



ACTUALIDAD DE LAS NUEVAS CIUDADES DE GRAN BRETAÑA

F. de Terán

La "Town and Country Planning Association" fue fundada con carácter privado en 1899 en Inglaterra, para apoyar el desarrollo de las ideas de la Ciudad Jardín, promovidas a partir de la obra de Ebenezer Howard, e influyó decisivamente a través de una acción pública decidida en el lanzamiento de Letchworth y de Welwyn. De entonces acá la Asociación ha sido la defensora entusiasta del aprovechamiento de aquellas ideas, en el trasvase que el gobierno inglés hizo en 1946, a través de la New Towns Act, para convertirlas, hasta cierto punto, en una de las bases de una política nacional: la creación de ciudades nuevas.



WELWYN: Grupo de asistentes al II Viaje de Estudios organizado por la T. C. P. A., delante de la sede de la Comisión para las nuevas ciudades, en Welwyn. En el centro Sir Frederic Osborn.

En los 71 años transcurridos desde su fundación, la Asociación (T.C.P.A.) ha adquirido una relevante personalidad en la vida pública del país, y desempeña hoy una labor de constante asesoramiento libre, en la política urbanística nacional a través de informes dirigidos a los Ministros, a las autoridades públicas y a la opinión general.

Para ello, la T.C.P.A. convoca de cuando en cuando conferencias nacionales o regionales, edita la Revista "Town and Country Planning", un Boletín de Planeamiento, folletos y libros, promueve lecturas o discusiones públicas y programa viajes de estudios.

Coincidiendo con el 50 aniversario de la fundación de Welwyn en 1920, la T.C.P.A. organizó en mayo pasado un Viaje de Estudios Internacional sobre las nuevas ciudades británicas, con una Conferencia inicial en Welwyn sobre "las nuevas ciudades en el presente y el futuro", y visitas posteriores a Hatfield, Harlow, Milton Keynes, Runcorn, Skelmersdale, Stevenage y Telford.

El interés despertado por aquel primer viaje de estudios llevó a la T.C.P.A. a repetirlo en septiembre, ampliando entonces las visitas a las nuevas ciudades de Escocia (Livingston, Glenrothes, Cumbernauld y East Kilbride) incluyendo también la de Basildon y suprimiendo la de Telford. A su vez, el éxito de este segundo viaje ha llevado a la T.C.P.A. a preparar el tercero para fecha próxima, siendo previsible una organización periódica de este tipo de viajes en el futuro.

Si bien es cierto que las visitas organizadas impiden una vivencia directa y espontánea, también hay

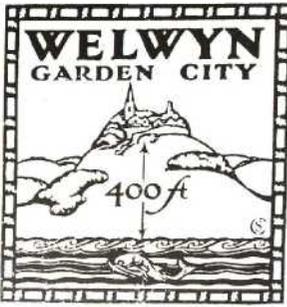
que reconocer que hubiera sido difícil abarcar de otro modo en poco tiempo una visión tan completa como la que este segundo viaje ha proporcionado, de las nuevas ciudades británicas. El hecho de que "Ciudad y Territorio" esté ya preparando un número especial dedicado en profundidad al tema, nos exime de presentar aquí otra cosa, en unas notas de actualidad, que unos datos generales, y unas impresiones directas recogidas en el segundo viaje.

Como punto de partida tuvo lugar en Londres un Seminario sobre el tema "las nuevas ciudades en el presente y en el futuro", con intervenciones del Sr. Peter Hall, Director de la T.C.P.A. y del Sr. Maurice Ash y con ponencias del Profesor Peter Self (London School of Economics), sobre "ciudades nuevas y planeamiento regional", del Sr. Brooke Taylor (de la Corporación de Desarrollo de Telford) sobre "presente y futuro del diseño de ciudades nuevas".

El Profesor Peter Self expuso en primer lugar la evolución del concepto de ciudad nueva a lo largo del tiempo, desde la idea original de Howard, como pequeña comunidad aislada, hasta la inclusión de la nueva ciudad como uno de los elementos de la compleja política actual de desarrollo regional, pasando por la realización de la serie de ciudades nuevas, a partir de la decisión del gobierno laborista, con apoyo en la New Towns Act aprobada en 1946. El tamaño de la ciudad, propuesto inicialmente en la cifra óptima de 30.000 habitantes, ha ido creciendo a 80.000 primero y a 250.000 después, en función de la escala de las economías especializadas que, como hoy es sabido, requieren altas cifras mínimas de consumidores, frente a lo que ocurría en tiempos de Howard.

El énfasis puesto inicialmente en la atracción de industria, ha cedido el paso al deseo de ofrecer una mayor riqueza de puestos de trabajo en el sector terciario, ya que, de lo contrario, la creciente oferta de puestos por este sector, aumentaba la dificultad de equilibrar vivienda y empleo en la propia ciudad, y con ello la proliferación de los viajes diarios a largas distancias, para las personas que, en número también creciente, prefieren trabajar en el terciario. De todos modos reconoció el Profesor Self, que el concepto original "no-commuting" no puede hoy ser mantenido, al haber variado la estructura regional en función de la movilidad, con lo cual toda la región metropolitana vive en interacción constante, ofreciendo una diversidad de oportunidades y satisfacciones a nivel regional, que origina un movimiento de población continuo.





WELWYN GARDEN CITY

In the Hertfordshire Highlands

Twenty-one miles from Kings Cross

The New Town for Residence & Industry.

Anuncio de la ciudad de Welwyn.

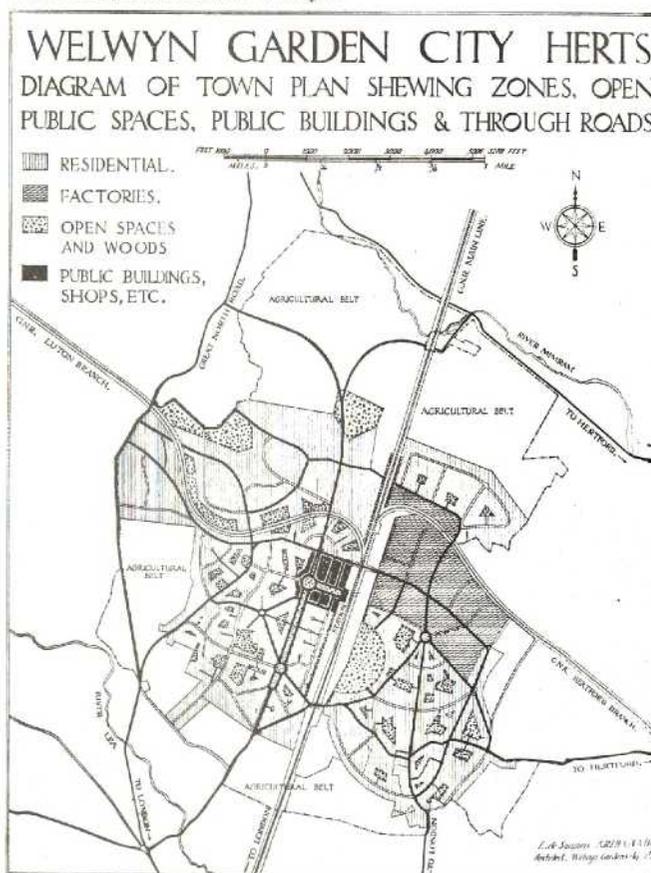


Diagrama del plan de Welwyn, de Louis de Soissons.



Esto mismo conduce a una superación del concepto de comunidad estabilizada, al que aspiraban las primeras ciudades nuevas, como microcosmos equilibrados, con las debidas proporciones de jóvenes y viejos, de casados y solteros, de ricos y pobres "y quizá también de rebeldes y de conformistas". Hoy se reconoce la incongruencia de estas condiciones con la dinámica actual del desarrollo urbano y la ciudad nueva cede su aspiración a la antigua integración social, ante los sistemas regionales especializados en los que inscribe.

El mismo concepto de limitación del tamaño está incluso sometido hoy a reconsideración, al conocerse mejor las consecuencias del impacto económico y social de las segundas y terceras generaciones (o primeras y segundas nacidas en la propia ciudad nueva). Los planes físicos estáticos sufren mal el ataque de las presiones sociales, deben ser flexibles y crecederos para hacer frente a necesidades difíciles de prever y para recoger el desarrollo de la propia ciudad nueva en el tiempo.

El Profesor Self habló después del papel creciente de las nuevas ciudades como piezas de un desarrollo regional general al servicio de una organización nacional del crecimiento de las grandes ciudades. Hizo la historia del plan Abercrombie y de su fracaso en cuanto a las previsiones de crecimiento demográfico que lo dejaron pronto anacrónico, y pasó a referirse al nuevo plan de desarrollo general de la región del Sureste, al cual calificó de "Super-Abercrombie Plan", y terminó refiriéndose a los tremendos problemas políticos que va a suscitar con las autoridades locales, afirmando que la única solución será unir administrativamente toda la región.

Por su parte, Walter Bor, coautor del plan de la nueva ciudad de Milton Keynes, hizo también una referencia a la evolución de las ideas que han presidido la creación de la serie de las nuevas ciudades, refiriéndose a los aspectos concretos de diseño.

Las nuevas ciudades correspondientes a la serie de inmediatamente después de la II Guerra mundial, representan el desarrollo final de la idea original de la Ciudad Jardín, iniciada en Letchworth y Welwyn. Eran ciudades de tamaño limitado, rodeadas de grandes extensiones de campo abierto, y estaban concebidas como ambientes completos, incluyendo vivienda, empleo y recreo. El planeamiento se hacía sobre la idea de las unidades vecinales, separadas por zonas de espacio abierto, y dotadas de un pequeño centro local para fomentar la formación de agrupaciones sociales. La nueva ciudad era vista como una entidad auto suficiente y su conexión entre ella y el

mundo exterior estaba prevista por un número limitado de vías principales que convergían hacia el centro.

Se refirió luego a los ataques y críticas que han sufrido estas nuevas ciudades de la primera generación. Su baja densidad se vio que impedía la consecución de un verdadero ambiente urbano con un necesario efecto arquitectónico coherente. El concepto de unidad vecinal entró en crisis como invención no correspondiente a los modelos reales observados de las interrelaciones humanas. Esto dio lugar al planeamiento de Hook y de Cumbernauld como ciudades fuertemente centralizadas con altas densidades en el centro, con viviendas incorporadas al mismo, y sin unidades vecinales definidas. Por otra parte, ya se había manifestado en estas fechas (1955-60) la importancia de la proliferación del vehículo privado, ignorado en la primera generación de ciudades nuevas. Hook y Cumbernauld fueron planeadas con altas estimaciones de motorización, lo que llevó a la necesidad de disponer la superposición de niveles artificiales para resolver el problema en las zonas de concentración de densidad y actividades.

Varias ciudades nuevas planeadas posteriormente (1961-1966) marcan un período ecléctico con interesantes experiencias nuevas, y hoy parece abrirse una nueva etapa, de una mayor madurez y coherencia, en la cual se hallan formulados con claridad los nuevos objetivos del diseño. Para el Sr. Bor, éstos son:

- a) Oportunidad y libertad de elección.
- b) Fácil movimiento y acceso. Buenas comunicaciones.
- c) Equilibrio y variedad.
- d) Un centro urbano atractivo.
- e) Participación pública.
- f) Uso eficaz e imaginativo de los recursos.

(El primero de ellos supone el abandono total del concepto de unidad vecinal. La gente debe poder elegir alternativas para todos sus servicios y ocupaciones. El planeamiento no debe basarse en unidades cerradas y definidas.)

El examen de cada uno de estos objetivos del plan, lo refirió el Sr. Bor al caso de la ciudad nueva de Milton Keynes para ver cómo el diseño de la misma, había obedecido a un detenido estudio de cada uno de esos objetivos, tras largas discusiones de los especialistas.

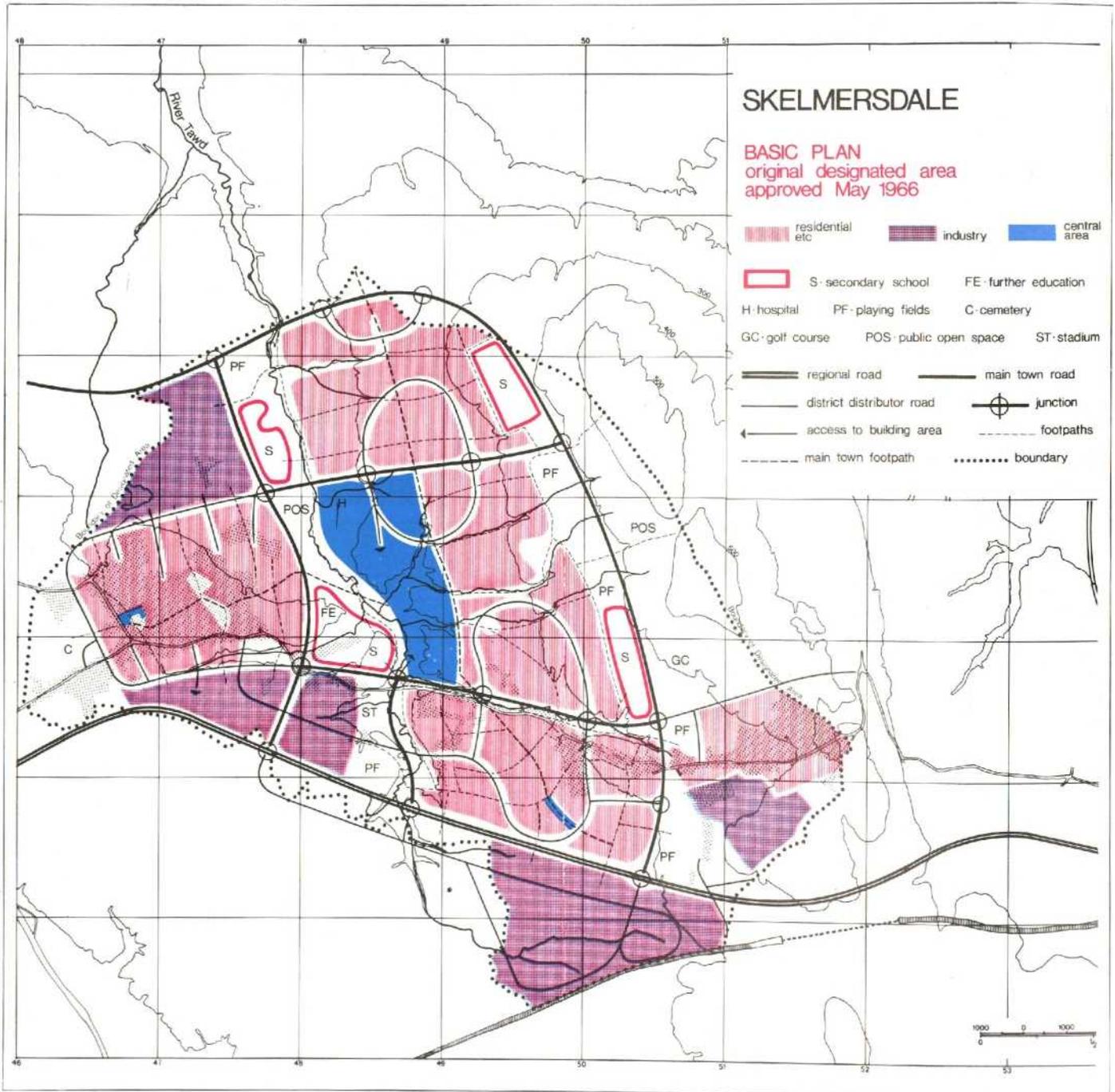
El viaje comenzó con la visita a Welwyn, que causa una curiosa impresión de ciudad de descanso para privilegiados y nostálgicos. En ella nos mostraron a Sir Frederic Osborn, actual presidente de la

T.C.P.A., como una auténtica curiosidad histórica (él mismo se definió así con humor) y a lo largo del coloquio mantenido con él, se pudo apreciar el abismo mental que separa a este anciano pionero de las ciudades jardín, de los problemas demográficos actuales, al contestar a las preguntas de un profesor egipcio. En conversación privada, Osborn nos dijo que la



SKELMERSDALE.

SKELMERSDALE. Diagrama del plan

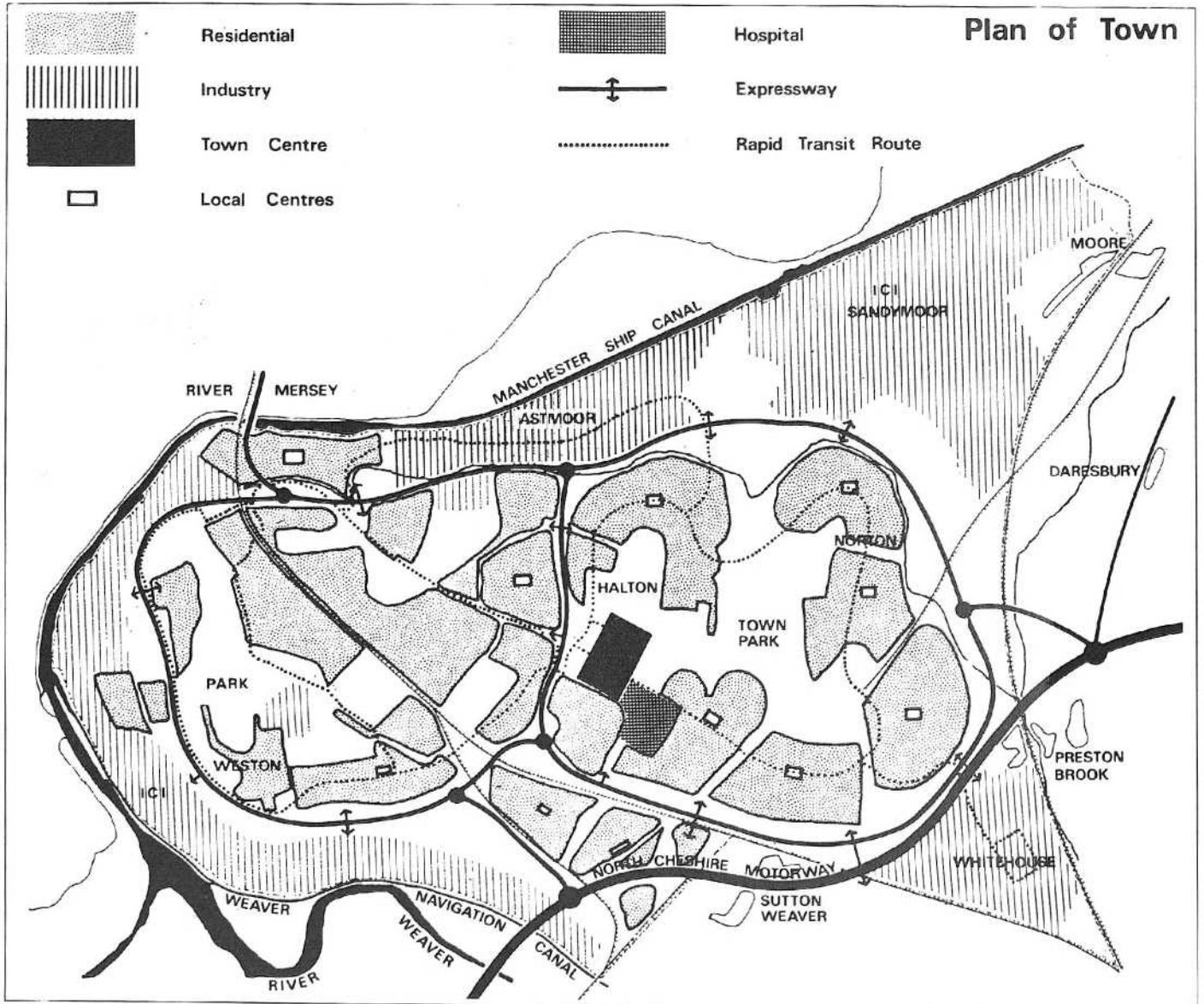


mente, del "prairie planning", en relación con la carencia absoluta de ambiente urbano. De todas ellas seguramente es Stevenage la que puede considerarse como más lograda en cuanto a efecto visual. La calidad de la urbanización es realmente asombrosa en todos sus detalles, y su centro cívico nos pareció un ejemplo antológico en su género.

En cuanto a toda la superación de los conceptos de planeamiento y diseño que se han producido posteriormente no tienen aún apenas su materialización en ejemplos terminados. El Centro cívico de Cumbernauld, del que existe sólo una pequeña parte, nos pareció un caso muy claro de mala realización de un

proyecto interesante aunque en parte equivocado, y de cómo puede la calidad del primero echarse a perder en la fase de ejecución. Allí mismo se nos dijo que se iba a tratar de enmendar esto en etapas posteriores. La pobreza cromática del hormigón, su mezcla inadecuada con otros materiales, la escasa iluminación de corredores y rampas interiores y el exceso de ventilación en aquellos recintos no protegidos del viento que sopla en lo alto de la colina donde está emplazado, son algunos de los aspectos negativos que anotamos a la vista de un proyecto que en los planos y hasta en las fotografías hacía esperar otra cosa.

Impresiones también decepcionantes fueron las



RUNCORN NEW-TOWN. Diagrama del plan



que recibimos, en general, de algunos otros experimentos de agrupación macroarquitectónica, conocidos también a través de su divulgación gráfica y realizados en otras ciudades nuevas, que tal vez puedan interesar más a los que los contemplan exclusivamente en atención a sus valores puramente arquitectónicos.

La calidad y perfección de ejecución de las viviendas unifamiliares típicas, repetidas sistemáticamente, sin variación apenas en sus elementos y programa, en todas las ciudades nuevas, es una de las notas positivas, si bien sus agrupaciones en hileras, con sus pequeños jardines idénticos, no da juego para la obtención de ese ambiente urbano del que tanto se habla.

La conclusión, tal vez un poco exagerada, que a título puramente personal me he traído del viaje, es que Inglaterra está ofreciendo al mundo, a través de su política de nuevas ciudades, un modelo a estudiar si es posible, en cuanto a su montaje político administrativo, (sobre el cual queremos profundizar en el número que "Ciudad y Territorio" ofrecerá sobre el tema) pero que no ocurre lo mismo en cuanto al aspecto físico de las realizaciones concretas que hasta ahora se han obtenido.

Las nuevas ciudades inglesas pueden dividirse esquemáticamente en varios grupos, según las características, que corresponden a etapas cronológicas sucesivas, en las cuales se han ido manifestando las diferencias conceptuales.

Según una exposición de la T.C.P.A. la división puede hacerse en estos grupos:

Grupo I-(1946-1960).

Stevenage, Basildon, Bracknell, Crawley, Harlow, Hatfield, Hemel Hempstead, Newton Ayclife, East Kilbride, Peterlee, Glenrothes, Cwmbran y Corby.

Grupo II -(1955).

Cumbernauld y Hook (no realizada).

Grupo III -(1961-1966).

Skelmersdale, Livingston, Reditch, Runcorn, Washington, Craigavon, Irvine, Antrim y Ballmena.

Grupo IV-(1967-1968).

Milton Keynes, Peterborough, Newton, Nothampton, Warrington, Telford, Leyland-Chorley y Basingstoke.

Grupo de posibles ciudades futuras:

Moray Firth, Tayside, Humberside, Estuary, Solent, Plymouth Sound, Avon Port y Solway.



RUNCORN.



CUMBERNAULD; Centro.

STEVENAGE: Centro.





Las características correspondientes a cada grupo según la misma fuente son las siguientes:

Grupo I:

Concebidas con un límite de unos 60.000 habitantes, con carácter de unidades autosuficientes y equilibradas, con un concepto claro de zonificación del suelo y con una descomposición rigurosa en unidades vecinales bien definidas, de unos 5.000 habitantes, como módulo del planteamiento.

La vivienda estaba concebida exclusivamente en formaciones de baja densidad, en agrupaciones de viviendas unifamiliares con jardín. Las provisiones de motorización eran muy modestas. Dotadas de generosos espacios abiertos, estaban protegidas alrededor, por un cinturón verde. Existía una rigurosa segregación del tráfico, respecto a los itinerarios peatonales.

Grupo II:

Cumbernauld marca una revisión de criterios. La estructura viaria está por primera vez concebida para uso intenso del vehículo privado. El planeamiento trata de rescatar la compacidad de la ciudad histórica y desaparece el concepto de unidad vecinal. Se crea un único centro principal con vivienda incorporada para unos 50.000 habitantes. Se aumenta la

talla demográfica, se buscan densidades mayores y subsiste la segregación de las áreas y sistemas de circulación para peatones.

Grupo III:

Eclecticismo. Mayor tamaño. Utilización en algunos casos del concepto de unidad vecinal. Dispersión de zonas industriales a efectos de buscar un mejor equilibrio de movimientos.

Grupo IV:

Se produce el salto definitivo a una nueva escala de planeamiento mucho más ambiciosa. Desaparece lo que quedaba de la concepción de autosuficiencia. Se incorpora decididamente la búsqueda de la flexibilidad y adaptabilidad al cambio. Atención a la demanda creciente de espacio para fines recreativos y complementarios.

Como puede apreciarse, en la clasificación anterior se han considerado no sólo las nuevas ciudades acogidas a la New Towns Act, sino también las llamadas "expanding towns", extensiones importantes de ciudades existentes, amparadas por legislación posterior, entre las cuales se encuentran algunas de las más interesantes propuestas realizadas últimamente por los planeadores británicos.