de los siglos XVII y XVIII, en la ciudad portuaria de tránsito del XIX e inicio del XX este papel lo cumplió Kop van Zuid»**<sup>29</sup>

Han Meyer, escribe en el libro *The book "City and Port: Transformation of Port Cities - London, Barcelona, New York and Rotterdam"*

La construcción del *Rijnhaven* (Puerto del Rín) tuvo lugar entre el 1887 y 1895 bajo la dirección del director de Obras Municipales, Gerrit Johannes de Jongh. Su nueva ordenación espacial de la ciudad portuaria de la orilla sur del río Mosa era muy diferente en muchos aspectos de los muelles que había desarrollado con anterioridad la Asociación de Comercio de Róterdam (*Rotterdam Trading Association*).

Este genial ingeniero fue pionero en la construcción de muelles con acceso abierto desde el río para facilitar el transbordo de mercancías a granel. A mediados de los ochenta desarrolló tres muelles fluviales: *Rijnhaven*, *Maashaven* y *Waalhaven*, que reconfiguraron el paisaje fluvial al sur de Róterdam. Los muelles se basaban en el concepto de «wet docks» (dársenas húmedas) y grandes cuencas: grandes muelles de fácil acceso para los buques de navegación marítima.<sup>30</sup>

*Rijnhaven* es uno de los puertos más antiguos de la orilla sur del *Nieuwe Maas*. Inicialmente, el puerto se utilizaba como puerto de almacenamiento para los buques del Rin. Los buques de carga anclaban en este puerto cuando los ríos superiores estaban congelados. Gerrit de Jongh señaló en 1888 que el tráfico de tránsito seguía aumentando y que, por tanto, *Rijnhaven* debía profundizarse para dar cabida a los buques marítimos más grandes. Trabajaron en el proyecto hasta 1895. Por lo tanto, *Rijnhaven* se convirtió principalmente en un puerto para el transbordo de mercancías a granel, que se exportaban e importaban a través de *Nieuwe Waterweg*.<sup>31</sup> Ubicado entre el futuro *Kop van Zuid* y el barrio de Katendrecht, su construcción desempeñó un papel crucial en la definición de los límites y estructura de *Wilhelminapier*, que será el caso de estudio de nuestra investigación.

Este espacio, en su evolución, ha pasado de ser una zona estrictamente industrial portuaria a convertirse en un ícono de la regeneración urbana en Róterdam, integrando usos residenciales, culturales y comerciales que reflejan el dinamismo de la ciudad.<sup>32</sup>

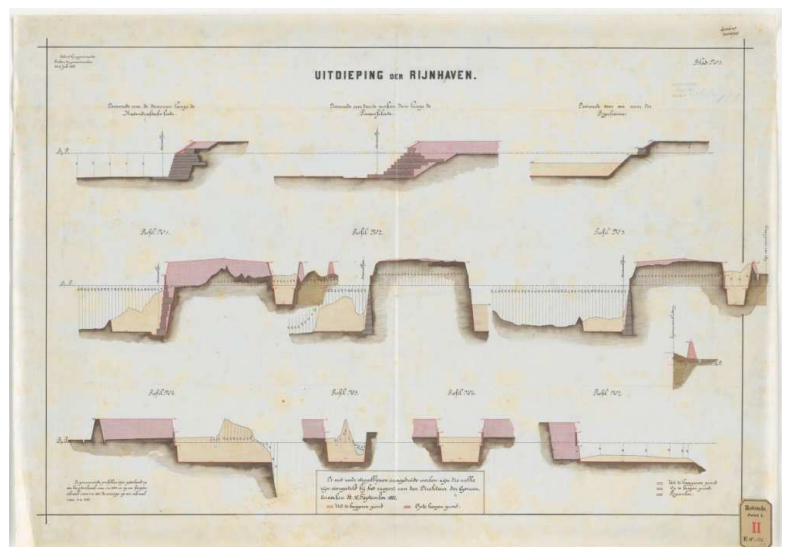
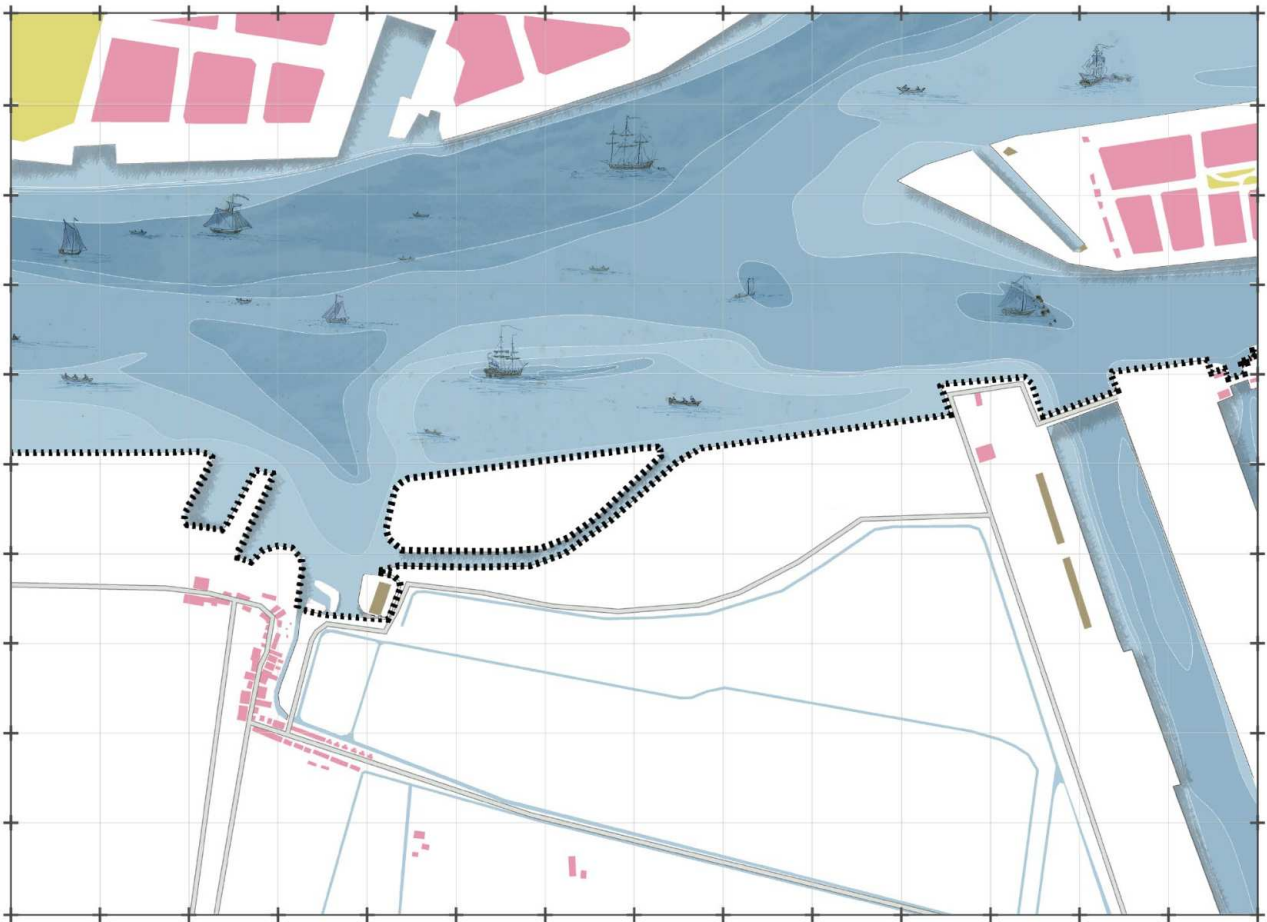


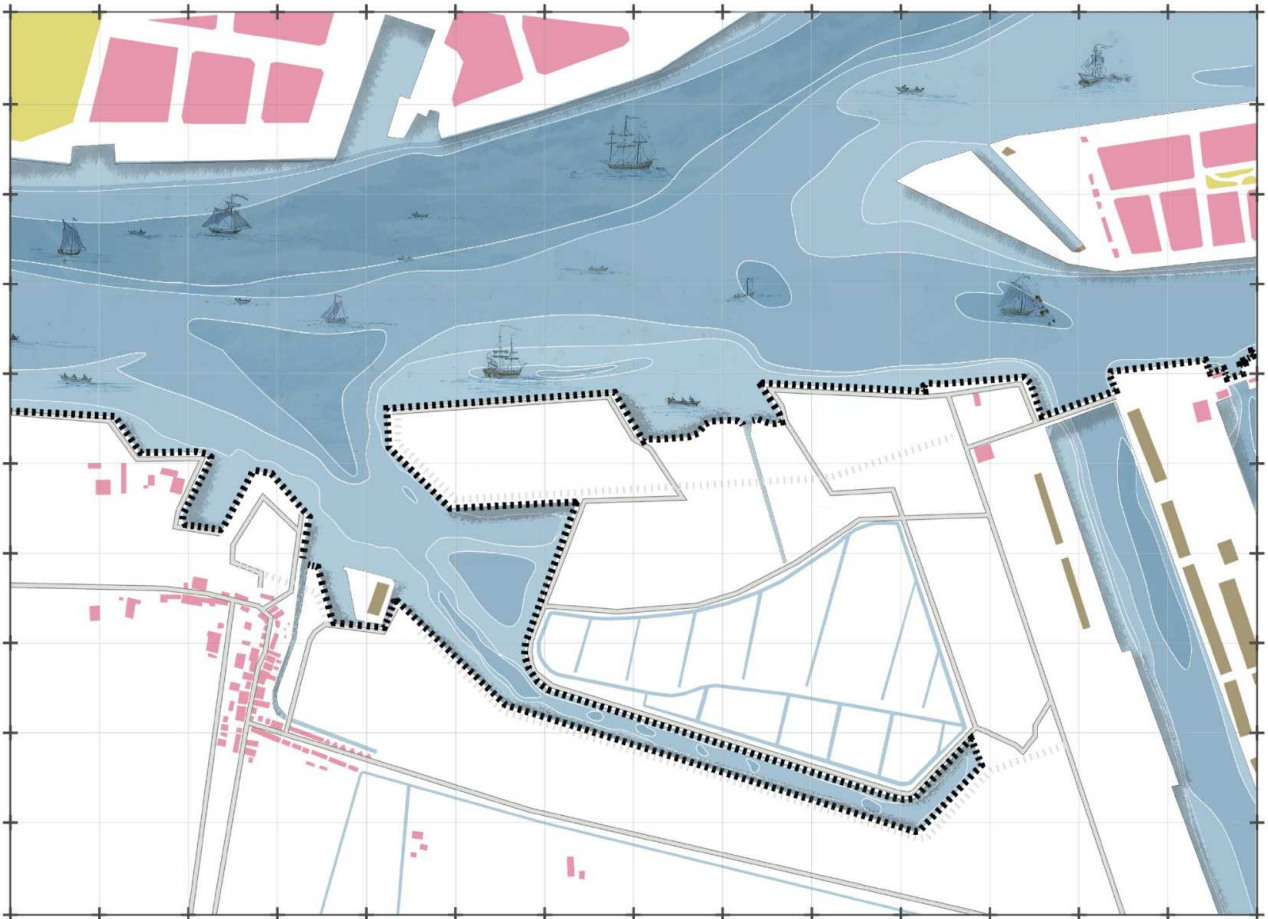
Fig 32. 1888 Dibujo de la profundización del Rijnhaven con diferentes perfiles.



🕒 **Año 1880** Fig 33. Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1880. Representa su situación original como parte del banco sur de Róterdam, aún en estado natural y sin desarrollo urbano.

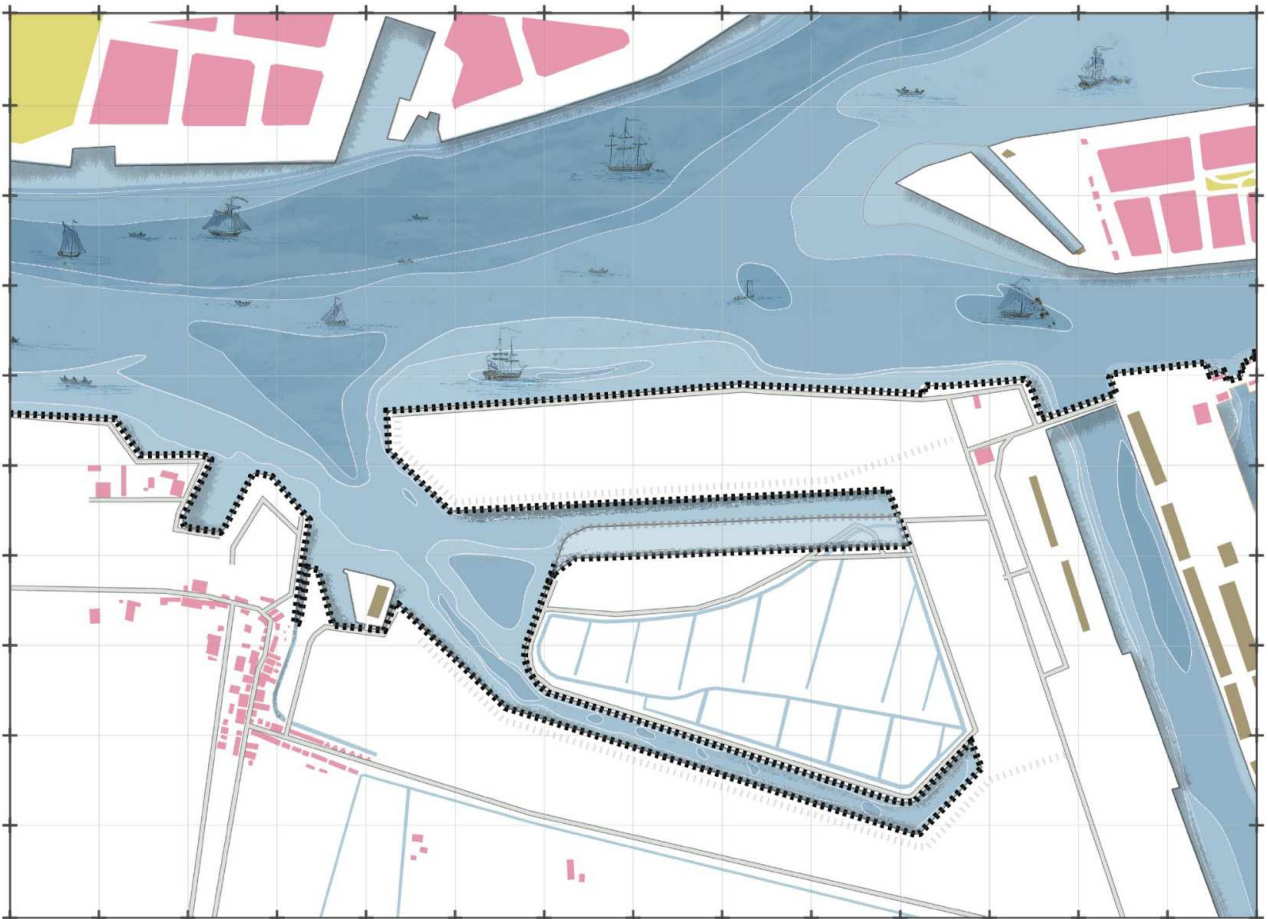
*Mapas elaborados por el autor.*

Desde hace años, el municipio, dirigido por el arquitecto municipal Willem Nicolaas Rose, quien también fue responsable del Plan de Agua de Róterdam y otros proyectos de expansión urbana como el *Coolpolder* y el *Scheepvaartkwartier*, presentó sus diseños para el proyecto de la isla de Feijenoord en 1843.<sup>33</sup> Estos planos fueron objeto de múltiples discusiones y ajustes. En 1864, la propuesta aún conservaba el concepto de integración entre el puerto y la ciudad, lo que permitió la materialización de diversas estrategias para el proceso de desarrollo territorial en el municipio.<sup>34</sup> Para llevar a cabo estos planes, Róterdam tuvo que anexar gran parte de los pueblos de *Charlois* y *Katendrecht*, situados al sur del río.<sup>35</sup>



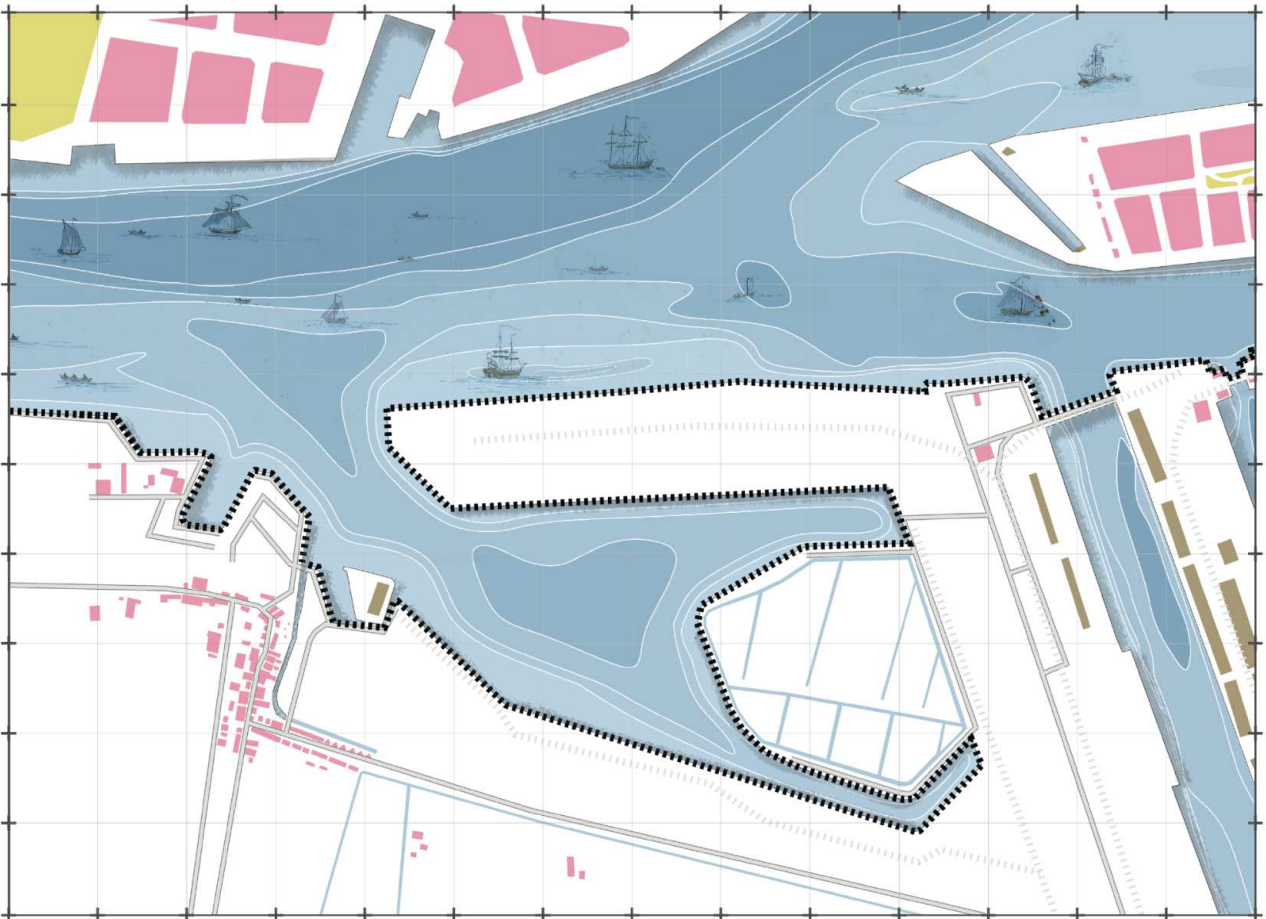
🕒 Año 1882

**Fig 34.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1882. Muestra la primera intervención en la construcción de el *Rijnhaven*, con la apertura de un canal que marca el inicio de la transformación puertuaria en el banco sur de Róterdam.

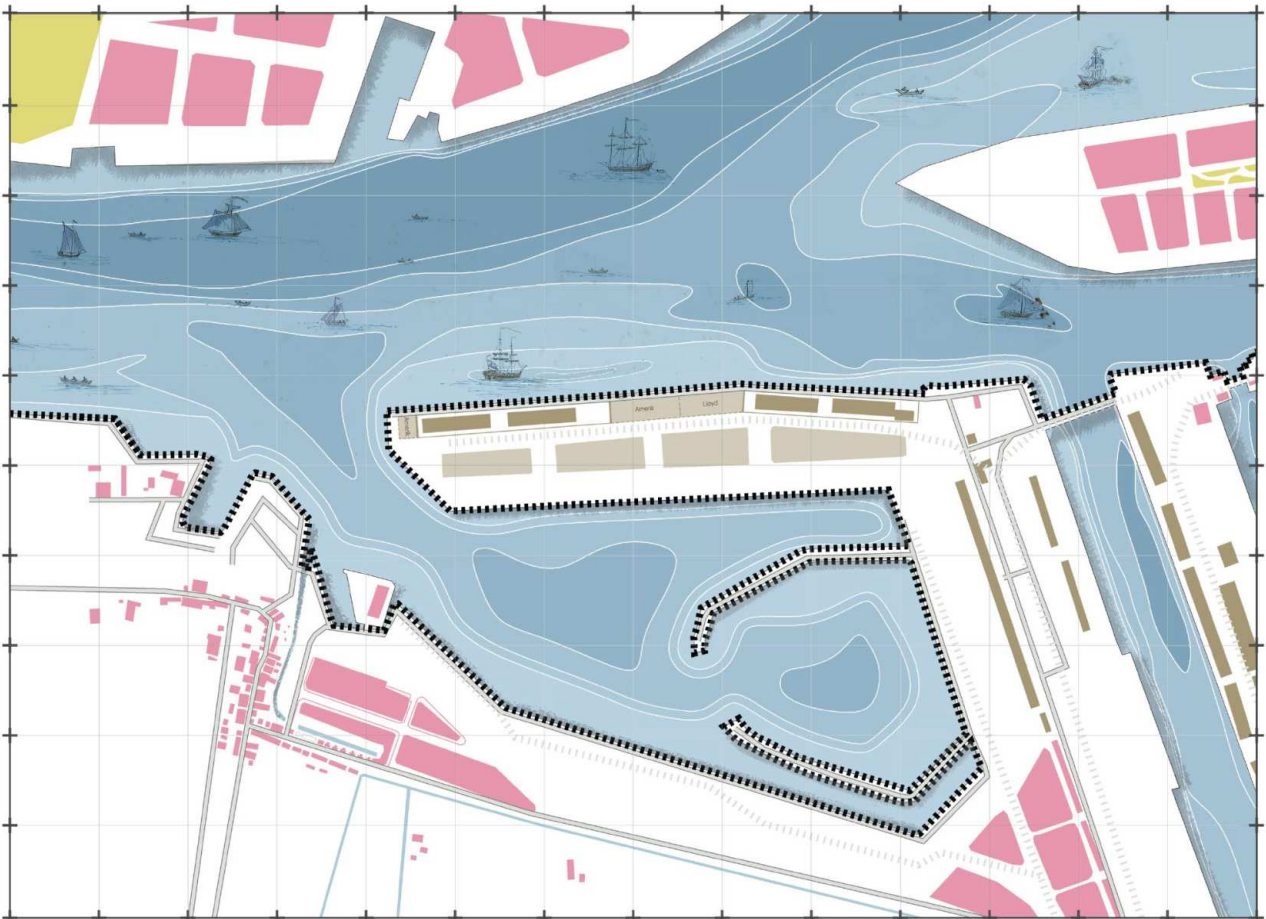


🕒 Año 1885

**Fig 35.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1885. Refleja los avances en la construcción de la península, mientras el *Rijnhaven* se ve como un terreno sin dragar.



🕒 **Año 1889** **Fig 36.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1889. Ilustra la significativa reducción de la masa de tierra, revelando la formación progresiva del *Rijnhaven* como espacio portuario.



🕒 **Año 1893** **Fig 37.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1893. Muestra el *Rijnhaven* casi completado, dejando como vestigio de su antigua forma un muelle perimetral.

La construcción del *Rijnhaven* (puerto del Rin) duró casi 3 décadas, dando comienzo en el 1863. Dio lugar a la repoblación de esta zona, expandiendo la ciudad en dirección sur. Un lugar donde navíos de grandes dimensiones descargaban sus mercancías y descasaban después de largos viajes por el Atlántico. Fue uno de los primeros puertos que se dragaron ubicado al otro lado del río Mosa.



**Fig 39.** La lámina publicitaria de la *Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij* muestra cómo los pasajeros abordaban el gran transatlántico, destacando las rutas de la compañía entre los Países Bajos y América.

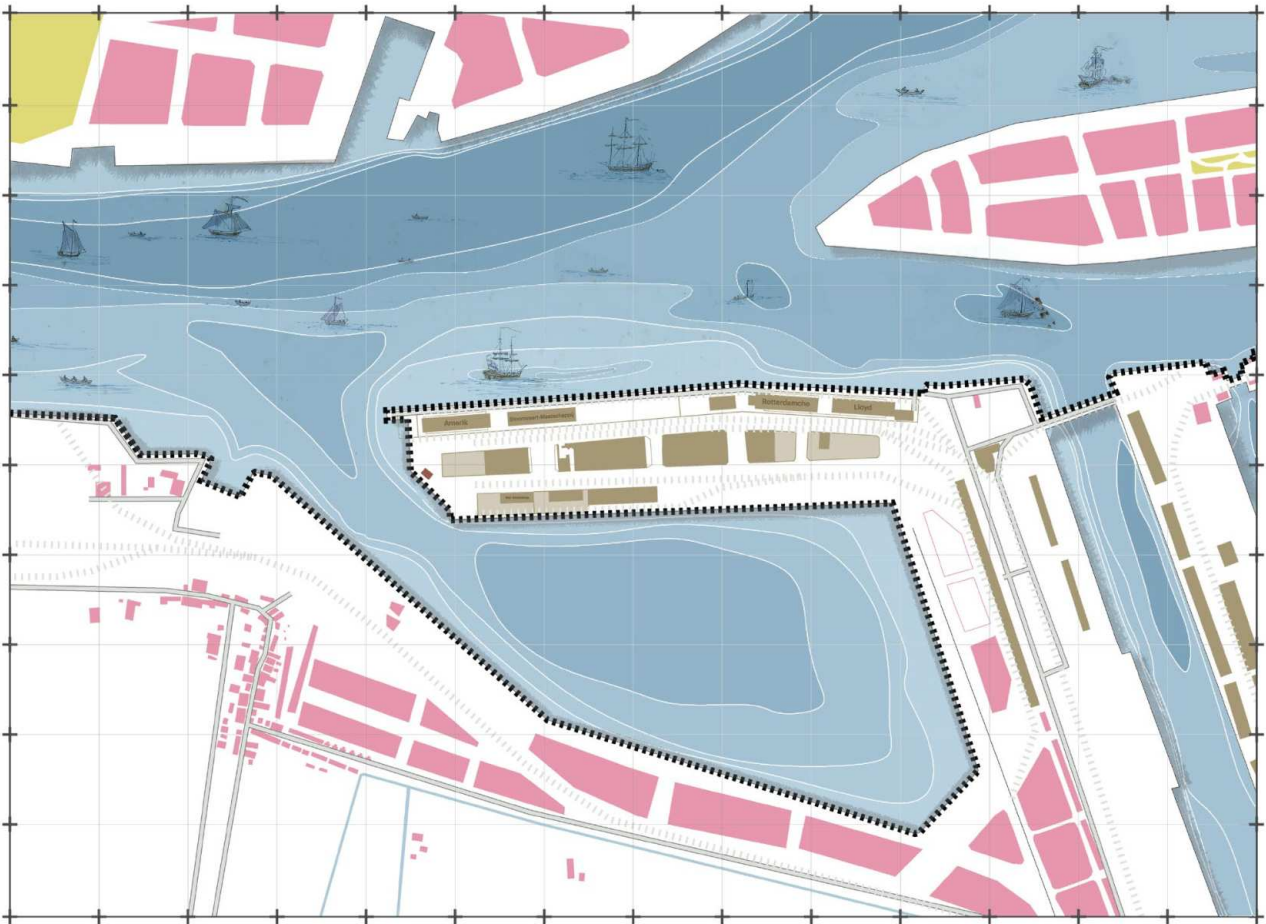


**Fig 38.** 1920 Línea Holanda-América. *Etats Unis, Boulogne-Sur-Mer - New York.*

Con la inauguración del *Rijnhaven*, las grandes empresas de Róterdam, muchas de ellas vinculadas a influyentes familias holandesas, decidieron establecer sus oficinas en este nuevo espacio. Esta decisión estratégica reflejaba la ambición de la ciudad por expandir su influencia global, convirtiendo la península de *Wilhelminapier* (puerto de Guillermina) en un símbolo icónico y un referente portuario. *Wilhelminapier* se proyectó como el punto de partida para los barcos que, cargados de mercancías y sueños de expansión, se aventuraban hacia el océano Atlántico, consolidando su papel como una puerta de conexión entre Róterdam y el resto del mundo.

La península de *Wilhelminapier* comenzó siendo la casa de la Compañía Holandesa-Americana de Navegación a Vapor (NASM, *Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij*), cuya innovación radicó en el uso de barcos de vapor, permitiendo una conexión directa y más eficiente con América, revolucionando el transporte marítimo de la época. Durante este período, Nueva York se estableció como un destino permanente, recibiendo a cientos de miles de holandeses que abandonaron su hogar en busca de un nuevo comienzo y la promesa de construir un destino más próspero en una tierra llena de oportunidades.

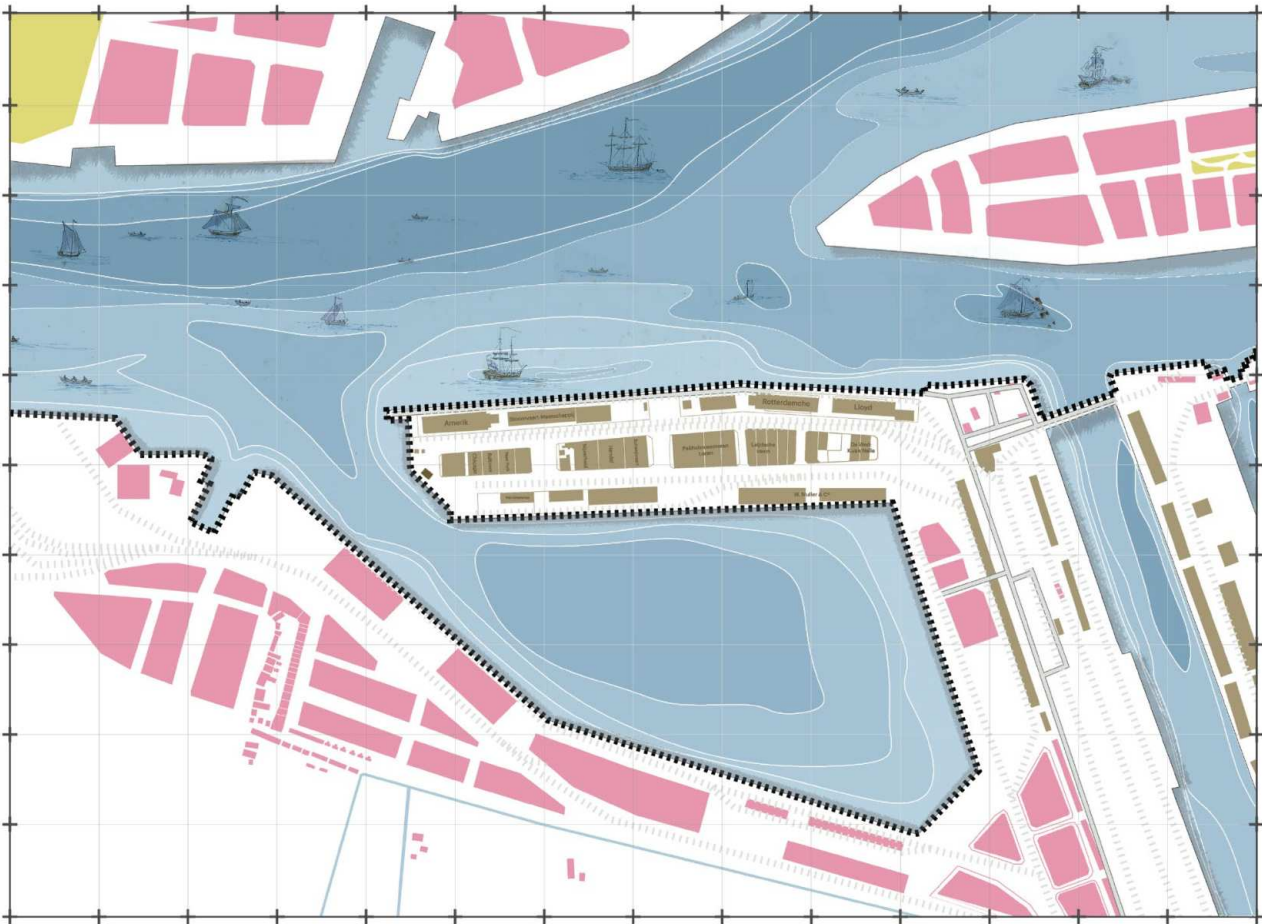
En 1896, la empresa adoptó oficialmente el nombre de "*Holland America Line*", consolidando su identidad como una de las principales compañías de navegación transatlántica de la época.<sup>36</sup>



**Año 1895**

**Fig 40.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1895. Representa el inicio del desarrollo urbano en la península, con la construcción de almacenes vinculados a las actividades portuarias.

*Mapas elaborados por el autor.*



**Año 1897 Fig 41.** Mapa de la península de *Wilhelminapier* en *Kop van Zuid*, 1897. Refleja la consolidación de la península como un área estratégica, con la presencia de sedes empresariales y su posicionamiento como un icono económico y geográfico de Róterdam.

La demanda creció considerablemente, y a finales del siglo XIX, *Wilhelminapier* emergió como el epicentro de la actividad económica y el progreso en Rotterdam. Se construyeron grandes almacenes diseñados para almacenar las mercancías que llegaban de todas partes del mundo a bordo de los nuevos e imponentes barcos de vapor. La realización de astilleros especializados en la reparación y construcción de estos navíos también formó parte integral de la zona, convirtiéndola en un centro clave para la industria marítima. Además, se instalaron las sedes de prestigiosas empresas nacionales, que encontraron en este territorio estratégico, un lugar ideal para su expansión.

La presencia de estas compañías no solo impulsó el desarrollo del puerto, sino que también ha sido un determinante para la futura estructura urbana de *Wilhelminapier*, convirtiéndola en un símbolo de innovación y prosperidad. A través de una arquitectura moderna y funcional, el área se proyectó como un reflejo de la industrialización del siglo XIX y la ambición de Rotterdam como ciudad industrial y comercial.

## 03. El esplendor portuario de inicios del siglo XX

*Wilhelminapier*, cuyo nombre significa "Puerto de Guillermina" en honor a la reina Guillermina de los Países Bajos, refleja el homenaje a su figura durante la expansión portuaria. Wilhelmina reinó de 1890 a 1948, siendo la monarca más longeva del país y la mujer con más años de reinado fuera del Reino Unido.<sup>37</sup>

Esta península, situada en la orilla sur del río Mosa, se formó como resultado de la construcción del vecino puerto del Rin (*Rijnhaven*). Representó el inicio de la expansión que unía ambas riberas del río, haciendo tangible el salto hacia el sur. Más que una barrera, este espacio se convirtió en una prolongación natural de la ciudad, integrándose con la trama urbana y sirviendo como un punto de conexión para los que llegaban a Róterdam desde el mar. Un lugar estratégico en la ciudad de Róterdam que se convirtió en el territorio que daba la bienvenida a la ciudad, simbolizando su apertura al mundo. Consciente de su relevancia, el municipio buscó desarrollar la zona con una arquitectura que reflejara su importancia cultural y económica.

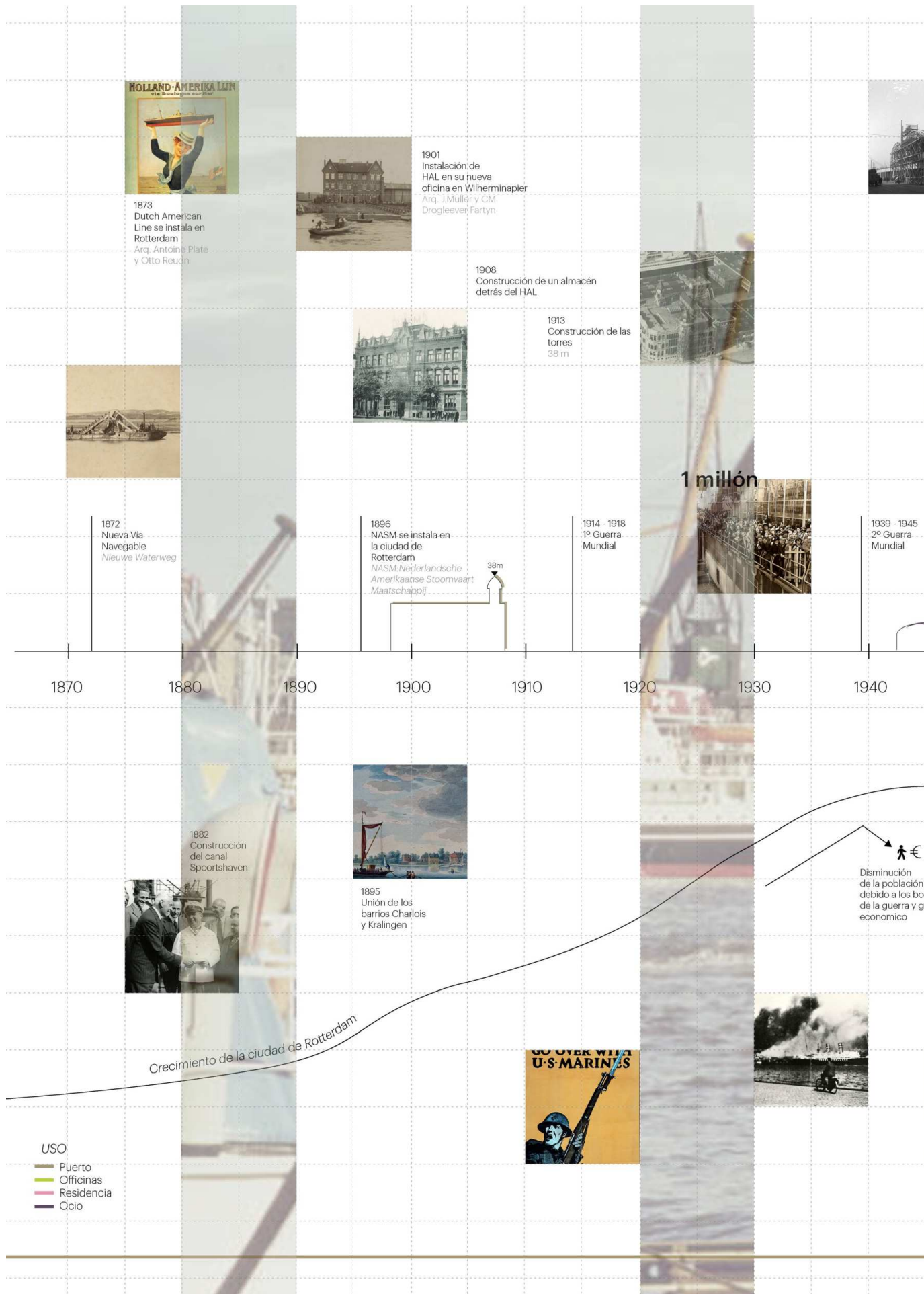
A principios del siglo XX, la *Wilhelminapier* consolidó su papel como un nodo clave en el comercio y transporte marítimo de Róterdam. Este muelle no solo servía como un punto de carga y descarga para los grandes barcos de la época, sino que también albergaba instalaciones esenciales para el desarrollo portuario, como almacenes, oficinas de aduanas y hangares. Entre los edificios destacados de aquel entonces se encontraban las sedes de las principales empresas del país, que simbolizaban el poder económico y comercial de los Países Bajos. Estas construcciones representaban a corporaciones influyentes que, desde este punto estratégico, dirigían operaciones logísticas y comerciales a nivel nacional e internacional.

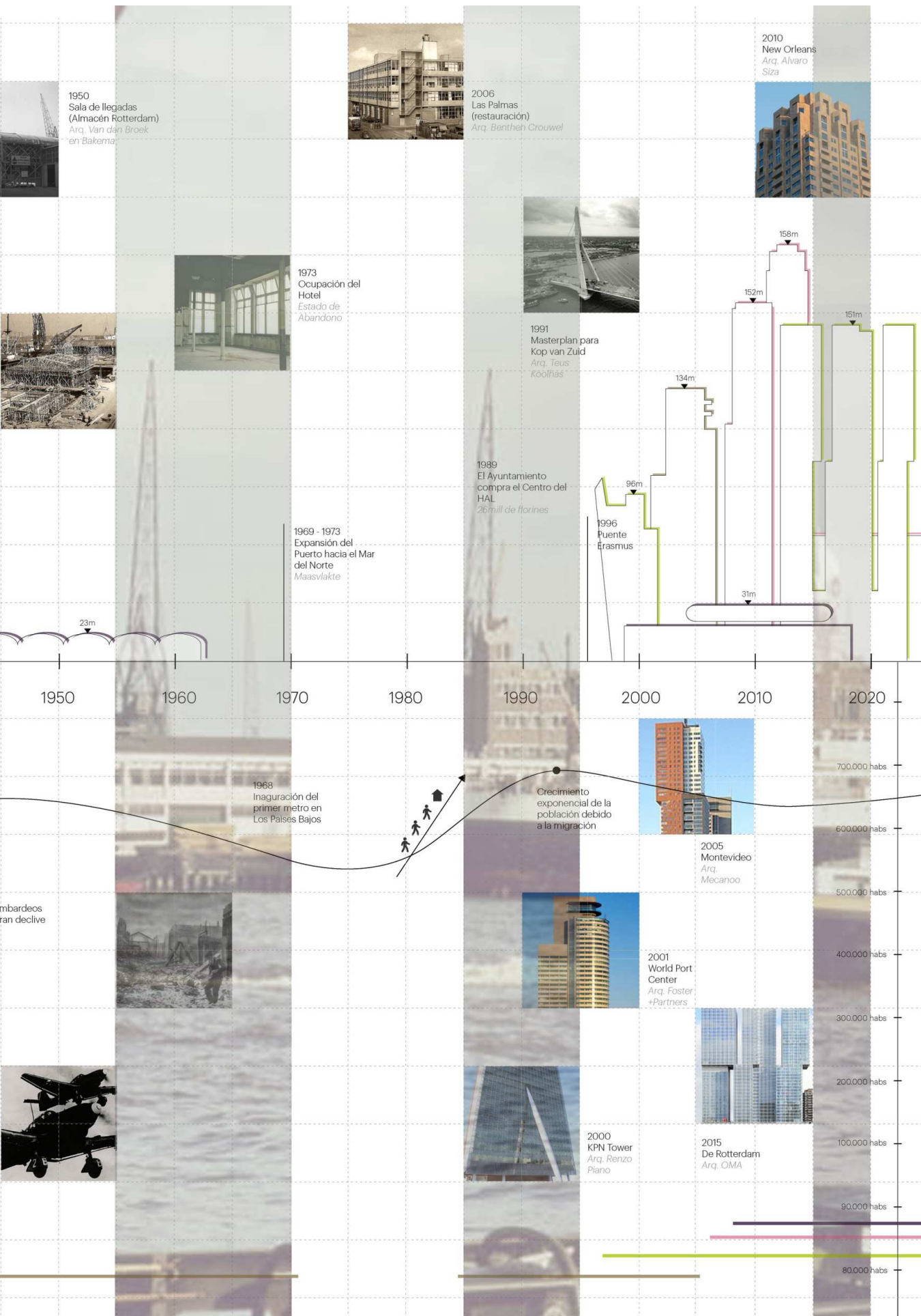


**Fig 42.** Retrato de la Reina Wilhelmina en 1898, a los 18 años, año en que ascendió al trono. Capturado en el *Paleis Het Loo*, ahora Museo Nacional, simboliza el inicio de su histórico reinado.









La posguerra

El presente y futuro



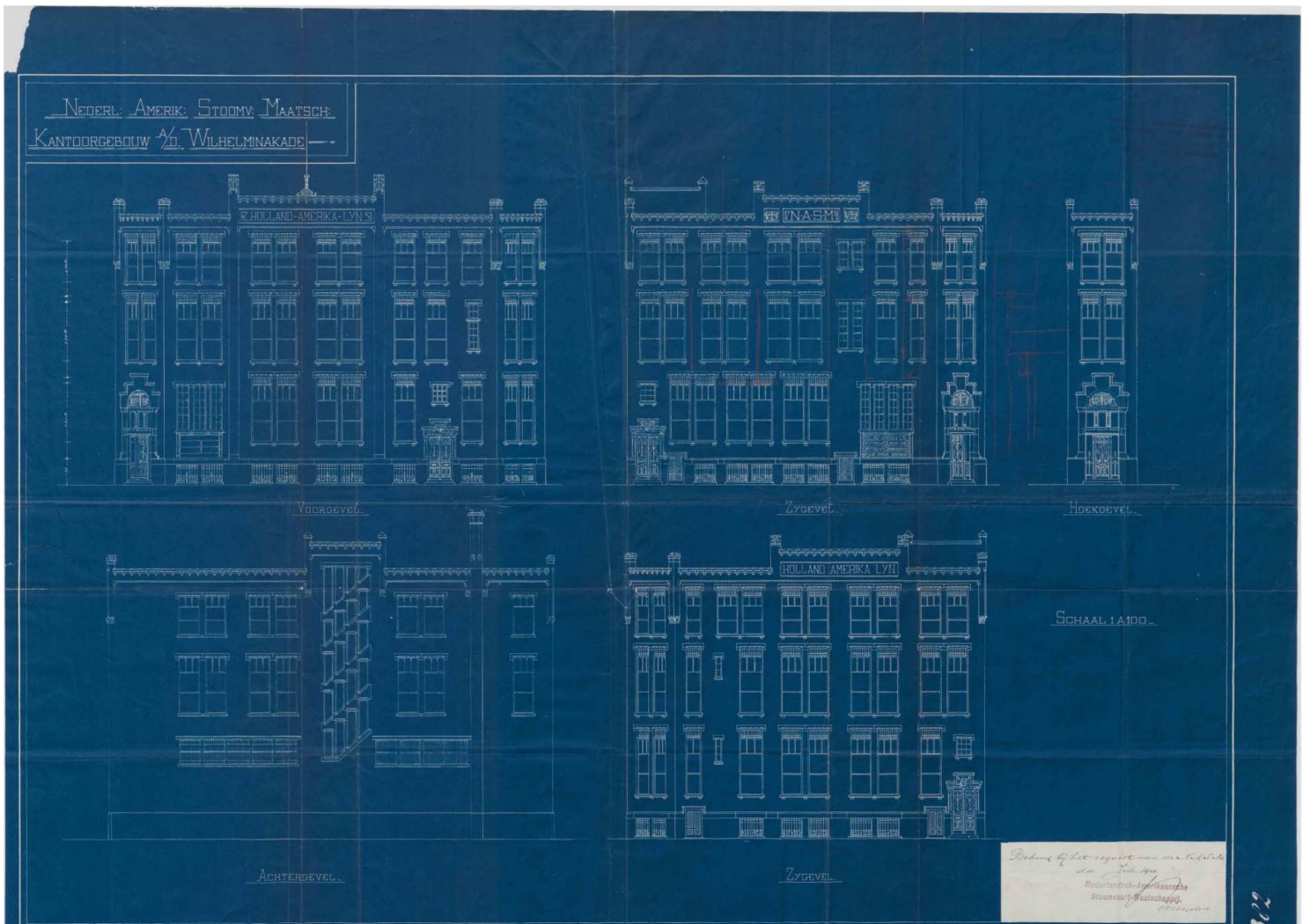


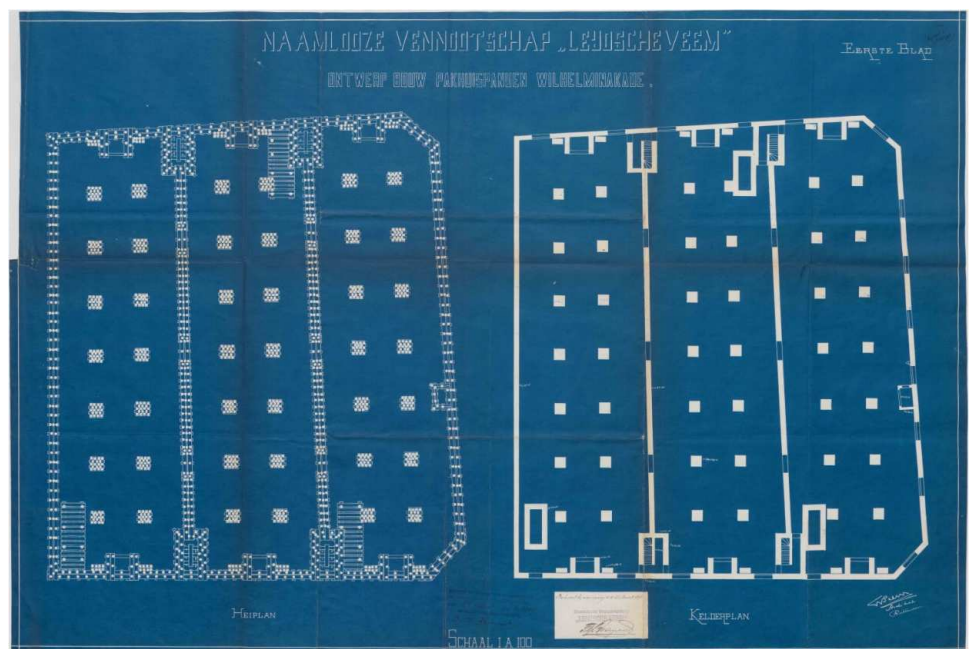
Fig 46. Alzados originales del edificio de la sede central de la *Holland-Amerika Lijn*, previos a la construcción de las emblemáticas torres añadidas en fases posteriores.



**Fig 47.** Fachada oeste del edificio "Pakhuis" de la empresa "Leidsche Veem".

Otro de los emblemáticos edificios que formaban parte de este gran complejo era el antiguo almacén *Pakhuis* (2), con una superficie total de 2020m<sup>2</sup>, construido en 1898 en un estilo sobrio y ecléctico por el arquitecto C. van Seem para la sociedad anónima *Leidsche Veem*.<sup>43</sup> Un edificio independiente, construido con el tradicional ladrillo rojo característico de la zona, con franjas de ladrillo amarillo y detalles de piedra natural en la cornisa. El edificio compuesto por cuatro plantas se utilizó principalmente para el almacenamiento de tabaco. Estuvo Dividido en tres almacenes, una al lado del otro, con fachadas idénticas, con la audacia de haber sido diseñado para poder ampliarse en dirección este para albergar hasta cinco almacenes más.

La fachada presenta tres franjas verticales retranqueadas donde se posicionan las puertas que conducían a los distintos almacenes. En estas franjas destacan inscripciones con los nombres de figuras históricas neerlandesas: Michiel de Ruyter y Maarten Harpertszoon Tromp, célebres almirantes del Siglo de Oro, y Johan de Witt, un influyente estadista de la época. Estos nombres rinden homenaje al legado marítimo y político de los Países Bajos, estrechamente ligado a la identidad portuaria de Róterdam. Anclados en la fachada, destacan unos balcones realizados en hierro, acompañados por ventanas de arco rebajado que se integran armónicamente en cada sección.<sup>44</sup>



**Fig 48.** Plantas de sótano originales del edificio *Pakhuis* de "Leidsche Veem".



**Fig 50.** 1938 Toma aérea de los establecimientos de la "Holland-Amerika Lijn" en Wilhelminapier. Al fondo, Katendrecht. Visto desde el noreste.

Un tercer edificio destacado en la península es el almacén de *Pakhuismeesteren*, fundado en 1818. Esta empresa, que contaba con almacenes dispersos por toda la ciudad de Róterdam, tenía la responsabilidad de almacenar el té proveniente de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC, *Verenigde Oost-Indische Compagnie*).<sup>45</sup> El edificio, ubicado en la zona central de la península de Wilhelminapier, es uno de los pocos supervivientes de la antigua red de almacenes de *Pakhuismeesteren* que se extendían por toda la ciudad de Róterdam. El edificio original de 1891 se quemó en 1937 y se construyó uno nuevo sobre los antiguos cimientos de madera.<sup>46</sup>

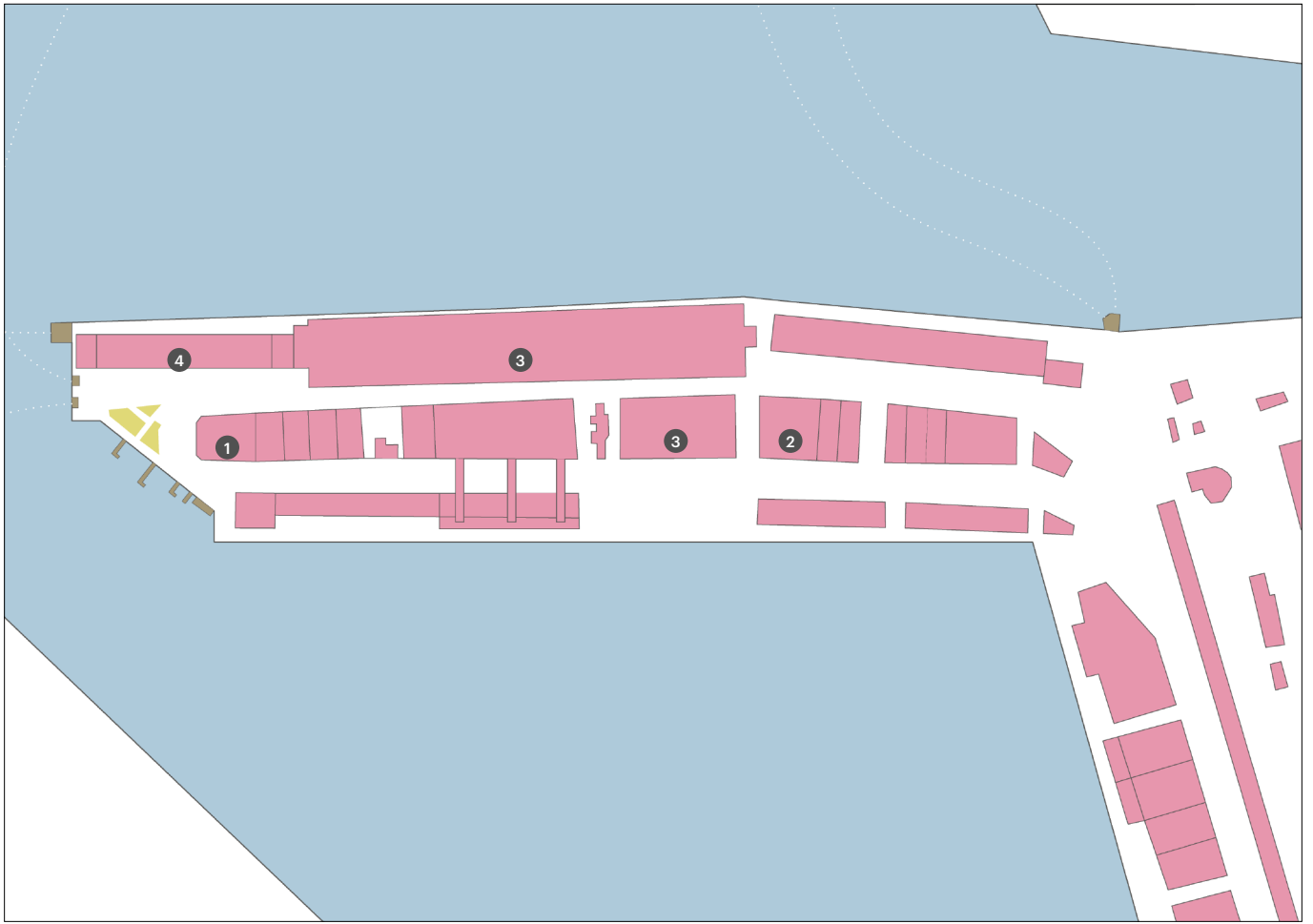


**Fig 49.** 1937 Trabajos de extinción durante un incendio en el almacén de *Pakhuismeesteren* en Wilhelminapier.



**Fig 51.** 1939 Vista aérea de *Rijnhaven*, donde se observa el *Nieuwe Maas* en primer plano. A lo largo de la Wilhelminapier, se aprecian los terrenos y edificios de la *Holland-Amerika Lijn*, mientras que a la derecha se extiende el *Maashaven*. Al fondo, se ve el barrio de *Afrikaanderwijk*.

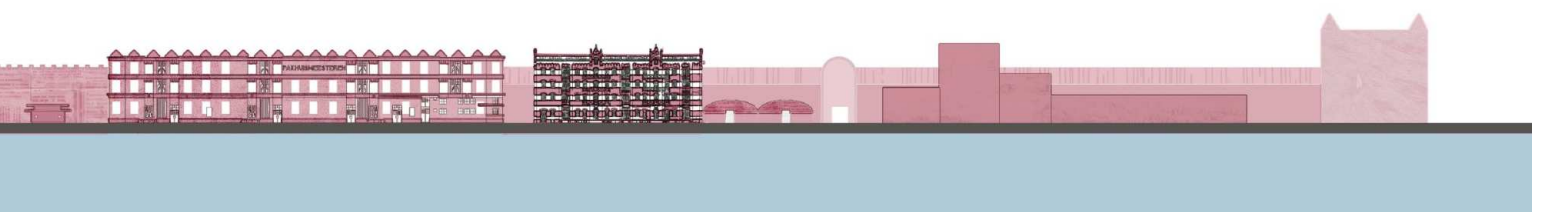
- 1 La sede central de *Holland-Amerika Lijn*.
- 2 El almacén *Pakhuis* de "Leidsche Veem"
- 3 El almacén *Pakhuismeesteren*
- 4 El almacén *New York*
- 5 El almacén *Róterdam*



**Fig 52-53.** Plantas y sección  
1º etapa: "El esplendor portuario"  
*Planos elaborados por el autor.*



- ① La sede central de *Holland-Amerika Lijn*.
- ② El almacén *Pakhuis* de "*Leidsche Veem*"
- ③ El almacén *Pakhuismeesteren*
- ④ El almacén *New York*
- ⑤ El almacén Róterdam



## 04. El estallido de la II Guerra Mundial

Durante la primera mitad del siglo XX, el *Wilhelminapier* era un lugar de actividad constante, donde el trabajo y el progreso se entrelazaban con un optimismo palpable. La energía del puerto de Róterdam reflejaba una ciudad llena de vida, mirando hacia un futuro prometedor. Los barcos iban y venían, y el ambiente vibraba con el esfuerzo de quienes forjaban su destino al ritmo del comercio marítimo.

Sin embargo, esta atmósfera de esplendor y esperanzas se detuvo abruptamente con la llegada de la Segunda Guerra Mundial en 1939. Apenas un año después, el 14 de mayo de 1940, Róterdam sufrió uno de los momentos más trágicos de su historia: un bombardeo aéreo masivo que se produjo en un lapso de apenas 15 minutos por parte de las fuerzas alemanas que destruyó el corazón de la ciudad.<sup>47</sup> Los sueños de progreso y la esperanza de un futuro brillante quedaron sepultados bajo las ruinas de un paisaje transformado por la miseria. El número de víctimas del bombardeo del 14 de mayo de 1940 se calcula desde hace años. Las estimaciones oscilan entre 800 y 1400 víctimas.<sup>48</sup>



**Fig 54.** 1940 Tres barcos de la *Holland-Amerika Lijn* en llamas en *Wilhelminapier* después del bombardeo alemán. Visto desde *Westerkade*.

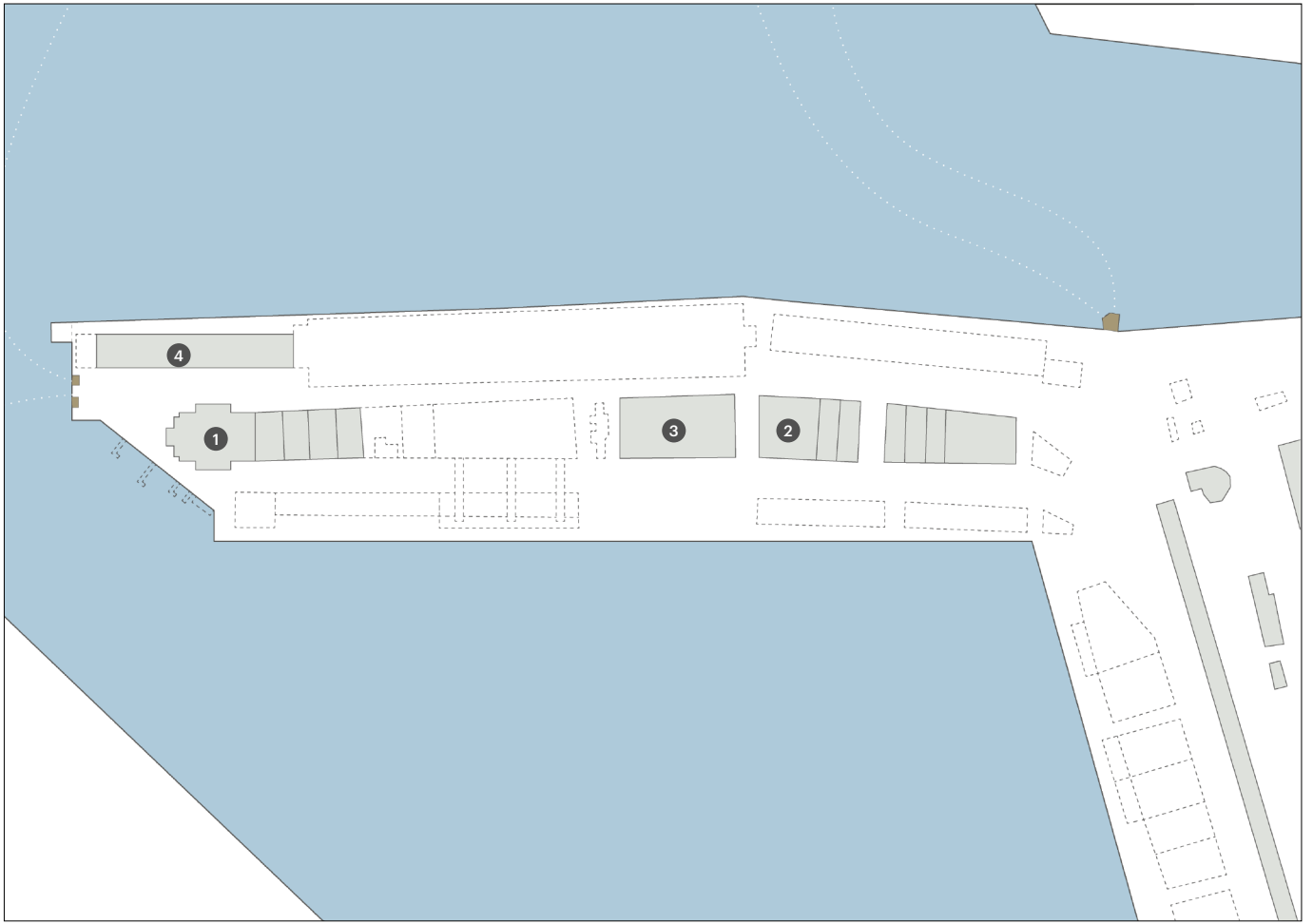


**Fig 55.** Mapa de Róterdam y alrededores en el que se indican los lugares donde cayeron bombas durante la ocupación y donde impactó un cohete V1 el 18 de marzo de 1945.

El periodo de la Segunda Guerra Mundial fue especialmente demoledor para Róterdam y sus alrededores. Los bombardeos no cesaron a lo largo de los años de conflicto (1939-1945), dejando una huella imborrable en la ciudad. *Kop van Zuid*, que estaba en pleno desarrollo, como parte de la expansión hacia el sur, sufrió graves daños debido a su proximidad al centro urbano. Uno de los momentos más recordados ocurrió el 3 de octubre de 1941,<sup>49</sup> cuando una bomba explotó en el corazón de la península de *Wilhelminapier*, destruyendo los grandes almacenes de la empresa transatlántica: Línea Holandesa-Americana (HAL, *Holland-Amerika Lijn*), una de las estructuras emblemáticas de la zona. Además de estos almacenes, otras joyas arquitectónicas de *Wilhelminapier* también sucumbieron a los estragos de la guerra.

Sin embargo, entre las ruinas y las cenizas, lograron sobrevivir algunos edificios que aún hoy son testigos de aquella época trágica: la sede principal de HAL (1), el almacén *Pakhuis de Leidsche Veem* (2) y el "*Pakhuismeesteren*" (3).

Estas construcciones se han transformado en monumentos históricos que no solo reflejan la resiliencia de Róterdam, sino que, gracias a su conservación, permiten visibilizar la historia de un lugar que, a pesar de haber atravesado profundas adversidades, se ha reconfigurado como un símbolo de memoria y regeneración urbana.



**Fig 56-57.** Plantas y sección  
2º etapa: "El Estallido de la II Guerra Mundial"  
*Planos elaborados por el autor.*



- ① La sede central de *Holland-Amerika Lijn*.
- ② El almacén *Pakhuis* de "*Leidsche Veem*"
- ③ El almacén *Pakhuismeesteren*
- ④ El almacén *New York*



## 05. La reconstrucción de posguerra

El 14 de mayo de 1940, Róterdam vivió uno de los capítulos más oscuros de su historia. Primero, el terrible bombardeo alemán que destruyó gran parte de la ciudad con más de 200.000 edificios arrasados; después, la ciudad fue presa de los bombardeos aliados, con el objetivo de poner al ejército nazi en una situación comprometida; por último, la decisión de las tropas alemanas, de destruir un total de 7 kilómetros de muelles a lo largo del río, en septiembre de 1944, para imposibilitar a los aliados el uso del puerto en la liberación de los Países Bajos.<sup>50</sup> La ciudad quedó completamente cubierta en una densa nube de polvo y ceniza tras los devastadores bombardeos, 260 hectáreas fueron destruidas.<sup>51</sup> Había mucho trabajo por delante para recuperar el esplendor original. Sin embargo, lejos de quedarse estancados en la tragedia, los habitantes de la ciudad supieron aprovechar este difícil momento como una oportunidad para resurgir con mayor fuerza.

La reconstrucción de la ciudad pasó a un segundo plano priorizando todos los esfuerzos en revitalizar y expandir el puerto, eje clave para la economía de la ciudad. El puerto de Róterdam se convirtió en el motor principal de la recuperación, con una visión clara hacia la modernización y ampliación de sus instalaciones. Se levantaron nuevas edificaciones y se reconstruyeron antiguos astilleros y almacenes con el objetivo de posicionar a Róterdam como líder europeo en la industria petroquímica y de refinación de petróleo, una meta que alcanzaron en la década de los 1960.<sup>52</sup>

Desde sus humildes comienzos como un pequeño puerto pesquero a orillas del río *Rotte*, donde se forjó su identidad inicial, Róterdam ha evolucionado hasta convertirse en un puerto internacional de gran envergadura, motor económico no solo para la ciudad, sino también para el conjunto del país.



Fig 58-60. Imágenes aéreas de la construcción de la expansión portuaria sobre el Mar del norte, *Maasklate I*.

En la década de 1950, el Grupo de Trabajo para el Desarrollo del Puerto del Estuario del Rin (*Werkgroep Ontwikkeling Rijnmondhavens*) desarrolló los planes para la ampliación del puerto de Róterdam.<sup>53</sup>

Ubicado en la zona industrial de Rotterdam, el Puerto de *Botlek*, fue desarrollado en los años 50 y 60, como parte de la expansión portuaria tras la guerra, con un enfoque en la industria petroquímica.<sup>54</sup>

El *Europoort*, que comenzó a desarrollarse en la década de 1950, se consolidó como una de las instalaciones industriales más grandes de Europa. En los años posteriores a la guerra, se expandió para incluir instalaciones para la refinación de petróleo y el transporte de productos petroquímicos.<sup>55</sup>

Este impulso alcanzó un nuevo nivel con la creación del puerto *Maasvlakte*, una península artificial construida sobre el Mar del Norte entre finales de los años sesenta y principios de los setenta, ampliando significativamente la capacidad portuaria de Róterdam. Este ambicioso proyecto, considerado uno de los más destacados en la historia de la ingeniería hidráulica, se dividió en dos fases debido a su complejidad y dimensiones sin precedentes, y fue llevado a cabo bajo los más altos estándares de calidad y seguridad.<sup>56</sup>

Finalmente, entre 2008 y 2013, se desarrolló *Maasvlakte II*, la segunda fase de la expansión del puerto de Róterdam sobre el Mar del Norte, añadiendo un total de 2.000 hectáreas de terreno portuario.<sup>57</sup>

Durante los años 50 y 60, Róterdam experimentó una expansión sin precedentes. Estos desarrollos fueron claves para fortalecer la industria petroquímica de la ciudad. La creación de la península artificial *Maasvlakte* a finales de los 60 y principios de los 70 marcó un hito en la ingeniería hidráulica, ampliando aún más la capacidad portuaria de la ciudad y consolidando su papel como uno de los puertos más importantes de Europa.



Fig 61. Puesto de exposición sobre el proyecto *Europoort* en una feria en Amsterdam, 1970.



Fig 62. Centro de información del *Maasklate II*.



Fig 63. *Portlantis*, diseñado por el estudio de arquitectura MVRDV, es un centro de visitantes y espacio expositivo del puerto de Róterdam, ubicado en su punto más occidental, que ofrece una visión del funcionamiento e impacto del puerto.

Debido al traslado de las actividades portuarias en dirección oeste hacia el Mar del Norte, *Wilhelminapier* quedó relegada de sus de sus funciones como parte del núcleo del puerto de Róterdam. Este cambio trazó un nuevo rumbo para el puerto de Guillermina (*Wilhelminapier*), otorgándole a abordar un papel de valor social al convertirse en el punto de bienvenida para los pasajeros que llegaban a bordo de los grandes navíos de grandes travesías provenientes de África, América o las Indias Orientales. Entre estos viajeros se encontraban mayoritariamente antiguos emigrantes holandeses que habían dejado el país, años atrás, para asentarse en las colonias, y que regresaban tras haber prosperado en sus negocios en aquellas tierras lejanas.



**Fig 64.** 1954 Llegada de un barco de la compañía HAL a Róterdam, con familiares y amigos esperando el reencuentro con sus seres queridos. En primer plano el antiguo almacén Nueva York (4), en ese momento la Sala de Salidas, y detrás la sede central.

La Línea Holandesa-Americana (HAL) asumió la reconstrucción de los edificios destruidos por los bombardeos, comenzando por el antiguo almacén de Róterdam, ubicado en la banda norte de la península y con vistas al río. Este almacén pasaría a convertirse en la nueva "Sala de Llegadas" de la compañía. Además, se construyó un nuevo taller y almacén en la zona central, que recibió el nombre de "Las Palmas".

**«Esta mañana se hincó el primer pilote en Róterdam en los terrenos de Holland America Line para el primer almacén nuevo de la empresa. Este fue también el inicio de la reconstrucción del puerto de Róterdam y por lo tanto esta ceremonia tuvo un carácter oficial. La pila se hincó en el lugar donde solían estar los almacenes de Filadelfia y Boston en el *Wilhelminapier*.»<sup>58</sup>**

(De Maasbode 16 de junio de 1945).

Dentro de la colección de edificios que poseía HAL, se salvó el almacén de Nueva York (1938), situado en el extremo occidental de *Wilhelminapier*, junto a la sede central (1901). Diseñado por los arquitectos líderes de la zona, Van den Broek y Brinkman. El almacén poseía una superficie de 4.200 metros cuadrados distribuidos en dos plantas, perfecto para albergar un nuevo programa: la nueva Sala de Salidas.<sup>59</sup>



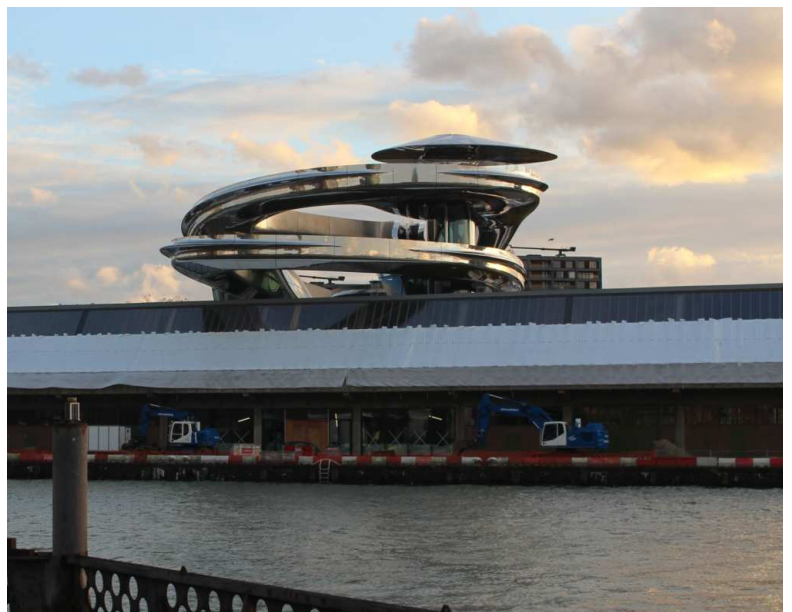
**Fig 65.** 1947 Fachada norte del almacén Nueva York (5) junto al río *Nieuwe Maas*.

Paralelamente, se emprendió la reconstrucción de nuevos almacenes que simbolizarían el renacer de la actividad portuaria en la zona. Entre ellos destacan el almacén Filadelfia, con una imponente superficie de 5.100 metros cuadrados, y el *Norfolk*, de 2.400 metros cuadrados. Asimismo, el histórico almacén San Francisco (1923), situado en *Katendrecht* al otro lado del Rijnhaven, fue cuidadosamente restaurado y renombrado como *Fenikloods*. Hoy en día, ha sido fruto de una renovación ejemplar por

parte de los arquitectos restauradores Bureau Polderman. La estructura de hormigón armado, las características ventanas y las robustas columnas han sido cuidadosamente tratadas para preservar al máximo su estado original. Al proyecto se suma una obra de arte con una vista espectacular: el Tornado (2025). El futuro visitante elegirá su propio camino por esta escalera de doble vuelta. El Tornado simboliza la salida y la llegada de todo el mundo. Fenix es el primer museo europeo construido por un estudio de arquitectura chino, MAD Architects.<sup>60</sup>



**Fig 66.** Interior del antiguo almacén San Francisco recién restaurado, en el barrio de *Katendrecht*.



**Fig 67.** El Tornado, un mirador 360° para el nuevo centro cultural *Fenix I*. Fotografías tomadas por el autor.



**Fig 68.** 1958 Muelle central de *Wilhelminapier*. A la derecha la Sala de Llegadas, característica por sus cubiertas de forma curva.

Otro de los edificios que aguantó los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial fue el llamado almacén Róterdam, que se convirtió en la nueva Sala de Llegadas para la empresa HAL.<sup>61</sup> Este edificio fue construido en 1938 en *Wilhelminapier*. En 1942 comenzaron las obras para la reconstrucción de este antiguo almacén, adaptándolo para satisfacer las nuevas demandas de la ciudad. La nueva Sala de Llegadas presentaba una arquitectura innovadora para la época y la ciudad holandesa. Su elemento más distintivo es la cubierta, compuesta por seis elegantes bóvedas de cañón de 18 metros de luz cada una. A su vez, posee una estructura de hormigón armado que destaca por su esbeltez y una buena ejecución in situ. Dividida en dos pisos, la terminal de cruceros alberga una amplia y moderna sala de recepción donde las familias despedían a sus familiares en la primera planta, dejando la planta baja libre para el control de seguridad. Posee una galería exterior que recorre la

fachada norte pegada al río Mosa, a través de una plataforma elevada, a aproximadamente de 3 metros sobre el muelle, desde donde se disponen las pasarelas de embarque. Las fachadas son casi en su totalidad de vidrio. Desde la Sala de Llegadas la vista al centro de la ciudad, al otro lado del río, ha sido el encuadre perfecto para las miles de despedidas y eventos ceremoniales que han tenido lugar en esta ciudad.



**Fig 69.** 1948 La Sala de Llegadas de la HAL en construcción.



**Fig 70.** 1963 Pasarela llena de pasajeros que se despiden para embarcar al crucero rumbo América.



**Fig 71.** 1951 Pasajeros en la plataforma elevada que se extiende a lo largo de la fachada norte de la Sala de Llegadas.

***"De haven was niet langer meer een  
fabrieksterrein met water, maar onderdeel van  
de stad."*** <sup>62</sup>

"El puerto ya no era una fábrica con agua, sino parte de la ciudad."

**Leendert Cornelis van der Vlugt**, Socio  
de Van den Broek en Bakema.



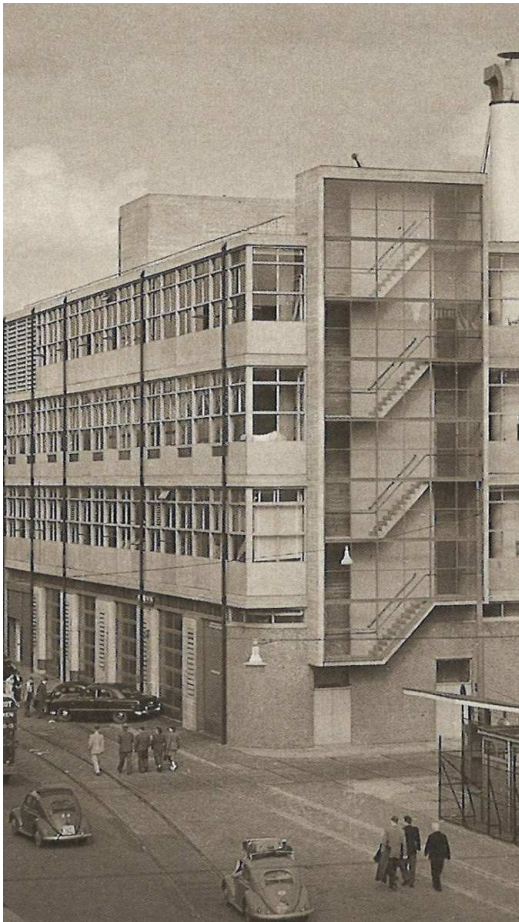
**Fig 72.** 1971 Primera planta de la Sala de Llegadas de la HAL. Desde donde los pasajeros embarcan a través de una pasarela a los



**Fig 73.** 1950 Vista aérea de la península de Wilhelminapier y Rijnhaven . En primer plano la sede central de *Holland-American Line*. En la zona central, el solar para el nuevo edificio taller para la compañía.

El vacío de un antiguo edificio destruido por la guerra en la zona central de la península fue reemplazado por un nuevo edificio, Las Palmas: el nuevo centro con talleres y almacenes para la compañía HAL. Comenzó su construcción en 1951, y para ello se convocó de nuevo al estudio de arquitectura Van den Broek & Bakema, en colaboración con el departamento técnico de la HAL.<sup>63</sup>

Se trata de un edificio modular, con una estructura reticular de hormigón armado y de planta rectangular. Se divide en 4 plantas más un sótano, siendo de doble altura la planta baja para facilitar la entrada de la mercancía. El interior es diáfano y destacan los pilares esbeltos con forma de seta, diseñados para soportar un posible piso adicional.



**Fig 74.** 1951 Edificio de talleres de HAL: *Las Palmas*.

El edificio destaca por su notable transparencia, con una fachada compuesta por grandes ventanales que reflejan el estilo característico holandés. La entrada de luz natural fue un elemento clave en el diseño, un sello distintivo de los arquitectos Van den Broek & Bakema. Además, los lucernarios circulares hacen un guiño a la actividad original del edificio, que funcionó como taller para los barcos de la empresa HAL. Por otro lado, la planta baja cuenta con una fachada de ladrillo, generando un contraste visual con la estructura liviana y tonos claros que se eleva sobre ella. Un detalle llamativo es el diseño redondeado de las esquinas, pensado para evitar daños causados por carretillas elevadoras y camiones.<sup>64</sup>

Las restauraciones de edificios como el almacén Róterdam, *Fenikloods* y *Las Palmas* muestran cómo Róterdam ha sabido preservar su patrimonio arquitectónico mientras se adapta a las necesidades contemporáneas. Estas intervenciones equilibran la conservación de la historia con la modernización, destacando el compromiso de la ciudad por mantener su identidad cultural mientras avanza hacia el futuro.



**Fig 75.** 1951 Toma aérea de un nuevo almacén en construcción de *Holland America Line (HAL)* en *Wilhelminapier* y, a la derecha, el almacén *Pakhuismeestereen*.

## 06. Decadencia y obsolescencia, 1970

Después de dos décadas de intenso esfuerzo tras la destrucción causada por los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial, Róterdam logró posicionarse con firmeza como líder de Europa. Como resultado; de la gran expansión portuaria, los Países Bajos se posicionaron en el mapa como país distribuidor y actor en la economía global. Pero el aumento de la escala industrial también tuvo un inconveniente en forma de contaminación del aire, agua y suelo.<sup>65</sup>

A principios de la década de 1960, la ciudad contaba con una población de 731.000 habitantes. Debido al gran crecimiento económico entre 1965 y 1973, hubo una gran demanda de mano de obra barata. Esto trajo una ola de emigrantes de la zona del Mediterráneo.<sup>64</sup> La mayoría de estos migrantes llegaron a bordo de los cruceros de la compañía *Holland-American Line* (HAL, Línea Holandesa-Americana), haciendo de *Wilhelminapier* su primera parada en la ciudad. Sin embargo, debido al aumento del tráfico aéreo en 1971, tras más de un siglo dedicado al transporte de pasajeros, el buque *ss Nieuw Amsterdam* efectuó su última travesía para poner fin a una gran parte de la historia marítima de Róterdam.



**Fig 76.** 1988 Interior de la sede central de HAL. Completamente abandonado de sus funciones originales.



**Fig 77.** 1988 *Wilhelminapier*, con el antiguo edificio de oficinas de *Holland America Line* (HAL), ahora Hotel New York, a la derecha.



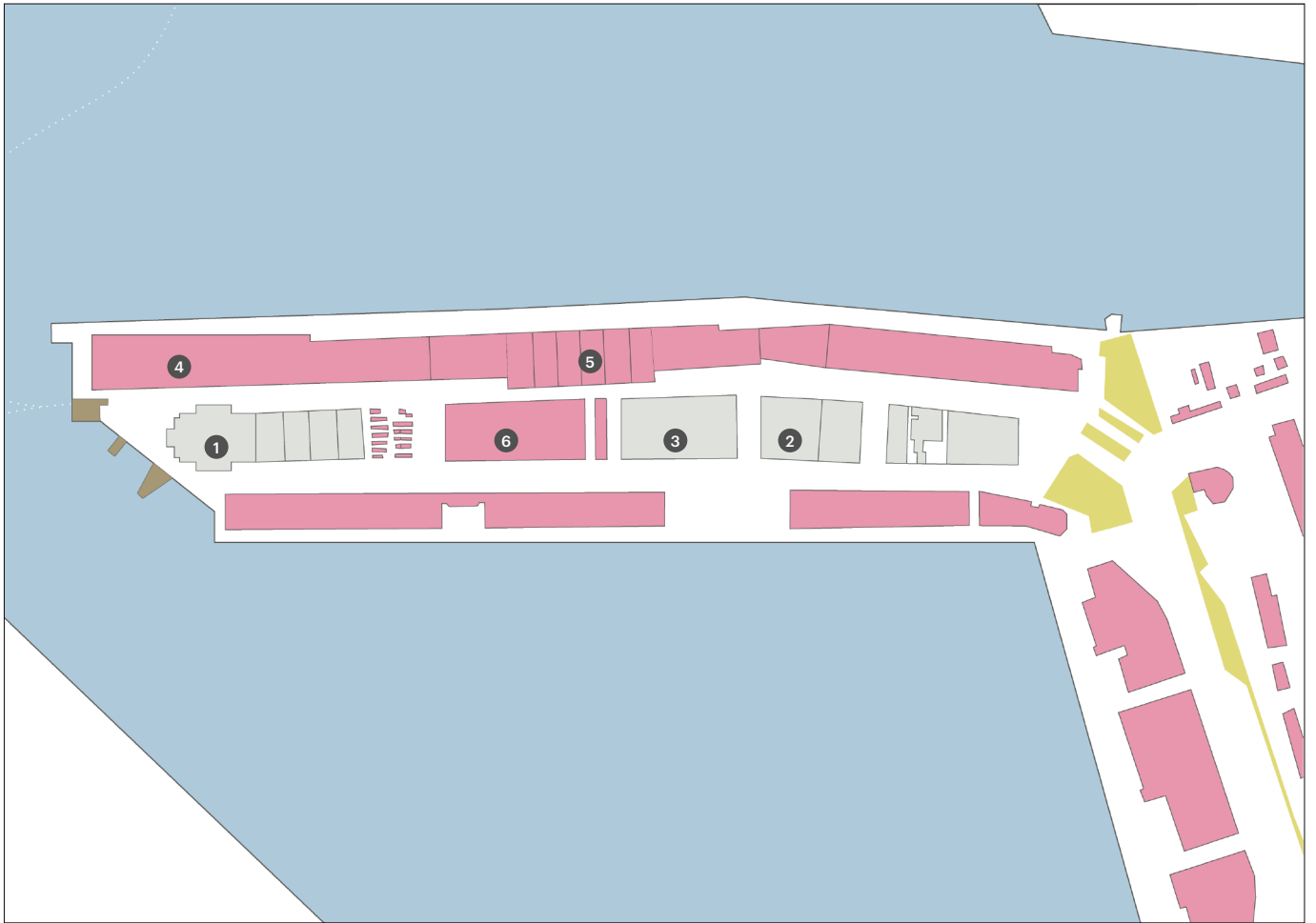
**Fig 78.** 1938 El barco de pasajeros ss *Nieuw Amsterdam* (RDM-200) de *Holland America Line* (HAL); La primera llegada del barco a Nueva York.

En 1977, la sede de la *Holland-Amerika Lijn* (HAL) se trasladó a Seattle, Estados Unidos, y en 1984 el edificio de la sede central en *Wilhelminapier* se puso en venta.<sup>67</sup>

*Kop van Zuid* se convirtió en una zona olvidada y desolada. La península de *Wilhelminapier*, perteneciente al barrio, se encontraba en un estado general de deterioro. La principal fuente de ingresos del puerto, la HAL, había traspasado su sede al otro lado del Atlántico y el rápido aumento de la población sumado a la escasez de viviendas llevó a que el edificio de la antigua sede central de la HAL fuera ocupado en 1988.<sup>68</sup> Esto provocó enormes destrozos en el interior del edificio debido a la falta de mantenimiento y las adversas condiciones meteorológicas. La Sala de Llegadas y Salidas, propiedad de la compañía,

también sufrió el abandono derivado del traslado de la HAL, permaneciendo deshabitada durante años y convirtiéndose en un espacio reclamado por artistas callejeros.<sup>69</sup>

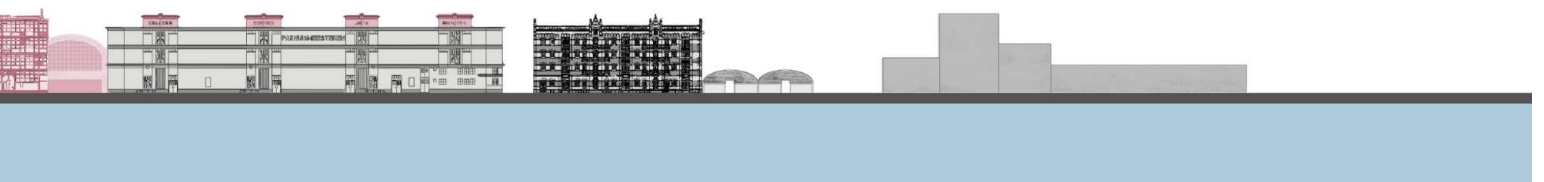
En los años del tercer cuarto del siglo XX, la situación en la zona sur de Róterdam se agravó considerablemente, haciendo necesaria una intervención urgente por parte del Gobierno. En 1989, el Ayuntamiento de Róterdam decidió comprar el edificio principal de *Holland-American Line*, acto que simbolizó el inicio de una nueva etapa para esta zona. Un innovador plan urbanístico comenzaba a tomar forma; un proyecto de revitalización ambicioso que transformaría *Wilhelminapier* y su entorno en lo que hoy se conoce como el barrio de *Kop van Zuid* (La cabeza del Sur).



**Fig 79-80.** Plantas y sección  
3º etapa: "La reconstrucción de posguerra"  
"Decadencia y obsolescencia a partir del 1970"



- ① La sede central de *Holland-Amerika Lijn*.
- ② El almacén *Pakhuis* de "*Leidsche Veem*"
- ③ El almacén *Pakhuismeesteren*
- ④ La Sala de Salidas
- ⑤ La Sala de Llegadas
- ⑥ Las Palmas

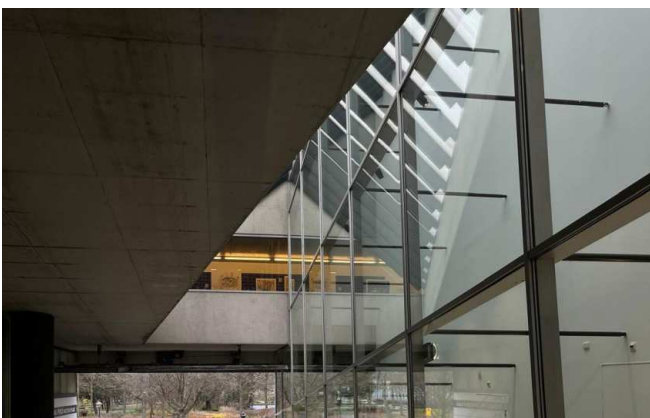
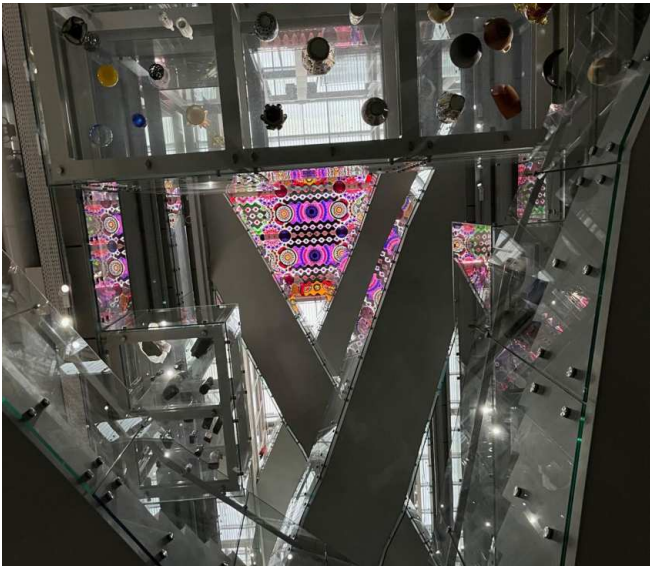


## 07. La regeneración urbana para el cambio de siglo

La década de los 1980 marcó un momento de transformación para *Kop van Zuid* (Cabeza del Sur), cuando el municipio inició un plan de reestructuración de la zona. Las prioridades habían cambiado, y la vivienda pasó a ocupar un lugar central. El puerto, tras años de intensa explotación y grandes inversiones para su expansión hacia el mar del Norte, había conseguido un completo desarrollo que finalizaría con la construcción de *Maasvlakte II* en 2013.<sup>70</sup>

El objetivo de esta nueva etapa era construir edificaciones de buena calidad y accesibles para el vecindario. El enfoque fue diferente a los anteriores, que se habían centrado principalmente en la reconstrucción del puerto, dando ahora prioridad a la imagen global de la ciudad.<sup>71</sup> Los memorandos publicados en 1987 en nombre del consejo municipal: *Vernieuwing van Rotterdam* (Renovación de Róterdam) y *Nieuw Rotterdam* (Nueva Róterdam), que fueron cruciales para el desarrollo urbano. Reclamaban la necesidad de un cambio en la economía ante el elevado desempleo de la ciudad: El puerto de Róterdam debe pasar de un puerto comercial a un centro logístico de alta tecnología. Por otro lado, el centro de la ciudad debe responder en la medida de lo posible al crecimiento de los servicios empresariales.<sup>72</sup>

Un atractivo centro urbano con más comercio impulsaría la actividad económica y, al mismo tiempo, atraería a más personas a establecerse en la ciudad. En el Plan de 1985, la propuesta más destacada fue el movimiento para revitalizar el carácter urbano de Róterdam mediante la expansión de servicios culturales y de ocio, incluyendo instituciones tan conocidas hoy en día como el museo Boymans-van Beuningen, el Nieuwe Instituut (Museo Nacional de Arquitectura), el Museo de Historia Natural y el Kunsthal, una galería de arte contemporáneo; diseñada por el reconocido arquitecto holandés, Rem Koolhaas.



**Fig 81-83.** De abajo arriba: museo Boymans-van Beuningen, el Nieuwe Instituut y el Kunsthal. galería de arte contemporáneo. Fotografías tomadas por el autor.

A esta ambiciosa visión comercial y social se suma la creación de un extenso paseo marítimo a lo largo del río Mosa, destacando el enorme potencial del nuevo barrio de *Kop van Zuid*, desarrollado a partir del Plan Maestro de 1986 dirigido por Riek Bakker.

A través de estas fortalezas, la visión para el nuevo desarrollo urbano estuvo muy clara, impulsando de manera decisiva la renovación del barrio del sur de *Kop van Zuid*, convirtiéndose en el epicentro de una transformación trascendental. Este emblemático barrio del sur emergió como un pilar clave en la renovación urbana, consolidándose como un referente primordial en la revitalización de Róterdam.

Riek Bakker, directora del Departamento de Desarrollo Urbano (*Stadsontwikkeling*)

junto al arquitecto Teun Koolhaas,<sup>73</sup> llevaron a cabo el proyecto potenciando como principal factor la identidad histórica de la zona. Los primeros trazos para el plan maestro comienzan a realizarse a partir de los edificios ya existentes en el área, la mayoría pertenecientes a los siglos XIX y XX, cuya arquitectura se constituye como símbolo e icono de la identidad histórica del lugar. Los muelles, almacenes de posguerra y edificios emblemáticos, como la sede central, la terminal de Salidas de la compañía HAL o el edificio Las Palmas, serán preservados y reinventados, otorgándoles nuevas funciones que respeten su valor patrimonial. Esta estrategia busca integrar la rica historia del lugar con las necesidades contemporáneas.<sup>74</sup>

Otro de los objetivos era lograr una conexión directa con el centro de la ciudad, dejando atrás la idea de que el río representaba una barrera, y viéndolo en su lugar como un puente que conectara ambos lados. De esta forma, el río se convierte en el centro de la ciudad.



**Fig 84.** 1997 El urbanista Riek Bakker y el arquitecto Renzo Piano (delantero) con los dibujos del diseño del edificio *KPN Tower* en *Kop van Zuid*.



**Fig 85.** 1993 Un dibujo conceptual que refleja el objetivo principal del proyecto de Riek Bakker: conectar el norte y el sur de la ciudad, transformando el río en un elemento integrador y el verdadero centro urbano.

Bakker explica en una entrevista con Willem Sulsters que para la positiva ejecución de esta intervención urbana fueron claves múltiples factores: una necesidad programática bien definida, el momento político adecuado y una estrategia de comunicación sólida entre todos los actores involucrados. Estos elementos se alinearon para impulsar el gran desarrollo urbano que tuvo lugar.<sup>75</sup> El programa se realizó en base a las necesidades urbanas y a partir de las características de la zona. Una de las primordiales y respaldada por Bakker fue la prioridad e importancia del agua:

**"...want als er iets karakteristiek voor het gebied is en moet blijven, dan is het wel het water." <sup>76</sup>**

"...porque si algo es y debe seguir siendo característico de la zona, es el agua y debe permanecer."

**Riek Bakker**, directora del Departamento de Desarrollo Urbano, a cargo del proyecto de KvZ.

El plan director de la *Kop van Zuid* de Róterdam comprende la transformación de una zona portuaria en desuso en un área urbana, integrando la emblemática arquitectura industrial olvidada con el dinámico tejido urbano de la ciudad. El plan director y el plan de zonificación se aprobaron en 1991 y constan de varios diseños parciales hasta llegar al definitivo. La mitad de los cuales aún no materializaron hasta el 2007. <sup>77</sup>

Dentro del plan para *Kop van Zuid*, *Wilhelminapier* se planteó como un espacio de conexión, un punto de encuentro entre el norte y el sur. Un volumen que integra un programa diverso con una base de servicios destinados a revitalizar y beneficiar los antiguos barrios circundantes.

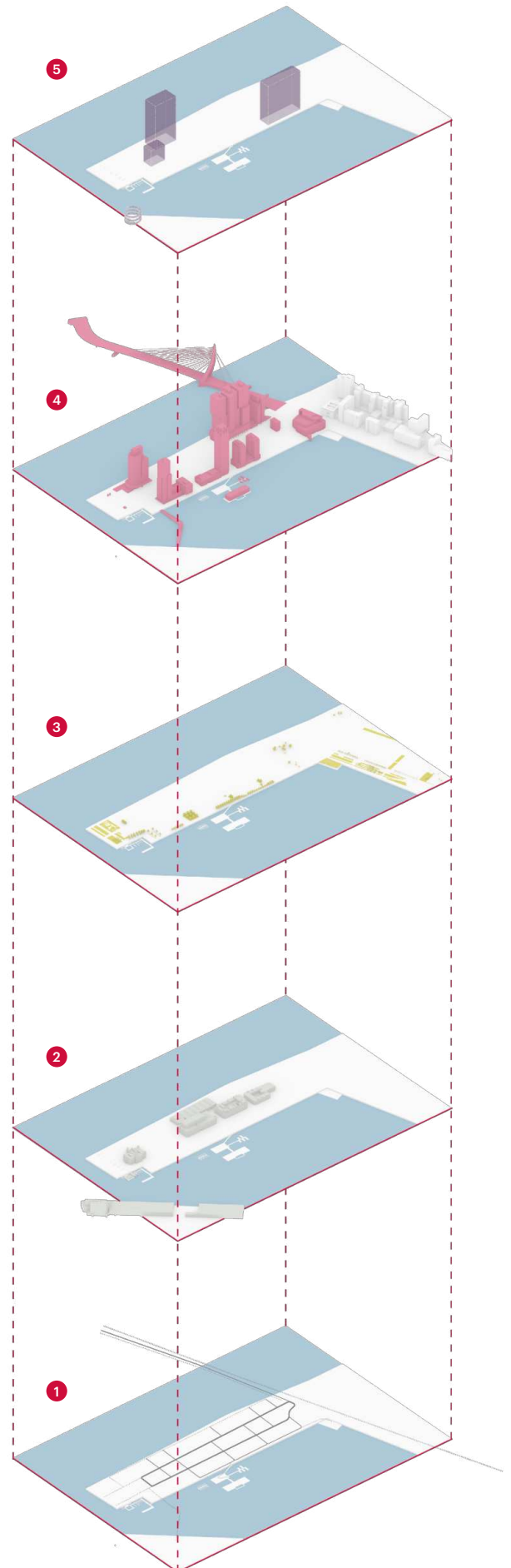
Además, dada la marcada división existente entre ambas orillas del río, el plan aspiraba a transformar la imagen del sur, históricamente asociada con la pobreza, la criminalidad y la inseguridad, impulsando un proceso de rehabilitación integral que mejorara su percepción y fortaleciera su conexión con el centro urbano. Para ello, se llevó a cabo un estudio programático detallado de esta zona y de sus barrios históricos vecinos, como *Katendrecht*, *Feijenoord* y *Afrikaanderwijk*, la mayoría del siglo XIX, con el fin de entender su estructura y potencial de transformación.

Se inició el trabajo con un enfoque estratégico, analizando los elementos clave que aportarían un valor significativo al diseño urbano de la ciudad. Entre los aspectos destacados se incluyeron:

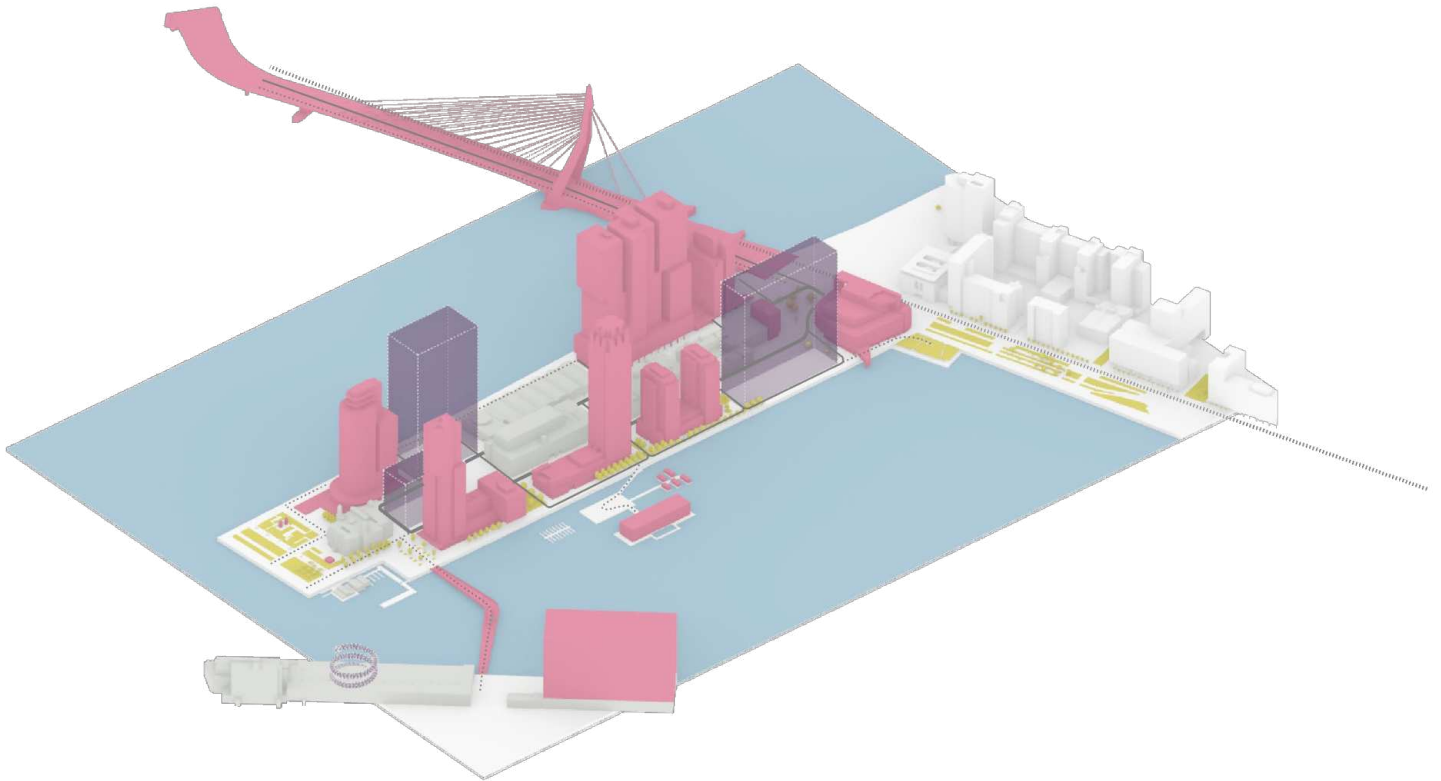
El eje central de Róterdam, las nuevas infraestructuras públicas como el Puente Erasmus (1996, UN Studio), la estación de metro Wilhelminaplein (1997, ZJA Architects and Engineers) y el Viaducto *Piggyback*, junto con la incorporación de nuevas líneas de tranvía. Además, se transformaron zonas portuarias privadas en muelles para el transporte público, se consolidó un nuevo skyline urbano y se desarrollaron entornos residenciales innovadores, junto con espacios públicos diseñados para promover la convivencia.<sup>78</sup>

Otra de las consideraciones más importantes en este proceso fue la persistencia del lugar, respetando y preservando la arquitectura existente, así como el recuerdo e historia que encierra este espacio, que remonta a la ciudad del siglo XIX y XX. La integración de elementos históricos y contemporáneos no solo revitalizó la zona, sino que también reforzó la identidad y conexión con el pasado de la ciudad, creando un equilibrio entre la modernidad y la memoria colectiva.

La sede central de la compañía HAL se ha convertido en un icono indiscutible de *Wilhelminapier*, no solo como un edificio que ha perdurado en el tiempo, sino como la imagen misma del lugar. Su figura, emblemática desde su construcción a principios del siglo XX, ha trascendido como un símbolo que representa la transformación y el renacer de la zona. Tras su restauración y reapertura en 1993 como un renombrado hotel de cuatro estrellas con restaurante, el edificio no solo ganó una nueva función, sino que consolidó a *Wilhelminapier* como un punto de encuentro de moda, donde los ciudadanos de Róterdam deseaban pasar una tarde. La restauración fue llevada a cabo por los empresarios del sector hostelero Daan van der Have, Hans Loos y Dorine de Vos.<sup>79</sup>



**Fig 86.** Axonometría desplegada de la península de Wilhelminapier, donde se resaltan las distintas intervenciones incluidas en el proyecto de revitalización. *Infografía elaborada por el autor.*



- Edificación existente
- Nueva edificación
- Futura edificación
- Espacios verdes

- 1 Estructura urbana + Infraestructuras
- 2 La ciudad del siglo XIX y XX
  - Las Palmas* (1953)
  - Sala de Llegadas HAL (1950)
  - Almacén *Pakhuismeesteren* (1938)
  - La sede central HAL (1901)
  - Almacén *Pakhuis "Leidche Veem"* (1898)
- 3 Espacios públicos - Ciudad verde
- 4 Nuevas edificaciones
  - De Rotterdam* (2015)
  - New Orleans* (2010)
  - Montevideo* (2005)
  - World Port Center (2001)
  - Nuevo Teatro *Luxor* (2000)
  - KPN Tower (2000)
  - Puente Erasmus (1996)
- 5 Futuras edificaciones
  - El Árbol de la vida* (?)
  - Baltimore* (?)
  - De Sax* (?)
  - Hotel Chicago* (2028)
  - El Tornado* (2025)

**Fig 87.** Axonometría del conjunto de *Wilhelminapier*, destacando su estructura, los espacios públicos, la historia y la modernidad que hacen que cobre vida de nuevo.

En cuanto al desarrollo futuro de la zona, el plan maestro realizado por Riek Bakker para *Kop van Zuid*, incluía el planteamiento de grandes torres que coronarían la península. Estos nuevos edificios de gran altura forman parte de una estrategia urbanística para completar el skyline de Róterdam y consolidar la conexión entre el norte y el sur de la ciudad. La inclusión de estos rascacielos en el proyecto no solo responde a la necesidad de densificación urbana, sino que también busca aportar una imagen contemporánea que se alinee con la identidad moderna de la ciudad, manteniendo al mismo tiempo el respeto por los elementos históricos de la zona. Estos rascacielos no solo transformarán el horizonte de Róterdam, sino que también contribuirán a nivel económico y social, generando espacios residenciales, comerciales y de oficina que potenciarán la funcionalidad de la ciudad en el futuro.<sup>80</sup>

## 08. La nueva imagen de la ciudad



**Fig 88.** Buque de contenedores entrando por el Mar del Norte al Puerto de Róterdam.

La ciudad de Róterdam ha experimentado un cambio abismal desde sus humildes orígenes en el siglo XIII como una pequeña aldea de pescadores a consolidarse como una metrópolis dinámica y vibrante con casi 700.000 habitantes. Con una expansión territorial de 304,24 km<sup>2</sup> que se extiende hasta el Mar del Norte, Róterdam destaca por ser la ciudad con el puerto más importante de Europa.<sup>81</sup> El Puerto de Róterdam, conocido como la "Puerta de Europa", maneja anualmente un volumen significativo de contenedores. En 2021, alcanzó un récord histórico al gestionar 7,6 millones de TEUs (unidades equivalentes a veinte pies) en el primer semestre, lo que indica una tendencia al alza en el manejo de contenedores.<sup>82</sup>

Esta ciudad ha enfocado su camino hacia el futuro, con el objetivo de atraer nuevos inversores y empresas para realzar la economía de la misma. El puerto y la ciudad se han ayudado mutuamente a lo largo de los siglos. Aunque también han tenido algunos momentos de decadencia. Esta evolución, reflejada en su historia, muestra como ambos han superado desafíos y se han adaptado a los cambios.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city	○●	Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city	○-----●	19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city	○-----●	mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront	○ ●	1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront	○ ●	1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links	○-----●	1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

**Fig 89.** Modelos desarrollados por el investigador Brian Stewart Hoyle, que ilustran las distintas etapas de la relación y evolución entre la ciudad y el puerto.



**Fig 90.** Cartel publicitario para el taller organizado por *Architectuur Instituut Rotterdam* (AIR) en 1982.

El departamento de arquitectura perteneciente al Consejo de Arte de la ciudad de Róterdam pone en primicia el valor de este lugar en 1982. En esa fecha tuvo lugar el taller *Architecture International Rotterdam* (AIR) liderado por cinco arquitectos mundialmente conocidos: Aldo Rossi, Oswald Mathias Ungers, Josef Paul Kleihues, Derek Walker, y Richard Meier. A los cinco se les pidió que desarrollaran una "impresión" de la ciudad más que un planeamiento o un diseño arquitectónico.<sup>83</sup> A partir de este momento, Róterdam obtiene una visión internacional que certifica el gran potencial para un gran desarrollo.

Gracias a la colaboración de diversas empresas e inversores que han confiado en el progreso económico de la ciudad, entre ellos Lang (UK), SAE (Francia) y MBO (Holanda), junto con el municipio local, el proyecto de renovación urbana de *Kop van Zuid* se llevó a cabo. Estos cuatro miembros del consorcio impulsaron conjuntamente el plan para el desarrollo del muelle, según explicó Riek Bakker, directora del proyecto urbano, en una entrevista con el arquitecto y urbanista neerlandés Willem Sulsters. Riek Bakker también señaló:

**“Con esos inversores juntos, decidimos que tenía sentido unir fuerzas y trabajar en un plan conjunto basado en el plan de zonificación. Con los datos actuales del mercado en la mano, evaluamos qué tipo de proyecto podía surgir. Así nació el plan de Foster, que se hizo público antes de Navidad de 1992. Ahora estamos listos para seguir adelante con él.”** <sup>84</sup>

Riek Bakker, directora del Departamento de Desarrollo Urbano. Fragmento tomado de una entrevista de Willem Sulsters a Riek Bakker.

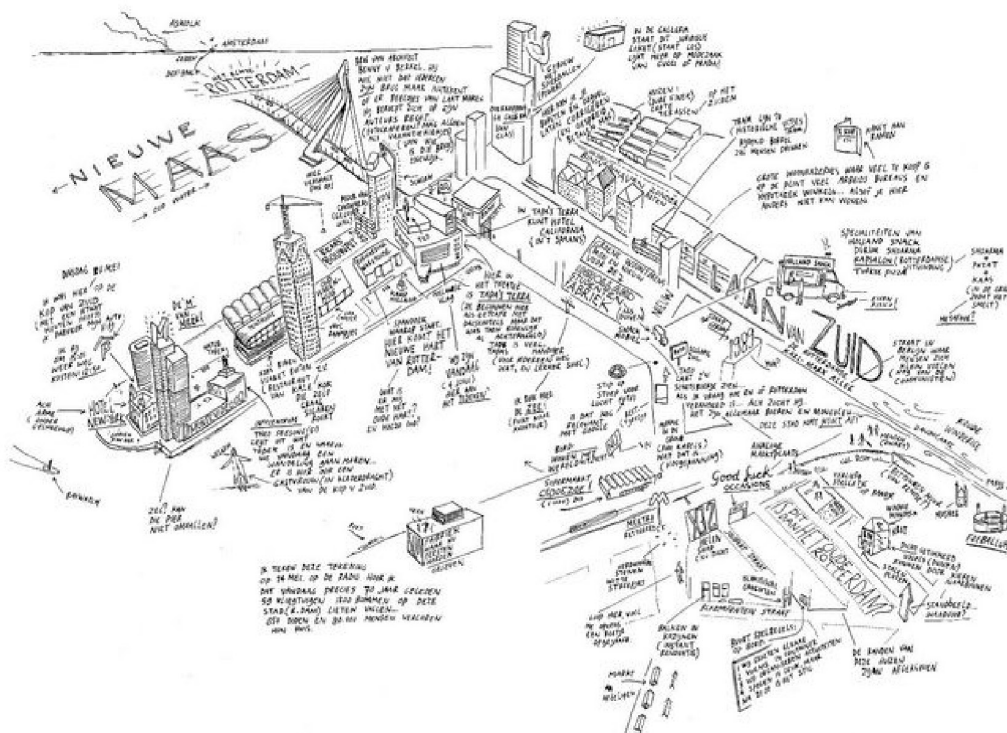
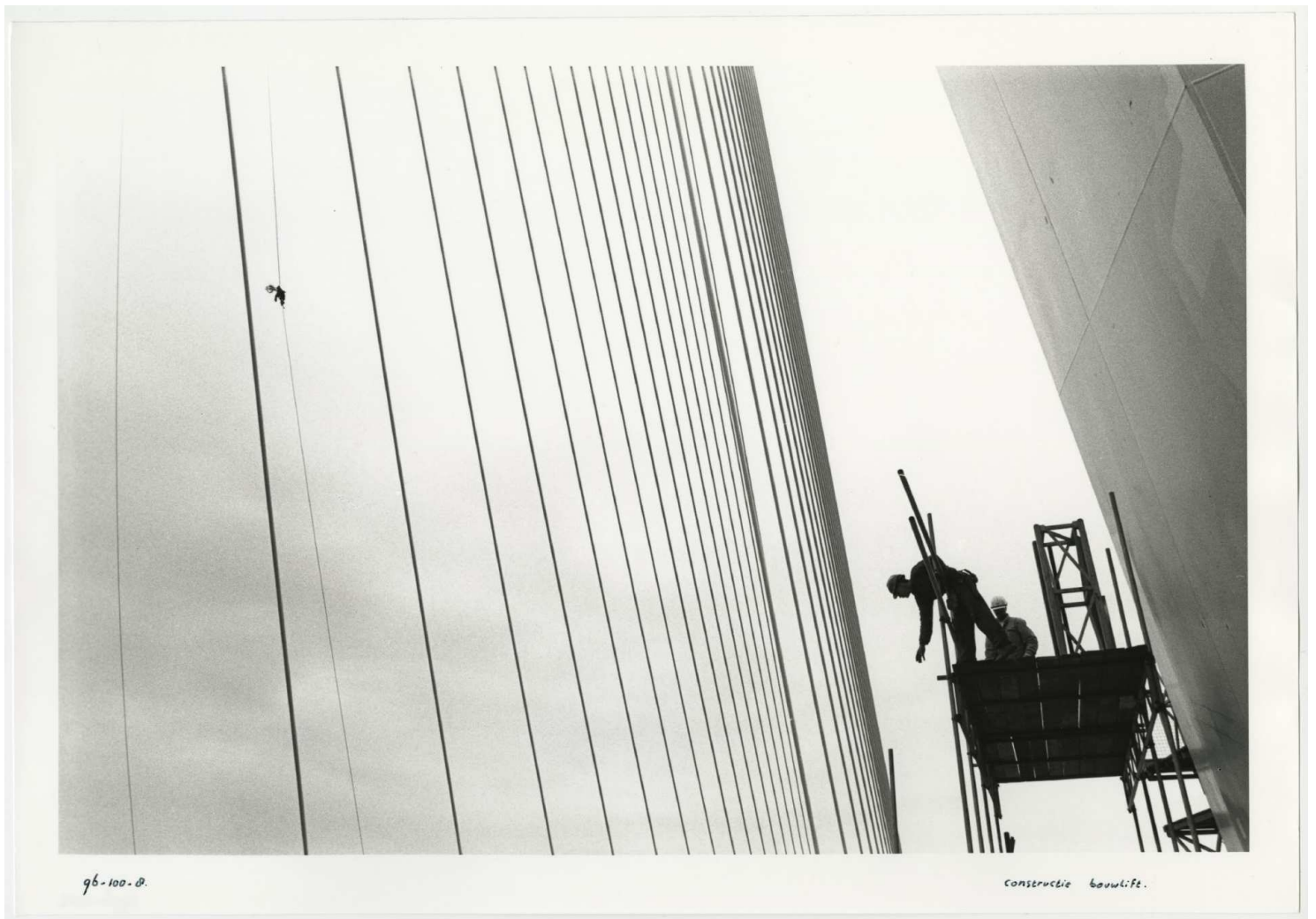


Fig 91. Ilustración de *Kop van Zuid* muestra cómo el proyecto se integra en el mapa mental de Róterdam, con anotaciones e ideas clave para su futuro desarrollo.



**Fig 92.** Imagen aérea tomada en 1995, donde se observa en construcción el Puente Erasmus y la península de *Wilhelmina* ya urbanizada, preparada para la incorporación de los primeros rascacielos.



**Fig 93.** La construcción del Puente Erasmus. Imágenes de un reportaje fotográfico de Hajo Piebenga, 1995/1996

En 1989, el Municipio de Róterdam licita el proyecto del puente que conectó norte y sur. En abril de 1990, el Departamento de Infraestructuras presentó los primeros diseños: una estructura tipo "palo de hockey" con cuatro pilares. En mayo de ese mismo año, se presentó la propuesta de "la Isla del Mosa", que fue rápidamente descartada, ya que se buscaba obstaculizar lo menos posible el tráfico marítimo y el flujo del río *Nieuwe Maas*.<sup>85</sup>

En septiembre de 1990, el arquitecto Ben van Berkel propuso un diseño nuevo, un solo pylon inclinado en hormigón armado. El ingeniero Michel Virlogeux, encargado del cálculo estructural, consideró este innovador diseño inviable desde el punto de vista constructivo, recomendando en su lugar la construcción de un pylon inclinado, pero de acero con tirantes traseros. El coste de este se estimó en 365 millones de florines, mientras que la propuesta de los cuatro pilares se estimó en 325 millones. Finalmente, el 14 de noviembre de 1991, el consejo municipal votó a favor del proyecto del arquitecto holandés Ben van Berkel, fundador de UN Studio. En febrero de 1992, el proyecto recibió oficialmente el nombre de Puente Erasmus.<sup>86</sup>



**Fig 94.** La construcción del Puente Erasmus. Imágenes de un reportaje fotográfico de Hajo Piebenga, 1995/1996



**Fig 95.** Un brunch para los residentes de Róterdam, celebrado el fin de semana posterior a la apertura del Puente Erasmus en 1996, durante los Días del Puerto, como parte de la celebración y vinculación de la ciudad con su puerto.

La inauguración del Puente Erasmus, el 4 de septiembre de 1996, selló un hito histórico en la restauración de Róterdam, consolidando el “segundo salto hacia el sur”.<sup>87</sup> Esta imponente infraestructura de 139 m de alto,<sup>88</sup> no solo simbolizó la conexión entre las dos orillas de la ciudad, sino que estableció una línea urbana continua al unir el centro, representado por la emblemática Avenida *Coolsingel*, con el sur, a través de la Avenida *Laan op Zuid*.





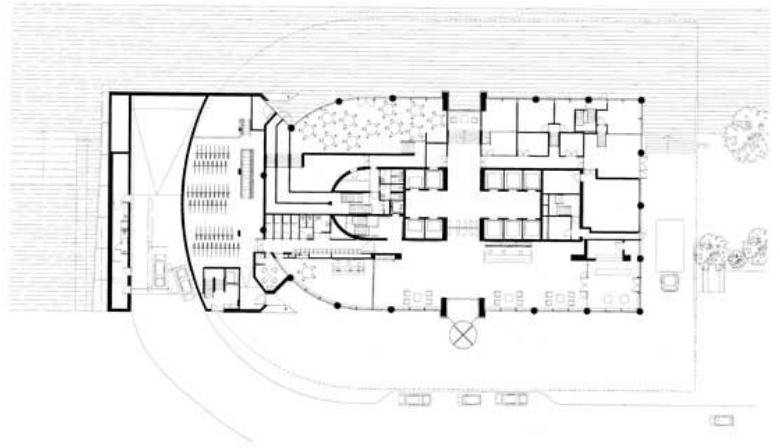
**Fig 96.** Fotografía tomada desde la salida de la nueva parada de metro en *Wilhelminapier*, construida para promover el acceso. Al fondo, el edificio de la sede central de la compañía *KPN Telecom*. Fotografía tomada por el autor.

Tras la construcción del Puente Erasmus, *Wilhelminapier* se colocó en el punto de mira. Un espacio que se ha convertido en un territorio donde arquitectos de gran renombre mundial han dejado su legado.

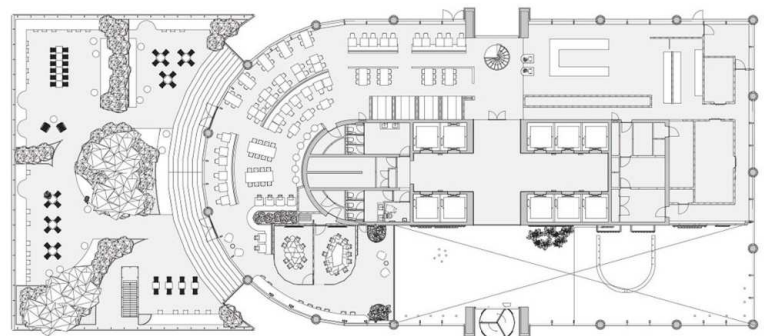
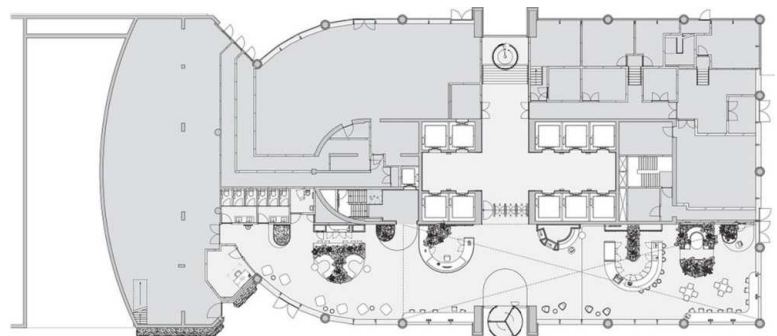
El primero en colonizar la península fue el arquitecto italiano Renzo Piano que en el 2000 es encargado de diseñar la sede central para la compañía de telecomunicaciones: *KPN Telecom*. Este edificio, situado junto al Puente Erasmus, destaca por su fachada inclinada 5.9 grados que cobra vida cuando se pone el sol. Un muro cortina de 3.600 m<sup>2</sup> compuesto por 896 luces LED forma un “canvas electrónico” visible desde 2 km de distancia. El elemento que sobresale visualmente de este edificio es un puntal de hierro de 45 m. de altura que se encarga de soportar el peso de todo el edificio en su punto central.

Con dos torres de oficinas de 32 plantas y 124 m de altura diseñadas por el estudio de Sir Norman Foster, Foster + Partners, se une el edificio llamado *World Port Centre* al skyline de Róterdam. Las torres albergan la sede de la Autoridad Portuaria de Róterdam y otros inquilinos comerciales en las primeras plantas. Este edificio, ubicado al oeste de *Wilhelminapier* y a escasos metros del emblemático *Hotel New York*, está rodeado por un nuevo espacio público con áreas verdes dispuestas para el disfrute de los usuarios. El proyecto forma parte del plan maestro diseñado en 1993, que busca revitalizar la zona y consolidar una conexión entre el centro de la ciudad y el puerto.

El edificio está compuesto por dos torres, tiene la fachada en curva orientada al oeste y la planta con forma de "U". Las torres tienen una diferencia de altura de 5 plantas y están unidas por un núcleo de comunicaciones vertical de fachada de vidrio que llega hasta último piso de la torre más alta donde hay una sala de conferencias panorámica con vistas al puerto de Róterdam. A pesar de ser un edificio construido en el año 2001, cuando la sostenibilidad aún no estaba tan integrada en muchos diseños, este proyecto cuenta con un sistema avanzado que prioriza la eficiencia energética. Incorpora vidrio transparente de alto rendimiento y un sistema de iluminación controlada por la luz natural, lo que reduce la necesidad de luz artificial y minimiza el consumo de energía. Además, utiliza refrigeración por absorción que aprovecha el calor residual del sistema de calefacción urbana, contribuyendo a una climatización interior más eficiente y sostenible.



**Fig 97.** Planta baja comercial del edificio World Port Center, diseño arquitectónico del estudio londinense Foster + Partners, 2001.



1:200

**Fig 98-99.** Planta baja comercial del edificio World Port Centre. En 2020, el estudio de arquitectura holandés Mecanoo fue contratado para llevar a cabo un proyecto de renovación en el interior de la planta baja y parte del primer piso. La distribución original del WPC ya no era eficiente para cumplir con el nuevo propósito del edificio. Mejorar la accesibilidad, la conexión con el exterior y fomentar la interacción a nivel de calle fueron los principios que guiaron al equipo de Mecanoo en la renovación de este emblemático edificio.

La primera década del siglo XXI nos dejó una colección de imponentes obras de arquitectura que revitalizaron la península de *Wilhelminapier*. Estas intervenciones, realizadas por destacados "stararchitects" como Renzo Piano, Norman Foster, Álvaro Siza, Francine Houben y Erick van Egeraat, fundadores de Mecanoo, han convertido este lugar en un espacio clave para el desarrollo cultural, económico y social. Además de contribuir en el enriquecimiento visual del proyecto de regeneración del frente marítimo de la ciudad de Róterdam.

En el marco de la estrategia de desarrollo espacial Rotterdam Urban Vision 2030, *Wilhelminapier* se definió como una de las principales ubicaciones cuya transformación la convierte en un destino atractivo, con efectos positivos en las áreas vecinas. La arquitectura icónica de gran altura desempeñó un papel catalizador que se impuso en el

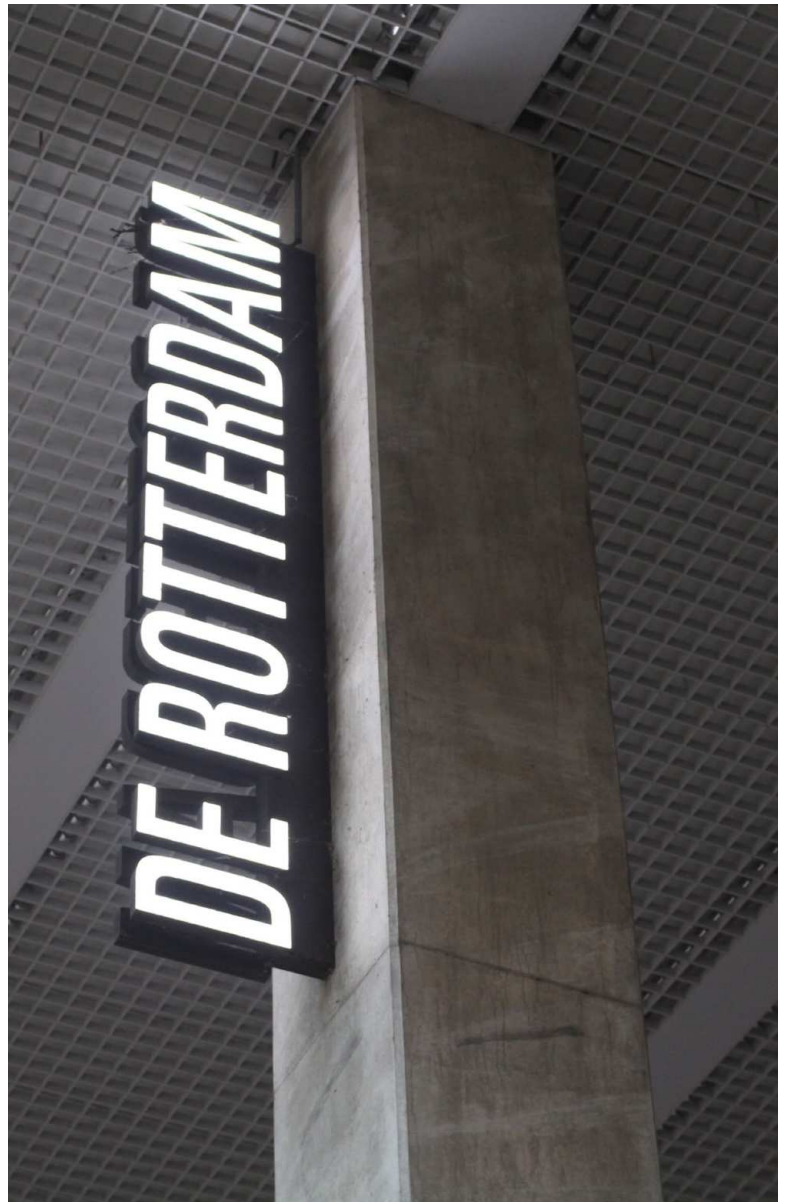
proceso de desarrollo urbano circundante, contribuyendo a consolidar la identidad metropolitana deseada para la ciudad ciudad.<sup>89</sup>

La suma de rascacielos concluye, hasta hoy, con los rascacielos *New Orleans*, de Álvaro Siza en 2010, y *De Rotterdam*, diseñado por el estudio de arquitectura local OMA, *Office for Metropolitan Architecture*, en 2015.<sup>90</sup> La finalización de este último representó con firmeza el asentamiento de un nuevo centro urbano en el banco sur de Róterdam en *Kop van Zuid*.

No se trata de un proyecto cualquiera: el concepto de "ciudad vertical", que integra un programa mixto (residencial, comercial, oficinas, un hotel, entre otros) en tres torres interconectadas de 150 metros, dota al edificio de una forma muy característica. Esta configuración hace que, exteriormente, el edificio se perciba de manera diferente desde distintos puntos de la ciudad, convirtiéndose en un símbolo distintivo de Róterdam.<sup>91</sup>



**Fig 100.** Por orden de izquierda a derecha: *Maastoren* (2009, Dam & Partners Architecten), El Puente Erasmus (1996, UNStudio), sede central de la compañía *KPN Telecom* (2000, Renzo Piano Building Workshop), *De Rotterdam* (2015, OMA) y *Brick Twins* (2018, KOSCHUCH Architects). Fotografía tomada por el autor.



**Fig 101.** Entrada del edificio *De Rotterdam*, diseñado por el equipo del estudio OMA, Róterdam. Fotografía tomada por el autor.

Rem Koolhaas, fundador de OMA, siempre ha desafiado las nociones convencionales de la arquitectura. En lugar de seguir enfoques homogéneos, aboga por la experimentación a través del contraste, una idea que aplica de manera particular en Róterdam. Sobre este enfoque, Koolhaas señaló:

***“Hay maneras de experimentar con estos contrastes en la arquitectura, así como los surrealistas, por ejemplo, combinaron un paraguas y una máquina de coser en el mismo cuadro... Róterdam es una ciudad donde este tipo de experimentación es legal. Debido a que fue destruido, toda la idea de contexto aquí es muy relativa.”*** <sup>92</sup>



**Fig 102.** Fragmento de fachada original del almacén *Pakhuismeesteren*.



**Fig 103.** Fragmento de fachada tras la restauración del almacén *Pakhuismeesteren*, diseño de awg architecten.

El siglo XXI trajo consigo un conjunto de edificios de obra nueva, pero en este lugar ya yacían edificios de gran valor histórico y arquitectónico. Estas estructuras que estuvieron en riesgo de demolición debido a su estado de abandono durante las décadas de 1970 y 1980, han sido testigos y los protagonistas en los cambios que ha experimentado la ciudad, desempeñando un papel esencial en el desarrollo urbano de la península *Wilhelminapier*. Riek Bakker destacó que estos elementos serían piezas clave en la implementación del plan maestro para Kop van Zuid.<sup>93</sup>

Después de años de desocupación, amenazas de demolición y planificación, la restauración y transformación del almacén *Pakhuismeesteren*, hoy considerado monumento histórico y patrimonio de la ciudad de Róterdam, comenzó oficialmente el viernes 9 de octubre de 2015. Reforzar el valor e identidad de este establecimiento fue la visión que llevó a cabo el estudio de arquitectura awg architecten.

## "Het gaat erom op een intelligente manier om te gaan met de intelligente ruïne die dit gebouw is..."

"Se trata de abordar con sabiduría el potencial de la ruina..."

**awg architecten**, visión para proyecto de restauración del antiguo almacén Pakhuismeesteren.

Este almacén originalmente de 1891, reconstruido en el 1938, poseía un gran potencial espacial el cual debía de ser reprogramado para poder albergar un nuevo uso. A través de una técnica de restauración cuidadosa y con respeto a la estructura de hormigón armado existente se le devolvió a este antiguo y olvidado edificio una segunda vida.

Se ha convertido en un edificio multifuncional con grandes espacios abiertos de generosas alturas: la planta baja de 5 metros y el resto de 3,5 metros. La conexión de lo antiguo y lo nuevo es casi irreconocible. Ha sido diseñado para que el tiempo no sea un elemento de distinción, sino unificador. El edificio se establece como un conjunto aceptando su nuevo uso de forma natural.

El almacén *Pakhuismeesteren* es reconocido en Wilhelminapier por sus inscripciones «Celebes, Borneo, Java, Sumatra» que hacen referencia a las colonias holandesas de la Indias Orientales durante el XVIII y XIX. Con una fachada de ladrillo rojo, como el resto de los edificios colindantes, y la cornisa de hormigón, llaman la atención sus características puertas verdes. Estas fueron cuidadosamente tratadas, recuperando su esplendor a la vez que destapando vestigios del pasado. Las ventanas existentes se equiparon con nuevos marcos diseñados para mejorar el aislamiento térmico. Asimismo se añadió una capa extra de revestimiento de todo el edificio, lo que mejoraría la capacidad de aislamiento interior del antiguo almacén.

Se construyeron nuevas entradas en varios lados para poder acceder a los diferentes comercios en la planta baja: el vestíbulo del hotel, rodeado de un mercado de comida y un restaurante independiente. El uso original de este edificio era tan solo de almacenaje de mercancías por lo que la luz no era un elemento prioritario. En cambio, un hotel de 217 habitaciones necesita el mayor número de entradas de luz. Por ello se abrieron nuevos huecos entre las bandas de hormigón de la fachada. En ellas se colocaron ventanas con marcos de acero (diferente material para hacer evidente el contraste entre lo nuevo y lo viejo) que sostienen la fábrica de ladrillo perforada.

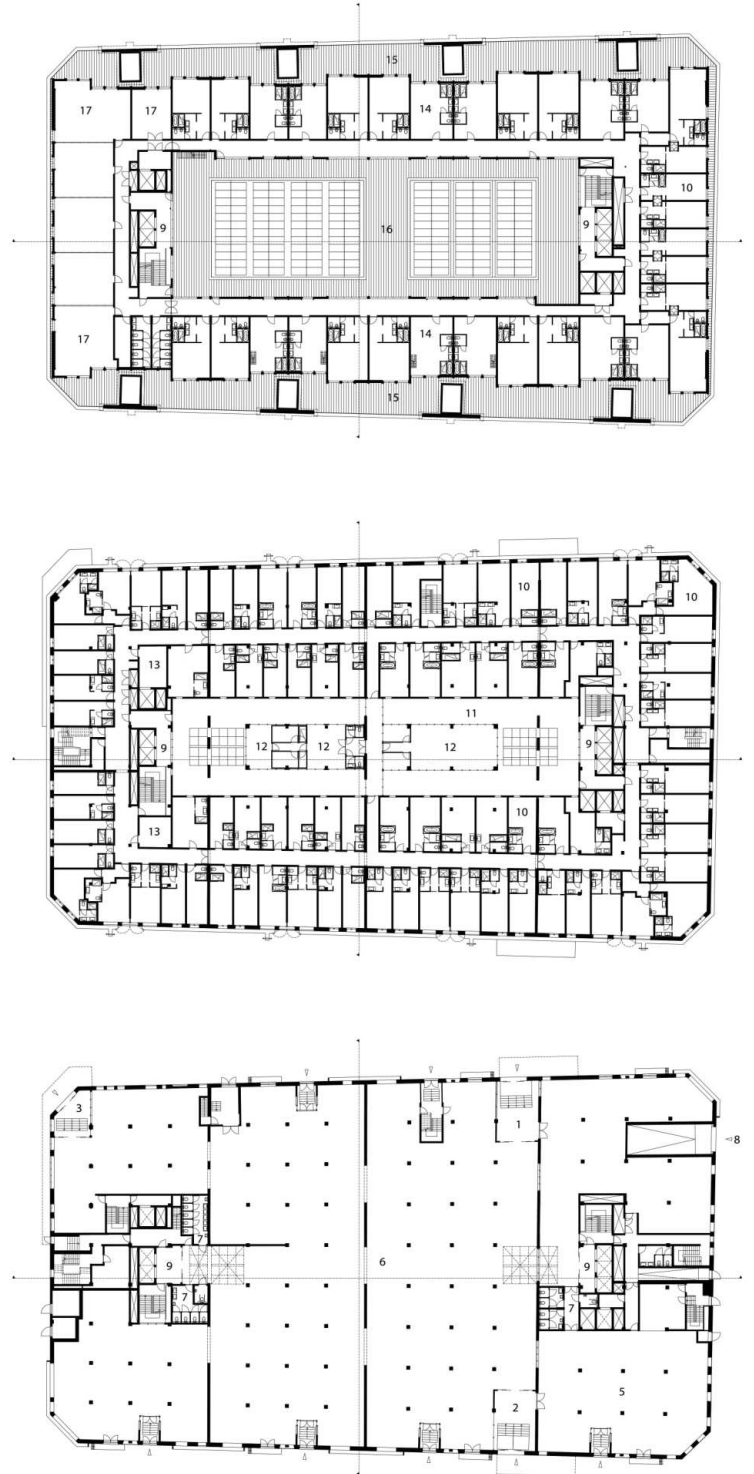


**Fig 104.** Esquina noreste del edificio *Pakhuismeesteren*. Fotografía tomada por el autor.

Como particularidad, se añadieron dos plantas extra para alojamientos de "larga distancia" con un acabado en madera y cubiertas inclinadas. Soportadas mediante una nueva estructura metálica, se planteó un espacio exterior en torno al atrio inferior al cual se abrió creando un nuevo patio de luces para proporcionar más luz natural en el interior de este - antes oscuro y tenebroso - almacén.



**Fig 105.** Fotografía en la que se ve el almacén Pakhuismeesteren y en el fondo De Rotterdam. Fotografía tomada por el autor.



**Fig 106-108.** De arriba abajo, planta de los alojamientos de "larga estancia" entorno al patio de luces, planta del hotel, Room Mate Bruno Hotel, y la planta baja comercial (nº9 - entradas del hotel y nº6 - Food hall, mercado).

En el eje central de la península sobresale la “elipse flotante” del edificio Las Palmas. El modesto y antiguo edificio de talleres y almacén de *Holland-American Line* construido en el 1950. Un original e innovativo volumen que completa el edificio.

Al igual que el almacén *Pakhuismeesteren*, Las Palmas, después de años en obsolescencia y mal uso, ha adquirido un nuevo cometido. Se ha convertido ahora en un centro multifuncional donde reside la cultura y el comercio, generando un espacio vibrante y contemporáneo que invita a los habitantes y turistas a su interior. Aquí es donde se ubican el Museo Holandés Nacional de Fotografía, un centro municipal de formación en nuevos medios de comunicación, un gran salón de actos, espacios de oficinas y un restaurante gourmet.<sup>94</sup>

Estos proyectos resultan igual, incluso más significativos que los edificios de planta nueva. Obras de arquitectura que requieren un gran conocimiento estructural y valoración por el patrimonio. El juego de complementar elementos del siglo XXI en edificios de este estilo no es tarea fácil. Cuando se realiza un proyecto de restauración el mínimo toque puede hacer que se derrumbe la magia que integra por el mero hecho de ser un “edificio antiguo”.

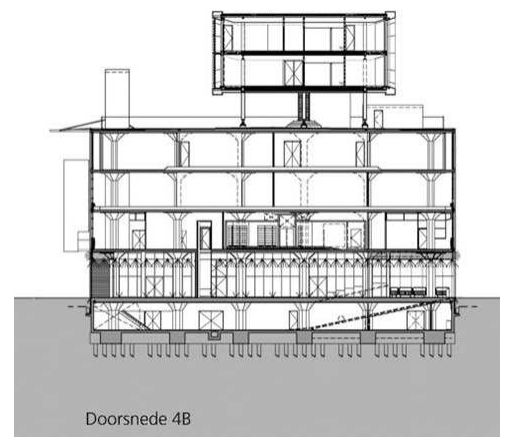
En estos ejemplos, como el almacén *Pakhuismeesteren* o el edificio Las Palmas, se han puesto en valor los elementos originales, permaneciendo intactos en la medida de lo posible. Una intervención meditada con el objetivo de recuperar el esplendor que tuvieron en aquel entonces haciéndonos partícipes de la historia y futuro de estos edificios.



**Fig 109.** 1987 Fotografía en la que aparecen en primer plano el edificio *Las Palmas* y al fondo el almacén *Pakhuismessteren*.



**Fig 110.** 1987 Fotografía en la que aparecen en primer plano el edificio *Las Palmas* y al fondo el almacén *Pakhuismessteren*.



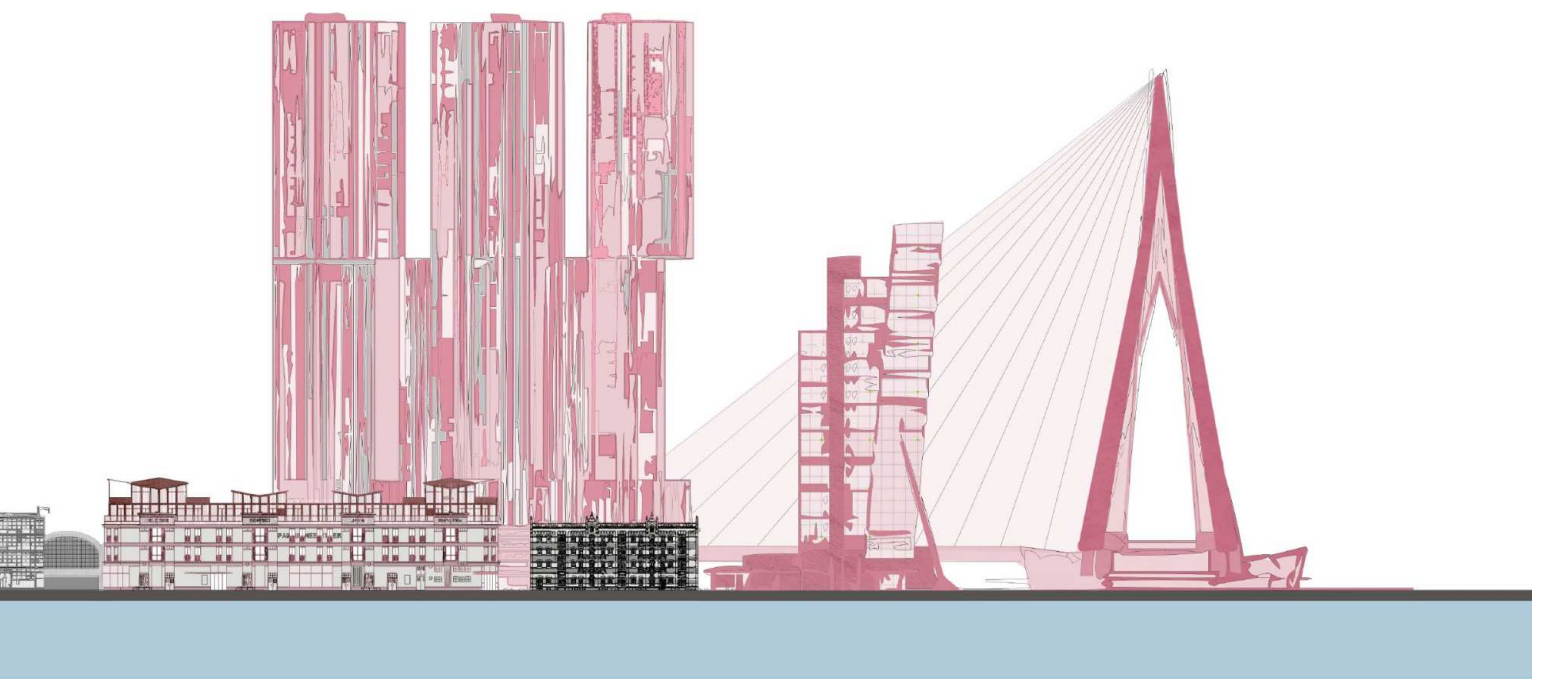
**Fig 111.** Sección trasversal del edificio *Las Palmas*.



**Fig 112-113.** Plantas y sección  
4º etapa: "La regeneración urbana para el cambio de siglo"  
"La nueva imagen de la ciudad"



- 1 La sede central de *Holland-Amerika Lijn* - **Hotel New York**
- 2 El almacén *Pakhuis* de "*Leidsche Veem*" - **Edificio Residencial**
- 3 El almacén *Pakhuismeesteren* - **Foodhallen Rotterdam y Room Mate Bruno Hotel**
- 4 La Sala de Llegadas - **Cruise Port Rotterdam**
- 5 Las Palmas - **Dutch photography museum**
- 6 El Puente Erasmus (1996)
- 7 Estación de metro *Wilhelminaplein* (1997)
- 8 La sede central de *KPN Telecom* (2000)
- 9 Nuevo Teatro *Luxor* (2000)
- 10 *World Port Center* (2001)
- 11 *Montevideo* (2005)
- 12 *Maastoren* (2009)
- 13 *New Orleans* (2010)
- 14 *Rijnhavenbrug* (2012)
- 15 *De Rotterdam* (2015)
- 16 *Brick Twins* (2018)
- 17 *Floating Office Rotterdam* (2022)
- 18 *Hotel Chicago* (2028)
- 19 *De Sax* (?)
- 20 *Baltimore* (?)
- 21 El Árbol de la Vida (?)



## Conclusión

Este estudio y análisis de la península de *Wilhelminapier*, en el barrio de *Kop van Zuid*, permite profundizar en la historia y evolución de Róterdam, una ciudad que ha sabido transformarse constantemente para adaptarse a los desafíos de cada época.

A través de un exhaustivo proceso de investigación basado en una amplia base de datos que incluye cartografía histórica, fotografías, grabados y dibujos, se han generado gráficos concluyentes que revelan los cambios urbanísticos y arquitectónicos de este entorno. Este análisis pone en evidencia cómo la interacción entre los condicionantes históricos, económicos y sociales ha configurado el carácter único de *Wilhelminapier*.

Un acontecimiento histórico clave para entender las transformaciones de este lugar es la Segunda Guerra Mundial, que marcó un punto de inflexión drástico en los últimos 150 años. La guerra no solo devastó gran parte de los edificios industriales y portuarios del siglo XIX y principios del XX, sino que también forzó a la ciudad a replantear su identidad y a sus habitantes a enfrentar el desafío de la reconstrucción con una resiliencia sin precedentes.

En este contexto de regeneración, la restauración de edificios históricos ha jugado un papel fundamental en la revitalización de *Wilhelminapier*. Ejemplos como la rehabilitación de las antiguas oficinas portuarias, ahora transformadas en espacios culturales y de trabajo, o la reutilización de almacenes para nuevos usos residenciales y comerciales, destacan cómo el patrimonio construido ha sido reinterpretado para satisfacer las necesidades contemporáneas. Estas intervenciones no solo preservan la memoria histórica del lugar, sino que también aportan un valor añadido al tejido urbano al combinar tradición e innovación.

El desarrollo de la *Wilhelminapier* como el “Manhattan del Mosa” es un ejemplo ambicioso de visión metropolitana, con rascacielos que parecen flotar y reflejarse sobre la superficie del agua. Este proyecto mixto, que incluye usos residenciales, comerciales y culturales, ha avanzado más rápido y con mayor éxito de lo previsto inicialmente. Sin embargo, desafíos como el excedente de espacios de oficina y la desaceleración económica tras la recesión de 2008 han ralentizado su crecimiento.<sup>95</sup> A pesar de ello, el potencial de *Wilhelminapier* sigue siendo enorme, y todavía queda mucho por hacer para completar plenamente esta visión transformadora.

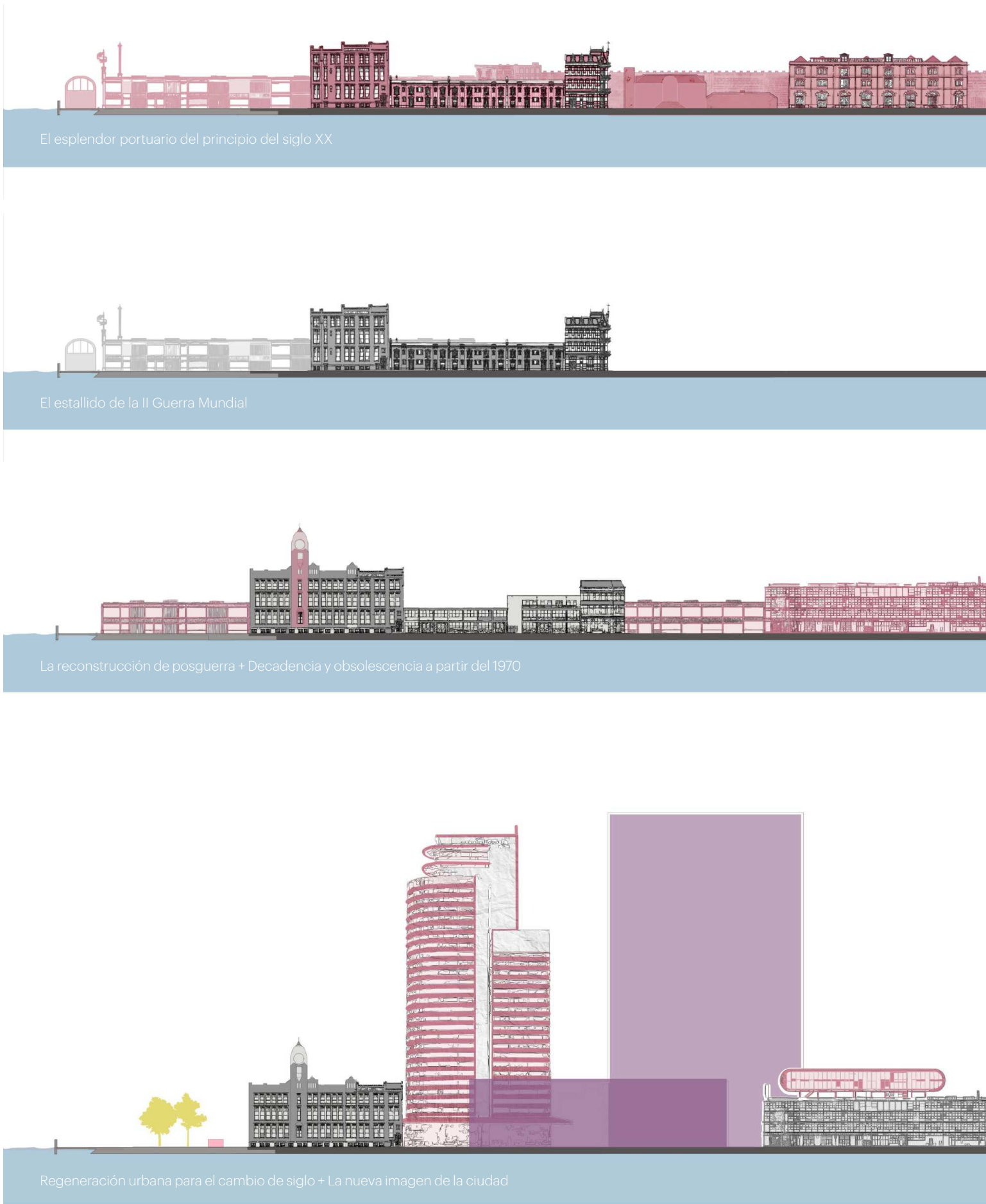
Tras décadas de abandono, el área de *Wilhelminapier* ha experimentado un renacimiento urbano que la ha transformado en un epicentro de innovación arquitectónica y cultural. Este proceso de regeneración no solo supuso la construcción de iconos modernos, sino también la preservación y reutilización de elementos históricos, logrando una conexión armónica entre el pasado y el presente.

*Wilhelminapier*, como parte del *Kop van Zuid*, ilustra la capacidad de Róterdam para convertir las adversidades en oportunidades. Su historia es un testimonio de cómo una ciudad puede renacer de sus cenizas y evolucionar hacia un futuro integrado, sostenible y vibrante.

En definitiva, *Wilhelminapier* no es solo un fragmento portuario en transformación, sino un símbolo vivo de la evolución urbana, un lugar donde los ecos de la historia portuaria se entrelazan con la visión contemporánea para definir el alma de Róterdam.



**Fig 114.** Unión entre el pasado y el presente: la transformación de *Wilhelminapier* como reflejo de la evolución urbana de Róterdam. *Ilustración elaborada por el autor.*



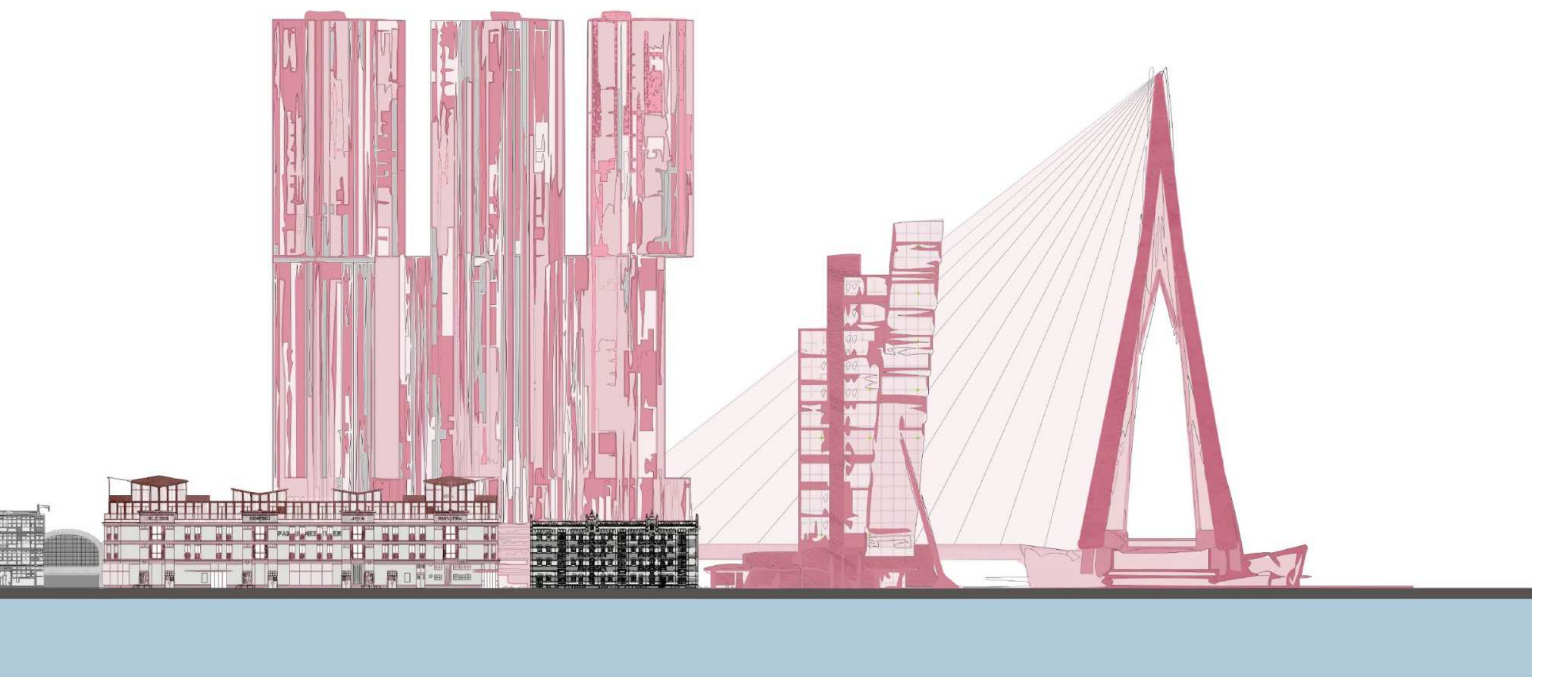
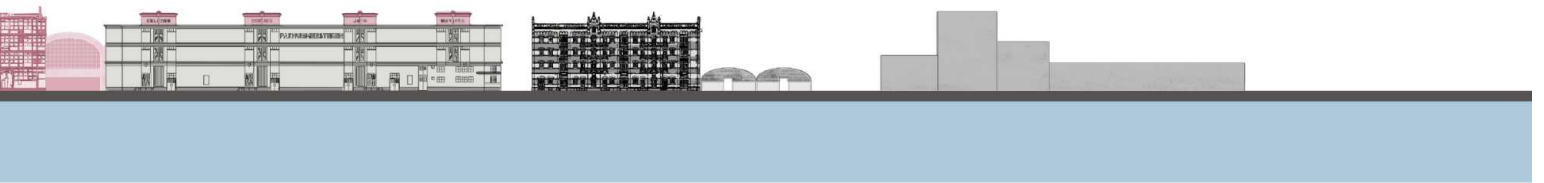
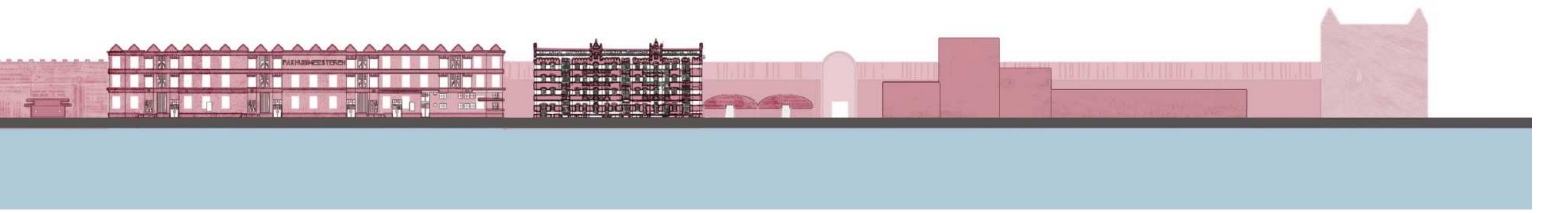
El esplendor portuario del principio del siglo XX

El estallido de la II Guerra Mundial

La reconstrucción de posguerra + Decadencia y obsolescencia a partir del 1970

Regeneración urbana para el cambio de siglo + La nueva imagen de la ciudad

Fig 115. Ilustraciones elaboradas por el autor.



## Notas

1. van de Ven, Daniël. *Holland Amerika Lijn, Achteromkijkend naar de Wilhelminkade*. Países Bajos: De Alk, 2002.
2. "Historia de Rotterdam." *Rotterdam360*. Accedido el 17 de diciembre de 2024. <https://www.rotterdam360.com/historia/>.
3. "Entendiendo Rotterdam." *Viviendo Entre Molinos*, 30 de junio de 2022. <https://viviendoentremolinos.com/blog/entendiendo-roterdam>.
4. "Port of Rotterdam - Gateway to Europe." Accedido el 27 de noviembre de 2024. <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2024-04/Port%20of%20Rotterdam%20-%20Gateway%20to%20Europe.pdf>.
5. Brull Valle, Alicia. *Informe sobre el puerto de Rotterdam 2023*. La Haya: ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E., 20 de abril de 2023. [https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/061/documentos/2023/05/anexos/OD\\_Informe%20sobre%20el%20puerto%20de%20R%C3%B3terdam%202023\\_REV.pdf](https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/061/documentos/2023/05/anexos/OD_Informe%20sobre%20el%20puerto%20de%20R%C3%B3terdam%202023_REV.pdf).
6. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas. "Puerto de Rotterdam." Universidad de la Laguna, 16 de junio de 2015.
7. StadsarchiefRotterdam. "VOC en WIC en Rotterdam." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 3 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/oostindisch-huis/voc-en-wic-in-rotterdam/index.xml>.
8. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas. "Puerto de Rotterdam."
9. StadsarchiefRotterdam. "150 jaar nieuwe waterweg." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 3 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/over-ons/nieuwsoverzicht/150-jaar-nieuwe-waterweg/index.xml>.
10. "Nieuwe Waterweg – Holanda – Tierra de agua." Accedido el 23 de diciembre de 2024. <https://www.hollandlandofwater.com/es/nieuwe-waterweg/>.
11. Ares. "El Bombardeo de Rotterdam." *La Segunda Guerra Mundial*. Accedido el 23 de diciembre de 2024. <https://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?t=850>.

12. StadsarchiefRotterdam. "Kop van Zuid." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 21 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/kop-van-zuid/index.xml>.
13. StadsarchiefRotterdam. "Sprong naar Zuid." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 11 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/sprong-naar-zuid/index.xml>.
14. "Historia de Los Países Bajos." Accedido el 23 de octubre de 2024. <https://history-maps.com/es/story/History-of-the-Netherlands>.
15. Aarts, Martin, et al. "Port-City Development in Rotterdam: A True Love Story." Departamento de Urbanística y Ordenación Del Territorio, s. f., 28.
16. Soetens, Anne. "A History of Rotterdam - from Fishing Village to Metropolis." *RotterdamStyle.com*, 11 de agosto de 2020. <https://rotterdamstyle.com/facts-stats/a-history-of-rotterdam-from-fishing-village-to-metropolis>.
17. "Rotterdam's Old City Wall." *Atlas Obscura*, 27 de diciembre de 2024. <http://www.atlasobscura.com/places/rotterdams-old-city-wall>.
18. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas. "Puerto de Rotterdam."
19. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas.
20. "Actividades culturales del Instituto Cervantes." Accedido el 29 de diciembre de 2024. <https://cultura.cervantes.es/utrecht/es/la-guerra-de-los-ochenta-a%c3%b1os--1568-1648-/120746>.
21. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas. "Puerto de Rotterdam."
22. "Napoleón Bonaparte." *Canon van Nederland*. Accedido el 29 de diciembre de 2024. <https://www.canonvannederland.nl/es/napoleon>.
23. Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Ignacio Hernández Socas. "Puerto de Rotterdam."
24. StadsarchiefRotterdam. "Sprong naar Zuid."
25. Costa, Joao Pedro Teixeira de Abreu. "La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa." TDX (Tesis Doctorales en Xarxa) (Ph.D. Thesis, Universitat Politècnica de Catalunya, 2007). <https://www.tdx.cat/handle/10803/6960>.
26. "De aanleg van de Nieuwe Waterweg." *Erfgoedhuis Zuid-Holland*. Accedido el 14 de diciembre de 2024. <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/de-aanleg-van-de-nieuwe-waterweg/>.

27. "Port of Rotterdam | Rotterdam Port Authority," 20 de diciembre de 2024. <https://www.portofrotterdam.com/en>.
28. StadsarchiefRotterdam. "Sprong naar Zuid." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 14 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/sprong-naar-zuid/index.xml>.
29. Meyer, Han. *City and Port: Transformation of Port Cities – London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utrecht: International Books, 1999.
30. Hein, Carola, y Paul Th. Van De Laar. "The Separation of Ports from Cities: The Case of Rotterdam." En *European Port Cities in Transition*, editado por Angela Carpenter y Rodrigo Lozano, 265-86. Cham: Springer International Publishing, 2020. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9\\_15](https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9_15).
31. "Puerto del Rin en Rotterdam." Accedido el 14 de diciembre de 2024. <https://www.geschiedenisextra.nl/nl/rijnhaven-rotterdam.htm>.
32. "The Healthy Hybrid City Block — AEMSEN." Accedido el 29 de diciembre de 2024. <https://www.aemsen.com/west-rose>.
33. "The Healthy Hybrid City Block — AEMSEN."
34. Costa, Joao Pedro Teixeira de Abreu. "La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa."
35. StadsarchiefRotterdam. "Sprong naar Zuid."
36. StadsarchiefRotterdam. "Geschiedenis." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 15 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/holland-amerika-lijn/geschiedenis/index.xml>.
37. Ministry of General Affairs. "Queen Wilhelmina (1880-1962) - Kings and Queens - Royal House of the Netherlands." *Ministerie van Algemene Zaken*, 2 de febrero de 2015. <https://www.royal-house.nl/topics/kings-and-queens/queen-wilhelmina-1880-1962>.
38. "Holland America Line History Timeline." *Holland America Line*. s. f.
39. StadsarchiefRotterdam. "Geschiedenis."
40. "v.m. Kant. Holland Amerika Lijn, Rotterdam | Monumenten.nl." 21 de abril de 2020. <https://www.monumenten.nl/monument/513872>.
41. "v.m. Kant. Holland Amerika Lijn, Rotterdam | Monumenten.nl."
42. StadsarchiefRotterdam. "Geschiedenis."
43. "Leidsche Veem, Rotterdam | Monumenten.nl." 21 de abril de 2020. <https://www.monumenten.nl/monument/513871>.

44. "Leidsche Veem, Rotterdam | Monumenten.nl."
45. "Pakhuismeesteren y Rotterdam." Accedido el 15 de diciembre de 2024. <https://www.geschiedenisextra.nl/nl/pakhuismeesteren-rotterdam.htm>.
46. awg architecten. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido el 15 de diciembre de 2024. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.
47. StadsarchiefRotterdam. "Het onderzoek." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 15 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/slachtoffers-bombardement/het-onderzoek/index.xml>.
48. StadsarchiefRotterdam. "Slachtoffers bombardement." *Stadsarchief Rotterdam*. Accedido el 15 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/slachtoffers-bombardement/index.xml>.
49. Mapa de Rotterdam y alrededores en el que se indican los lugares donde cayeron bombas durante la ocupación y donde impactó un cohete V1 el 18 de marzo de 1945. 1945, 1:10000.
50. "Port of Rotterdam: History and Evolution." *We Build Value* (blog), 29 de julio
51. John McCarthy, *Reconstruction, Regeneration and Re-Imaging: The Case of Rotterdam*, Cities 15, n.o 5 (octubre de 1998): 337-44, [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(98\)00029-8](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(98)00029-8).
52. Alicia Brull Valle, «Informe sobre el puerto de Róterdam 2023».
53. Cultuur en Wetenschap Ministerie van Onderwijs, *De Eerste Maasvlakte - Post 65 - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed*, onderwerp (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 30 de enero de 2024), <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/post-65-erfgoed/verhalen-en-tijdlijnen/beschrijvingen-post-65-objecten/de-eerste-maasvlakte>.
54. Botlek and Vondelingenplaat | Port of Rotterdam. Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.portofrotterdam.com/en/building-port/safe-port/flood-risk-management/botlek-and-vondelingenplaat>.
55. Europoort | Rotterdam, Shipping, Logistics | Britannica. Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.britannica.com/topic/Europoort>.
56. Port Expansion, Maasvlakte 2. Accedido el 4 de enero de 2025. [https://boskalis.com/about-us/projects/port-expansion-maasvlakte-2?utm\\_source=chatgpt.com](https://boskalis.com/about-us/projects/port-expansion-maasvlakte-2?utm_source=chatgpt.com)
57. Martin Aarts et al., «Port-City Development in Rotterdam: A True Love Story».

58. *Aankomsthal Holland-Amerika Lijn*, accedido 15 de diciembre de 2024, <https://wederopbouwrotterdam.nl/artikelen/aankomsthal-holland-amerika-lijn>.
59. *Aankomsthal Holland-Amerika Lijn*.
60. *Fenixloods II*, accedido 17 de diciembre de 2024, <https://fenix.nl/nl/fenixloods/>.
61. *Aankomsthal Holland-Amerika Lijn*.
62. *Aankomsthal Holland-Amerika Lijn*.
63. *Werkplaatsengebouw Holland-Amerika Lijn (Las Palmas)*, accedido 15 de diciembre de 2024, <https://wederopbouwrotterdam.nl/artikelen/werkplaatsengebouw-holland-amerika-lijn-las-palmas>.
64. *Werkplaatsengebouw Holland-Amerika Lijn (Las Palmas)*.
65. Ministerie van Onderwijs, *De Eerste Maasvlakte - Post 65 - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed*.
66. *Historia de Rotterdam*.
67. *Hotel New York de Rotterdam*, Rotterdam360, accedido 17 de diciembre de 2024, <https://www.rotterdam360.com/hotel-new-york/>.
68. *History*, Hotel New York • by WestCord, accedido 17 de diciembre de 2024, <https://hotelnewyork.com/hotel-new-york/history/>.
69. StadsarchiefRotterdam, *Kop van Zuid*.
70. *Maasvlakte | Port of Rotterdam*, accedido 31 de diciembre de 2024, <https://www.portofrotterdam.com/nl/bouwen-aan-de-haven/veilige-haven/waterveiligheid/maasvlakte>.
71. StadsarchiefRotterdam, *Kop van Zuid*.
72. StadsarchiefRotterdam.
73. McCarthy, *Reconstruction, Regeneration and Re-Imaging: The Case of Rotterdam*.
74. StadsarchiefRotterdam, *Kop van Zuid*.
75. Riek Bakker, Een interview met Riek Bakker over de Kop van Zuid Rotterdam, OASE, 1993, <https://oasejournal.nl/en/Issues/35/EenInterviewMetRiekBakkerOverDeKopVanZuidRotterdam>.
76. Riek Bakker.
77. Geemete Rotterdam, *Kop van Zuid Rotterdam* (Rotterdam, s. f.), [https://ocw.tudelft.nl/wp-content/uploads/SO\\_4\\_2010\\_Westrik\\_Kop\\_van\\_Zuid.pdf](https://ocw.tudelft.nl/wp-content/uploads/SO_4_2010_Westrik_Kop_van_Zuid.pdf).

78. Geemente Rotterdam.

79. *History New York Hotel*, Hotel New York • by WestCord, accedido 14 de noviembre de 2024, <https://hotelnewyork.com/hotel-new-york/history/>.

80. Riek Bakker, Former Director of Urban Development, Urban Planning & Housing in Rotterdam, 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=YblsgNsVp8w>.

81. *Site Info buttons ect*, accedido 6 de enero de 2025, [https://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/paises\\_bajos/ciudades.htm](https://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/paises_bajos/ciudades.htm).

82. Miriam Vázquez, *El puerto de Rotterdam bate su récord de contenedores en un semestre*, EL MERCANTIL | Actualidad sobre el negocio de la logística, 22 de julio de 2021, <https://elmercantil.com/2021/07/22/el-puerto-de-rotterdam-bate-su-record-de-contenedores-en-un-semester/>.

83. Nebojša Čamprag, *Frankfurt and Rotterdam: Skylines as Embodiment of a Global City*, Council on Tall Buildings and Urban Habitat, 2023.

84. Riek Bakker, Een interview met Riek Bakker over de Kop van Zuid Rotterdam.

85. StadsarchiefRotterdam, *Sprong naar Zuid*.

86. UN Studio: Erasmus Bridge by PA Press - Issuu», 22 de septiembre de 2011, <https://issuu.com/papress/docs/un-studio>.

87. StadsarchiefRotterdam, *Sprong naar Zuid*.

88. *Erasmusbrug Rotterdam*, Rotterdam360, accedido 6 de enero de 2025, <https://www.rotterdam360.com/erasmusbrug-eng/>.

89. Čamprag, *Frankfurt and Rotterdam: Skylines as Embodiment of a Global City*.

90. Čamprag.

91. Čamprag.

92. \_\_\_\_, *El nuevo corazón de Rotterdam. Reconstrucción de la ciudad destruida después de la guerra*, PRAGMATIKA.MEDIA, 4 de mayo de 2022, <https://pragmatika.media/esnove-serce-rotterdama-pisljavoienna-rekonstrukcija-zrujnovanogo-mista/>.

93. Riek Bakker, Een interview met Riek Bakker over de Kop van Zuid Rotterdam.

94. Benthem Crouwel - *Las Palmas*», accedido 8 de enero de 2025, <https://www.benthemcrouwel.com/projects/las-palmas>.

95. Čamprag, *Frankfurt and Rotterdam: Skylines as Embodiment of a Global City*.

## Bibliografía

"Aankomsthal Holland-Amerika Lijn." Accedido 15 de diciembre de 2024. <https://wederopbouwrotterdam.nl/artikelen/aankomsthal-holland-amerika-lijn>.

"Actividades culturales del Instituto Cervantes." Accedido 29 de diciembre de 2024. <https://cultura.cervantes.es/utrecht/es/la-guerra-de-los-ochenta-años--1568-1648-/120746>.

Affairs, Ministry of General. "Queen Wilhelmina (1880-1962) - Kings and Queens - Royal House of the Netherlands." Ministerie van Algemene Zaken, 2 de febrero de 2015. <https://www.royal-house.nl/topics/kings-and-queens/queen-wilhelmina-1880-1962>.

Brull Valle, Alicia. "Informe sobre el puerto de Róterdam 2023." La Haya: ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E., 20 de abril de 2023. [https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/O61/documentos/2023/05/anexos/OD\\_Informe%20sobre%20el%20puerto%20de%20R%C3%B3terdam%202023\\_REV.pdf](https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/O61/documentos/2023/05/anexos/OD_Informe%20sobre%20el%20puerto%20de%20R%C3%B3terdam%202023_REV.pdf).

Ares. "El Bombardeo de Rotterdam." La Segunda Guerra Mundial. Accedido 23 de diciembre de 2024. <https://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?t=850>.

Atlas Obscura. "Rotterdam's Old City Wall." 27 de diciembre de 2024. <http://www.atlasobscura.com/places/rotterdams-old-city-wall>.

awg architecten. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 15 de diciembre de 2024. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

"Bentham Crowel - Las Palmas." Accedido 8 de enero de 2025. <https://www.benthamcrowel.com/projects/las-palmas>.

"Botlek and Vondelingenplaat | Port of Rotterdam." Accedido 4 de enero de 2025. <https://www.portofrotterdam.com/en/building-port/safe-port/flood-risk-management/botlek-and-vondelingenplaat>.

Čamprag, Nebojša. "Frankfurt and Rotterdam: Skylines as Embodiment of a Global City." Council on Tall Buildings and Urban Habitat, 2023.

Carballo Mesa, Candelaria Yanira, y Hernández Socas, Ignacio. "Puerto de Rotterdam." Universidad de la Laguna, 16 de junio de 2015.

Canon van Nederland. "Napoleón Bonaparte." Accedido 29 de diciembre de 2024. <https://www.canonvannederland.nl/es/napoleon>.

Costa, Joao Pedro Teixeira de Abreu. "La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa." TDX (Tesis Doctorals en Xarxa). Ph.D. Thesis, Universitat Politècnica de Catalunya, 2007. <https://www.tdx.cat/handle/10803/6960>.

Van de Ven, Daniël. *Holland Amerika Lijn, Achteromkijkend naar de Wilhelminkade\**. Países Bajos: De Alk, 2002.

Erfgoedhuis Zuid-Holland. "De aanleg van de Nieuwe Waterweg." Accedido 14 de diciembre de 2024. <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/de-aanleg-van-de-nieuwe-waterweg/>.

"Europoort | Rotterdam, Shipping, Logistics | Britannica." Accedido 4 de enero de 2025. <https://www.britannica.com/topic/Europoort>.

"Fenixloods II." Accedido 17 de diciembre de 2024. <https://fenix.nl/nl/fenixloods/>.

Geemete Rotterdam. "Kop van Zuid Rotterdam." Rotterdam, s. f. [https://ocw.tudelft.nl/wp-content/uploads/SO\\_4\\_2010\\_Westrik\\_Kop\\_van\\_Zuid.pdf](https://ocw.tudelft.nl/wp-content/uploads/SO_4_2010_Westrik_Kop_van_Zuid.pdf).

Meyer, Han. *City and Port: Transformation of Port Cities – London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utrecht: International Books, 1999.

Hein, Carola, y Van De Laar, Paul Th. "The Separation of Ports from Cities: The Case of Rotterdam." En *European Port Cities in Transition*, editado por Angela Carpenter y Rodrigo Lozano, 265-86. Strategies for Sustainability. Cham: Springer International Publishing, 2020. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9\\_15](https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9_15).

"Historia de Los Países Bajos." Accedido 23 de octubre de 2024. <https://history-maps.com/es/story/History-of-the-Netherlands>.

"Holland America Line History Timeline." Holland America Line, s. f.

Hotel New York • by WestCord. "History." Accedido 17 de diciembre de 2024. <https://hotelnewyork.com/hotel-new-york/history/>.

Hotel New York • by WestCord. "History New York Hotel." Accedido 14 de noviembre de 2024. <https://hotelnewyork.com/hotel-new-york/history/>.

"Leidsche Veem, Rotterdam | Monumenten.nl," 21 de abril de 2020. <https://www.monumenten.nl/monument/513871>.

"Maasvlakte | Port of Rotterdam." Accedido 31 de diciembre de 2024. <https://www.portofrotterdam.com/nl/bouwen-aan-de-haven/veilige-haven/waterveiligheid/maasvlakte>.

"Mapa de Rotterdam y alrededores en el que se indican los lugares donde cayeron bombas durante la ocupación y donde impactó un cohete V1 el 18 de marzo de 1945." 1945. 1:10000.

Aarts, Martin, Tom Daamen, Menno Huijs, y Walter de Vries. "Port-City Development in Rotterdam: A True Love Story." Departamento de Urbanística y Ordenación Del Territorio, s. f., 28.

McCarthy, John. "Reconstruction, Regeneration and Re-Imaging: The Case of Rotterdam." *Cities* 15, n.º 5 (octubre de 1998): 337-44. [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(98\)00029-8](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(98)00029-8).

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. "De Eerste Maasvlakte - Post 65 - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed." Onderwerp. Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 30 de enero de 2024. <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/post-65-erfgoed/verhalen-en-tijdlijnen/beschrijvingen-post-65-objecten/de-eerste-maasvlakte>.

"Nieuwe Waterweg – Holanda – Tierra de agua." Accedido 23 de diciembre de 2024. <https://www.hollandlandofwater.com/es/nieuwe-waterweg/>.

"Pakhuismeesteren en Róterdam." Accedido 15 de diciembre de 2024. <https://www.geschiedenisextra.nl/nl/pakhuismeesteren-rotterdam.htm>.

"Port expansion, Maasvlakte 2." Accedido 4 de enero de 2025. <https://boskalis.com/about-us/projects/port-expansion-maasvlakte-2?utm>

"Port of Rotterdam | Rotterdam Port Authority," 20 de diciembre de 2024. <https://www.portofrotterdam.com/en>.

"Port of Rotterdam - Gateway to Europe.pdf." Accedido 27 de noviembre de 2024. <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2024-04/Port%20of%20Rotterdam%20-%20Gateway%20to%20Europe.pdf>.

"Puerto del Rin en Rotterdam." Accedido 14 de diciembre de 2024. <https://www.geschiedenisextra.nl/nl/rijnhaven-rotterdam.htm>.

Bakker, Riek. "Een interview met Riek Bakker over de Kop van Zuid Rotterdam." *OASE*, 1993. <https://oasejournal.nl/en/Issues/35/EenInterviewMetRiekBakkerOverDeKopVanZuidRotterdam>.

Bakker, Riek. Former Director of Urban Development, Urban Planning & Housing in Rotterdam, 2014. <https://www.youtube.com/watch?v=YblsgNsVp8w>.

Rotterdam360. "Erasmusbrug Rotterdam." Accedido 6 de enero de 2025. <https://www.rotterdam360.com/erasmusbrug-eng/>.

Rotterdam360. "Historia de Rotterdam." Accedido 17 de diciembre de 2024. <https://>

[www.rotterdam360.com/historia/](http://www.rotterdam360.com/historia/).

Rotterdam360. "Hotel New York de Rotterdam." Accedido 17 de diciembre de 2024. <https://www.rotterdam360.com/hotel-new-york/>.

"Site Info buttons ect." Accedido 6 de enero de 2025. [https://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/paises\\_bajos/ciudades.htm](https://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/paises_bajos/ciudades.htm).

Soetens, Anne. "A History of Rotterdam - from Fishing Village to Metropolis." RotterdamStyle.com, 11 de agosto de 2020. <https://rotterdamstyle.com/facts-stats/a-history-of-rotterdam-from-fishing-village-to-metropolis>.

StadsarchiefRotterdam. "150 jaar nieuwe waterweg." Web página. Stadsarchief Rotterdam. Accedido 3 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/over-ons/nieuwsoverzicht/150-jaar-nieuwe-waterweg/index.xml>.

———. "Geschiedenis." Web página. Stadsarchief Rotterdam. Accedido 15 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/holland-amerika-lijn/geschiedenis/index.xml>.

———. "Het onderzoek." Web página. Stadsarchief Rotterdam. Accedido 15 de diciembre de 2024. <https://www.stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/van-gezicht-naar-gezicht-2012/het-onderzoek/index.xml>.

## Procendencias de las ilustraciones

- Fig 1.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 23.
- Fig 2.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 12.
- Fig 3.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 25.
- Fig 4.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 2.
- Fig 5.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 9.
- Fig 6.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 4.
- Fig 7.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 11.
- Fig 8.** Van de Van de Ven, Aniël. Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade. Países Bajos: De Alk, 2002, 7.
- Fig 9.** Carlota Sola, Ilustración en collage de la evolución de Wilhelminapier, basado en imágenes del Archivo de Róterdam, 2024, <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 10.** Carlota Sola, Fachada posterior este del Hotel New York en Wilhelminapier, fotografía tomada por el autor.
- Fig 11.** Archivo de Róterdam. "Vista del Oudehaven (Puerto Viejo) mirando hacia el norte, 1795." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 12.** Universidad de Utrecht. "Cartografía histórica de la ciudad de Róterdam, 1588." Archivo de la Universidad de Utrecht.
- Fig 13.** Archivo de Róterdam. "Mapa del río Mosa para Róterdam, 1882, con el diseño de expandir la ciudad cavando un canal en Feijenoord y creando una nueva comunidad con la carretera principal." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 14.** Archivo de Róterdam. "Mapa del municipio de Róterdam tras la anexión de los municipios de Charlois y Kralingen, 1898." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 15.** Archivo de Róterdam. "Mapa de Róterdam y alrededores con indicación [en rojo] de las zonas portuarias e industriales y de las principales carreteras, 1950." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 16.** Archivo de Róterdam. "Róterdam tras la Segunda Guerra Mundial, 1940." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 17.** Archivo de Róterdam. "Inauguración de la escultura 'La ciudad destruida' de Ossip Zadkine, Plaza/Plein 1940, Róterdam, 15 de mayo de 1953." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 18.** Carlota Sola, Vista panorámica tomada desde la ribera norte del río Mosa, fotografía tomada por el autor.
- Fig 19.** Carlota, Ilustración esquema de la evolución de Róterdam y su puerto, mostrando mapas en cuatro escalas, realizada por el autor.

**Fig 20.** Carlota Sola, Mapas de la evolución de Róterdam y su puerto, mostrando mapas en cuatro escalas, realizada por el autor.

**Fig 21.** Archivo de Róterdam. "Mapa del Courzant, así como de una parte de las tierras periféricas bajo Charlois, Pernis y del Estrecho de los Salmones en el Maas, copia de J.W. de Bruyn de 1864 a partir del original, conservado en los Archivos Estatales de La Haya, Hingman nº 1049." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 22.** Carlota Sola, El Río Rín y sus afluentes que desembocan en el Mar del Norte, mapas elaborados por el autor.

**Fig 23.** Carlota Sola, Germania Magna, Germania Baja y Bégica, elaborada por el autor.

**Fig 24.** Carlota Sola, Asentamiento del Imperio Romano (Calzadas, Fuertes y Polis), elaborada por el autor.

**Fig 25.** Carlota Sola, Batallas por el dominio de los alrededores del Río Rín entre Romanos y Batavos, elaborada por el autor.

**Fig 26.** Carlota Sola, Agrupación de las tribus para liberarse de los invasores, elaborada por el autor.

**Fig 27.** Archivo de Róterdam. "Mapa histórico de Róterdam, 1649. Muestra la ciudad con su característica forma triangular." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 28.** Archivo de Róterdam. "El Nieuwe Maas con el Bolwerk en el centro y el Oude Haven (el puerto antiguo) a la derecha. El Willemsspoorbrug está a la izquierda, 1880." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 29.** Architectomische en Stedebouwkundige Kwaliteszorg. "El boceto, realizado en 1991, muestra Delfshaven (el puerto de Delf) y el centro de la ciudad, con el puente Van Brienoord en primer plano y, al sur, el Hefbrug, el muelle Entrepot y el edificio de oficinas de la Línea Holandesa-Americana (HAL, Holland-Amerika-Lijn)." En Project Rotterdam: De Kop van Zuid, TU Delft University, 1991.

**Fig 30.** Archivo de Róterdam. "Mapa que muestra el área de estudio en 1880." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 31.** Archivo de Róterdam. "Mapa impreso en piedra en 2 hojas, de la mejora de la vía navegable, denominada Nieuwe Waterweg, a lo largo de Róterdam hasta el mar, 1880." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 32.** Archivo de Róterdam. "Dibujo de la profundización del Rijnhaven con diferentes perfiles, 1888." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 33.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1880. Representa su situación original como parte del banco sur de Róterdam, aún en estado natural y sin desarrollo urbano, mapas elaborados por el autor.

**Fig 3.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1882. Muestra la primera intervención en la construcción del Rijnhaven, con la apertura de un canal que marca el inicio de la transformación puertuaria en el banco sur de Róterdam, mapas elaborados por el autor.

**Fig 35.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1885. Refleja los avances en la construcción de la península, mientras el Rijnhaven se ve como un terreno sin dragar, mapas elaborados por el autor.

**Fig 36.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1889. Ilustra la significativa reducción de la masa de tierra, revelando la formación progresiva del Rijnhaven como espacio portuario, mapas elaborados por el autor.

**Fig 37.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1893. Muestra el Rijnhaven casi completado, dejando como vestigio de su antigua forma un muelle perimetral, mapas elaborados por el autor.

**Fig 38.** Archivo de Róterdam. "Línea Holanda-América. Etats Unis, Boulogne-Sur-Mer - Nueva York, 1920." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 39.** Archivo de Róterdam. "La lámina publicitaria de la Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij muestra cómo los pasajeros abordaban el gran transatlántico, destacando las rutas de la compañía entre los Países Bajos y América." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 40.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1895. Representa el inicio del desarrollo urbano en la península, con la construcción de almacenes vinculados a las actividades portuarias, mapas elaborados por el autor.

**Fig 41.** Carlota Sola, Mapa de la península de Wilhelminapier en Kop van Zuid, 1897. Refleja la consolidación de la península como un área estratégica, con la presencia de sedes empresariales y su posicionamiento como un icono económico y geográfico de Róterdam, mapas elaborados por el autor.

**Fig 42.** Koninklijk Huis. “Retrato de la Reina Wilhelmina en 1898, a los 18 años, año en que ascendió al trono. Capturado en el Paleis Het Loo, ahora Museo Nacional, simboliza el inicio de su histórico reinado.” Accedido el 9 de enero de 2025. <https://www.royal-house.nl/topics/kings-and-queens/queen-wilhelmina-1880-1962>.

**Fig 43.** Carlota Sola, Línea del tiempo que organiza en cuatro etapas los 150 años de evolución histórica de Wilhelminapier, infografía elaborada por el autor.

**Fig 44.** Archivo de Róterdam. “Planta segunda del edificio de la sede central de la ‘Holland-Amerika Lijn’, de 1992.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 45.** Archivo de Róterdam. “Vista aérea de la Wilhelminapier, cerca de Rijnhaven, con el edificio de oficinas de la ‘Holland-Amerika Lijn’, parcialmente en renovación. El barco de pasajeros ‘Rotterdam’ está amarrado en el muelle, 1918.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 46.** Archivo de Róterdam. “Sección y alzados originales del edificio de la sede central de la ‘Holland-Amerika Lijn’, previos a la construcción de las emblemáticas torres añadidas en fases posteriores.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 47.** Archivo de Róterdam. “Fachada oeste del edificio ‘Pakhuis’ de la empresa ‘Leidsche Veem’.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 48.** Archivo de Róterdam. “Plantas de sótano originales del edificio Pakhuis de ‘Leidsche Veem’.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 49.** Archivo de Róterdam. “Trabajos de extinción durante un incendio en el almacén de Pakhuismeesteren en Wilhelminapier, 1937.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 50.** Archivo de Róterdam. “Toma aérea de los establecimientos de la ‘Holland-Amerika Lijn’ en Wilhelminapier. Al fondo, Katendrecht. Visto desde el noreste, 1938.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 51.** Archivo de Róterdam. “Vista aérea de Rijnhaven, donde se observa el Nieuwe Maas en primer plano. A lo largo de la Wilhelminapier, se aprecian los terrenos y edificios de la Holland-Amerika Lijn, mientras que a la derecha se extiende el Maashaven. Al fondo, se ve el barrio de Afrikaanderwijk, 1939.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 52.** Carlota Sola, Planta 1ª etapa: “El esplendor portuario”, plano elaborado por el autor.

**Fig 53.** Carlota Sola, Sección 1ª etapa: «El esplendor portuario», plano elaborado por el autor.

**Fig 54.** Archivo de Róterdam. “Tres barcos de la Holland-Amerika Lijn en llamas en Wilhelminapier después del bombardeo alemán. Visto desde Westerkade, 1940.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 55.** Archivo de Róterdam. “Mapa de Róterdam y alrededores en el que se indican los lugares donde cayeron bombas durante la ocupación y donde impactó un cohete V1 el 18 de marzo de 1945.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 56.** Carlota Sola, Planta 2ª etapa: “El Estallido de la II Guerra Mundial”, plano elaborado por el autor.

**Fig 57.** Carlota Sola, Sección 2ª etapa: «El Estallido de la II Guerra Mundial», plano elaborado por el autor.

**Fig 58.** Archivo de Róterdam. “Imágenes aéreas de la construcción de la expansión portuaria sobre el Mar del Norte, Maasklade I.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 59.** Archivo de Róterdam. “Imágenes aéreas de la construcción de la expansión portuaria sobre el Mar del Norte, Maasklade I.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 60.** Archivo de Róterdam. “Imágenes aéreas de la construcción de la expansión portuaria sobre el Mar del Norte, Maasklade I.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 61.** Archivo de Róterdam. “Puesto de exposición sobre el proyecto Europort en una feria en Ámsterdam, 1970.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 62.** “Centro de información del Maasklade II,” Port of Rotterdam, <https://www.portofrotterdam.com/en>.

**Fig 63.** “Portlantis,” Port of Rotterdam, 2024, <https://www.portofrotterdam.com/en>.

**Fig 64.** Archivo de Róterdam. “1954 Llegada de un barco de la compañía HAL a Róterdam, con familiares y amigos esperando el reencuentro con sus seres queridos. En primer plano el antiguo almacén Nueva York (4), en ese momento la Sala de Salidas, y detrás la sede central.” <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

- Fig 65.** Archivo de Róterdam. "1947 Fachada norte del almacén Nueva York junto al río Nieuwe Maas." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 66.** Fotografía tomada por el autor. "Interior del antiguo almacén San Francisco recién restaurado, en el barrio de Katendrecht."
- Fig 67.** Fotografía tomada por el autor. "El Tornado, un mirador 360° para el nuevo centro cultural Fenix I."
- Fig 68.** Van de Ven, Aniël. *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade*. Países Bajos: De Alk, 2002, 3.
- Fig 69.** Archivo de Róterdam. "1948 La Sala de Llegadas de la HAL en construcción." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 70.** Van de Ven, Aniël. *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade*. Países Bajos: De Alk, 2002, 6.
- Fig 71.** Van de Ven, Aniël. *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade*. Países Bajos: De Alk, 2002, 17.
- Fig 72.** Van de Ven, Aniël. *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade*. Países Bajos: De Alk, 2002, 19.
- Fig 73.** Archivo de Róterdam. 1950. "Vista aérea de la península de Wilhelminapier y Rijnhaven. En primer plano la sede central de Holland-Amerika Lijn. En la zona central, el solar para el nuevo edificio taller para la compañía." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 74.** Van de Ven, Aniël. *Holland Amerika Lijn: Achteromkijkend naar de Wilhelminakade*. Países Bajos: De Alk, 2002, 20.
- Fig 75.** Archivo de Róterdam. 1951. "Toma aérea de un nuevo almacén en construcción de Holland-Amerika Lijn (HAL) en Wilhelminapier y, a la derecha, el almacén Pakhuismeesteren." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 76.** Archivo de Róterdam. 1988. "Interior de la sede central de Holland-Amerika Lijn (HAL). Completamente abandonado de sus funciones originales." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 77.** Archivo de Róterdam. 1988. "Wilhelminapier, con el antiguo edificio de oficinas de Holland America Line (HAL), ahora Hotel New York, a la derecha." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 78.** Archivo de Róterdam. 1938. "El barco de pasajeros ss Nieuw Amsterdam (2) (RDM-200) de Holland America Line (HAL); La primera llegada del barco a Nueva York." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 79.** Carlota Sola, Planta 3º etapa: «La reconstrucción de posguerra» «Decadencia y obsolescencia a partir del 1970», plano elaborado por el autor.
- Fig 80.** Carlota Sola, Sección 3º etapa: «La reconstrucción de posguerra» «Decadencia y obsolescencia a partir del 1970», plano elaborado por el autor.
- Fig 81.** Fotografía por el autor, museo Boymans-van Beuningen. Fotografía tomada por el autor.
- Fig 82.** Fotografía por el autor, el Nieuwe Instituut. Fotografía tomada por el autor.
- Fig 83.** Fotografías por el autor, Kunsthal, galería de arte contemporáneo. Fotografía tomada por el autor.
- Fig 84.** Archivo de Róterdam. "1997 El urbanista Riek Bakker y el arquitecto Renzo Piano (delantero) con los dibujos del diseño del edificio KPN Tower en Kop van Zuid." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.
- Fig 85.** Riek Bakker, "Entrevista sobre el Kop van Zuid en Róterdam," OASE Journal, 35. <https://oasejournal.nl/en/Issues/35/EenInterviewMetRiekBakkerOverDeKopVanZuidRotterdam>.
- Fig 86.** Carlota Sola, "Axonometría desplegada de la península de Wilhelminapier, donde se resaltan las distintas intervenciones incluidas en el proyecto de revitalización," infografía elaborada por el autor.
- Fig 87.** Carlota Sola, "Axonometría del conjunto de Wilhelminapier, destacando su estructura, los espacios públicos, la historia y la modernidad que hacen que cobre vida de nuevo," infografía elaborada por el autor.
- Fig 88.** Archivo de Róterdam, "Buque de contenedores entrando por el Mar del Norte al Puerto de Róterdam," <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 89.** Hoyle, Brian Stewart. "Modelos que ilustran las distintas etapas de la relación y evolución entre la ciudad y el puerto."

**Fig 90.** Rossi, Aldo. "Cartel publicitario para el taller organizado por Architectuur Instituut Rotterdam (AIR) en 1982." Architectuur Instituut Rotterdam. Accedido el 2 de enero de 2025. <https://airrotterdam.eu/over-air/>

**Fig 91.** Archivo de Róterdam. "Ilustración de Kop van Zuid muestra cómo el proyecto se integra en el mapa mental de Róterdam, con anotaciones e ideas clave para su futuro desarrollo." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 92.** Archivo de Róterdam. "Imagen aérea tomada en 1995, donde se observa en construcción el Puente Erasmus y la península de Wilhelmina ya urbanizada, preparada para la incorporación de los primeros rascacielos." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 93.** Piebenga, Hajo. "Imagen aérea tomada en 1995, donde se observa en construcción el Puente Erasmus y la península de Wilhelmina ya urbanizada, preparada para la incorporación de los primeros rascacielos." Fotografías realizadas en 1995/1996.

**Fig 94.** Piebenga, Hajo. "Imagen aérea tomada en 1995, donde se observa en construcción el Puente Erasmus y la península de Wilhelmina ya urbanizada, preparada para la incorporación de los primeros rascacielos." Fotografías realizadas en 1995/1996.

**Fig 95.** Archivo de Róterdam. "Un brunch para los residentes de Róterdam, celebrado el fin de semana posterior a la apertura del Puente Erasmus en 1996, durante los Días del Puerto, como parte de la celebración y vinculación de la ciudad con su puerto." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 96.** Fotografía tomada desde la salida de la nueva parada de metro en Wilhelminapier, construida para promover el acceso. Al fondo, el edificio de la sede central de la compañía KPN Telecom. Fotografía tomada por el autor.

**Fig 97.** Foster and Partners. "World Port Centre." Foster and Partners. Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.fosterandpartners.com/projects/world-port-centre>.

**Fig 98.** Mecanoo. "World Port Centre Rotterdam." Mecanoo. Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/283/World-Port-Centre-Rotterdam>.

**Fig 99.** Mecanoo. "World Port Centre Rotterdam." Mecanoo. Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/283/World-Port-Centre-Rotterdam>.

**Fig 100.** Fotografía tomada por el autor. "Vista desde el Puente Erasmus, con Maastoren (2009, Dam & Partners Architecten), el Puente Erasmus (1996, UNStudio), sede central de KPN Telecom (2000, Renzo Piano Building Workshop), De Rotterdam (2015, OMA) y Brick Twins (2018, KOSCHUCH Architects)." Fotografía tomada por el autor.

**Fig 101.** Fotografía tomada por el autor. Entrada del edificio De Rotterdam, diseñado por el equipo del estudio OMA, Róterdam. Fotografía tomada por el autor.

**Fig 102.** AWG Architects. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 4 de enero. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

**Fig 103.** AWG Architects. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 4 de enero. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

**Fig 104.** Fotografía tomada por el autor. Esquina noroeste Pakhuismeestereen. Fotografía tomada por el autor.

**Fig 105.** Fotografía tomada por el autor. Almacén Pakhuismeesteren y en el fondo De Rotterdam."

**Fig 106.** AWG Architects. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 4 de enero. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

**Fig 107.** AWG Architects. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 4 de enero. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

**Fig 108.** AWG Architects. "Pakhuismeesteren Rotterdam." Accedido 4 de enero. <https://awg-architecten.be/434-Pakhuismeesteren-Rotterdam>.

**Fig 109.** Archivo de Róterdam. "1887 Fotografía en la que aparecen en primer plano el edificio Las Palmas y al fondo el almacén Pakhuismeesteren." <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 110.** Benthem Crouwel Architects. "Las Palmas." Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.benthemcrouwel>.

[com/projects/las-palmas](https://www.benthemcrouwel.com/projects/las-palmas).

**Fig 111.** Benthem Crouwel Architects. "Las Palmas." Accedido el 4 de enero de 2025. <https://www.benthemcrouwel.com/projects/las-palmas>.

**Fig 112.** Carlota Sola, Planta 4º etapa: « La regeneración urbana para el cambio de siglo” “ La nueva imagen de la ciudad”, plano elaborado por el autor.

**Fig 113.** Carlota Sola, Sección 4º etapa: « La regeneración urbana para el cambio de siglo” “ La nueva imagen de la ciudad”, plano elaborado por el autor.

**Fig 114.** Carlota Sola, Ilustración en collage de la evolución de Wilhelminapier, basado en imágenes del Archivo de Róterdam, 2024, <https://stadsarchief.rotterdam.nl/>.

**Fig 115.** Carlota Sola, Sección resumen de la 1º, 2º, 3º y 4º etapa, lámina elaborada por el autor.



## ***Wilhelminapier*, getuige van de stedelijke ontwikkeling van Rotterdam.**

*Wilhelminapier*, un testigo de la evolución urbana de Rotterdam.