



NEW TOWNS ¿NUEVAS CIUDADES?

**El planeamiento y el diseño,
como condicionantes de la vida cotidiana**

Por Lino Cubillo

Mucho se ha hablado ya sobre las New Towns, su actualidad se ha mantenido durante muchos años, en los que han sido elogiadas y criticadas en los más variados aspectos. Su éxito es innegable y, lo demuestra la existencia de las veinticinco ya empezadas y de otras siete en vías de formación, pero este éxito es parcial y se debe a los valores de tipo político y administrativo que forman el entramado básico sobre el que se apoya su desarrollo.

El tema de este artículo es, por el contrario, tratar de analizar los aspectos resultantes de su diseño y ejecución, los logros o fracasos en la creación de un entorno que satisfaga las necesidades —difícilmente cuantificables— de imagen y ambiente urbanos, que den o que permitan crear el carácter de la colectividad. El tema, que se basará generalmente en apreciaciones subjetivas y por tanto discutibles, es, sin embargo, muy importante y ha influido poderosamente en la redacción de los Master Plans de las últimas New Towns, en las que se pretende subsanar los fallos que ahora se aprecian en las primitivas.

Es frecuente al referirse a las New Towns inglesas y traduciendo literalmente la expresión, llamarlas «nuevas ciudades», pero creo que este término no es enteramente correcto si nos atene-

mos a lo que asociamos en castellano a la palabra ciudad, que sin entrar en definiciones discutibles podrían ser, el tamaño, su importancia relativa respecto a otros núcleos urbanos, y sobre todo la complejidad funcional, social, ambiental, etc.

Apoyados en esta idea no creo que a las New Towns —excepto quizá las designadas últimamente— se las pueda llamar nuevas ciudades, sino más bien «nuevas poblaciones» o «agrupaciones poblacionales», pues, aunque pensadas para satisfacer todas las necesidades de sus habitantes, les falta el carácter de ciudad, quizá por su corta edad y desde luego como resultado de un planteamiento y diseño inadecuados (o adecuados para unos fines distintos).

Ningún comentario sobre las New Towns puede abstraerse de los condicionantes bajo los que fueron creadas. El final de la II Guerra Mundial trajo a Gran Bretaña el problema de la construcción de viviendas para hacer frente a necesidades nuevas o reemplazar las insalubres. Las anteriores ciudades industriales se recordaban con horror por higienistas, políticos y planificadores.

En este ambiente no es raro que los ejemplos realizados por E. Howard fueran un atractivo



Londres, una ciudad tradicional.



Telford Neiv Toivn.

modelo del que tomar prestados los conceptos básicos del diseño para los nuevos asentamientos de la población. Ya nunca más habría humo, hacinamiento y condiciones insalubres, en su lugar se crearían comunidades -jardín, en las que cada vivienda estana rodeada por espacios verdes, con árboles y flores, las zonas de empleo se alejarían de las residenciales para no contaminarlas con sus ruidos y humos. y los peatones —en sus paseos— se verían libres de los peligros del automóvil al estar perfectamente segregados sus itinerarios.

Por otra parte, la idea de descongestionar grandes urbes, planteaba la necesidad de crear comunidades autosuficientes y completas. que



Luton, ejemplo de ciudad industrial.

no dependieran para nada de aquellas a las que iban a descongestionar.

Como consecuencia de estos principios básicos, surgen unos Planes Generales que repiten sus directrices fundamentales, variando únicamente aspectos de matiz. Así la baja densidad unida al predominio de la vivienda unifamiliar aislada, la estricta zonificación funcional, la segregación coche - peatón, etc., conforman el diseño de estas nuevas comunidades y a su vez el diseño define y condiciona la vida y actividades de sus habitantes.

Las New Towns son ejemplos evidentes de la simplificación teórica a que puede llegarse en el hecho o fenómeno urbano. En ellas, toda la vitalidad y complejidad de una ciudad se ha reducido a establecer tres funciones, habitar, trabajar y transitar, más otra algo más confusa y compleja (compras, administración, diversión, etc.). Para cada una de ellas se han dispuesto las correspondientes zonas, perfectamente delimitadas (o segregadas, como se quiera) de manera que nada sea posible fuera del esquema propuesto y ejecutado según el Plan General.

La zonificación puede tener excelentes resultados cuando se la aplica con la adecuada flexibilidad, pero en el caso de las New Towns esto último no ocurre, llegando a un extremo límite en el que se han disgregado todas y cada una de las partes componentes, reuniéndolas después dentro de un envoltorio común.



Letchworth, primer ejemplo de ciudad-jardin.

La simplificación en la planificación se traduce posteriormente en la simplificación urbana, lo que trae consigo la destrucción de unos valores necesarios de ambiente e imagen. El diseño —en su más amplio sentido— de las New Towns parece encaminado a facilitar unas determinadas funciones de sus habitantes, el trabajo, el desplazamiento al mismo en automóvil y hasta cierto punto las compras, pero parece desestimar otras necesidades más indefinidas y complejas como son el disfrute de los contactos individuales, la escena urbana como espectáculo, los intercambios persona - medio, etc. o bien el propio cambio como necesidad vital.

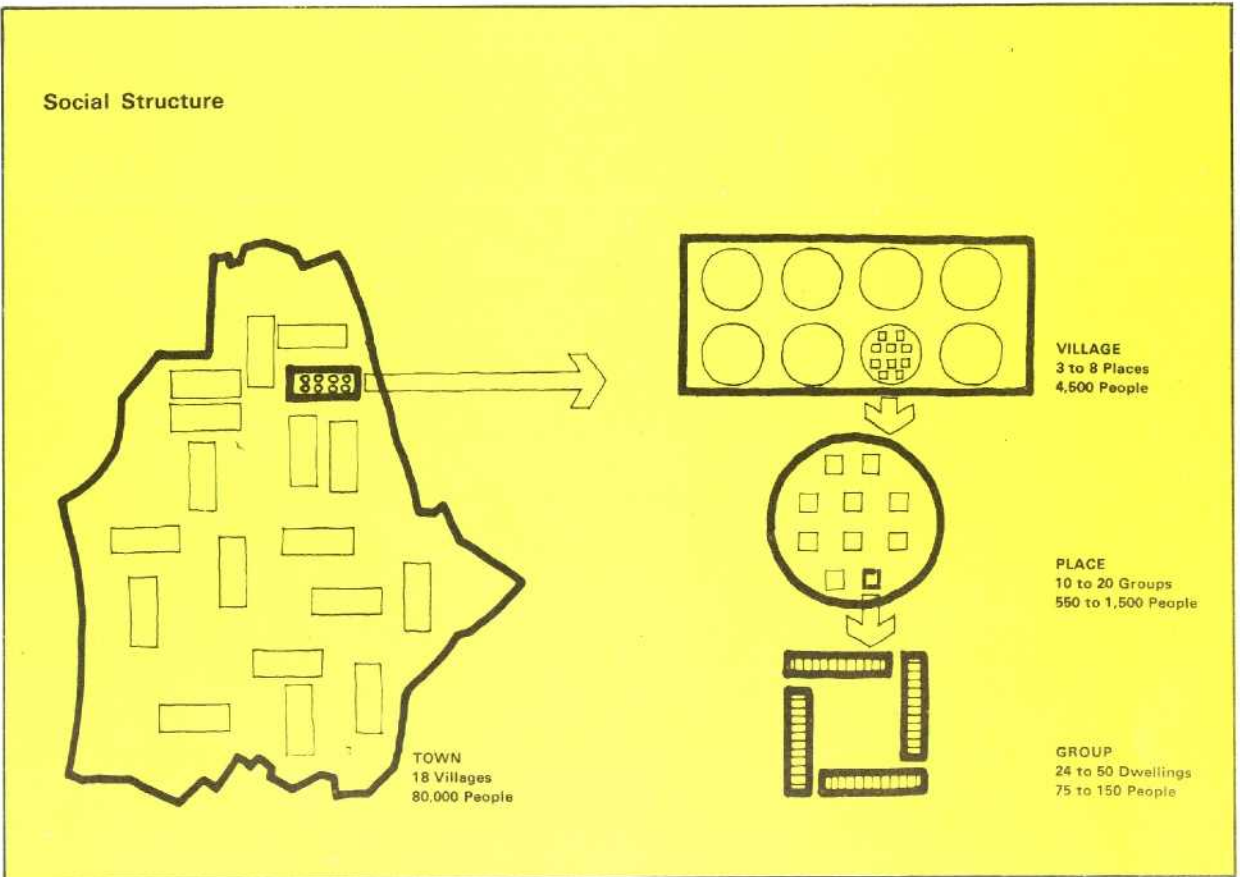
Si bien cada New Town responde a unos condicionantes específicos en cuanto a su creación.



New
Towns,
¿nuevas
ciudades?



Welwyn Garden City.



Esquema 1



Harlow, zona residencial.



Stevenage, zona residencial.

desarrollo y futuro, se pueden generalizar las directrices o líneas básicas del diseño de sus Planes Generales. En definitiva —y abstrayendo las cuestiones de detalle— se basan en el agrupamiento sucesivo de unidades residenciales primarias, y cuyos tamaños van por consiguiente aumentando, a la vez que las dotaciones colectivas de que disponen se van diversificando y multiplicando. Cada Plan fija el número de habitantes con que contarán estas diferentes unidades y por tanto la densidad futura. Si bien hay casos de una mayor densidad neta en beneficio de mayores zonas de esparcimiento (caso de Harlow), lo más frecuente es repartir uniformemente la población dentro de los límites del área designada.

Las unidades residenciales primarias cuentan con las dotaciones y servicios de carácter diario, escuela primaria, comercios de uso diario, consulta de puericultor, dentista, etc.. Las escuelas secundarias, los comercios de bienes durables, algunos locales de usos especializados, etc., se apoyan en la población de varias de estas unidades primarias, con las que teóricamente se relacionan con exclusividad mutua. Por último, un único Town Centre sirve de aglutinante para todas aquellas dotaciones que por ser únicas son necesarias para toda la población.

El criterio básico del Plan es, por tanto, crear una comunidad completa formada a su vez por subcomunidades autosuficientes en unas necesidades en función de su propio tamaño.

Al hablar de las New Towns inglesas, en sus

aspectos formal, escénico, etc., no es posible evitar el disociar sus partes componentes abstrayendo cada una del todo. El concepto de New Town puede ser fácilmente disociable en sus partes, de tal modo que sus zonas guarden sus propios caracteres definitorios y diferenciables, resultando posible hablar por separado de cada una de ellas.

Las zonas residenciales

Al igual que las industriales, las zonas residenciales mantienen un carácter propio que no se mezcla con el todo de la New Town, aunque en este caso sea más difícil su delimitación debido a que precisamente la residencia es la función que genera la mayor parte de la estructura física de la New Town.

El origen de tal situación está en el Master Plan, que fija todos los elementos básicos del diseño, pudiendo considerarse como tales la zonificación, la densidad y la estructuración de la población en unidades vecinales. Estas últimas, pensadas con la intención de crear comunidades con fuertes lazos o vínculos internos en orden a fomentar la vida social y comunitaria a nivel de vecindad.

Así, pues, se disponen en general varias unidades o barrios segregados unos de otros por vías rodadas o zonas verdes (o ambas a la vez) y en cuyo interior se distribuyen las consabidas



Hatfield, zona residencial.



Welwyn Garden City, densidades bajas y uniformes.



New Towns, ¿nuevas ciudades?

dotaciones indispensables. En el aspecto ambiental o de escena urbana, que es el que estamos tratando, este criterio lleva implícita la evidente disgregación de la unicidad asociado al concepto de ciudad.

Si en la ciudad tradicional es posible la orientación mediante la lectura de las escenas urbanas, diversas e indicadoras de las diferencias y características propias de cada entorno, en las New Towns esta posibilidad queda reducida a seguir los letreros indicadores, bien para el Town Centre, o para cada una de las barriadas; incluso el auxilio de un plano no es a veces suficiente para guiarse entre las uniformes —y hasta laberínticas— posibilidades que se nos ofrecen en cada momento.

La falta de identidad propia o imagen de estas unidades vecinales hace difícilísimo para el no familiarizado el poder distinguir unas de otras, salvo en el caso de estar construidas en muy diferentes épocas, único factor que posibilita cierta variación de estilos y materiales (las técnicas son casi invariables) y este fenómeno es aplicable, con las naturales excepciones, no solamente a las diferentes barriadas dentro de una New Town, sino también a unas New Towns de otras, con lo que el recorrer varias de ellas recuerda estar viendo un único escenario repetido con pequeñas variaciones, a veces inapreciables.

Al ser la imagen y escena urbanas consecuencia de los criterios de planeamiento y al ser éstos análogos en la mayoría de las New Towns

(en las últimas se están variando sensiblemente), es lógico que resulte una igualdad en el aspecto externo de todas ellas. Además y debido a la rigidez y definición del Plan, la interacción persona - medio queda descompensada en favor de este último, que una vez creado no permite la modificación o alteración espontánea por sus habitantes (a lo sumo es posible pintar o retocar pequeños elementos de las fachadas, o plantar diferentes especies en los jardines).

La densidad es también un factor importante en el carácter externo de las New Towns. Siendo un concepto muy relativo es difícil definirla como alta o baja, si bien al comparar unas zonas con otras puede decirse que las zonas residenciales periféricas se pretenden con baja densidad respecto de las cercanas al Centro, en el que ésta se aumenta sensiblemente. Por ejemplo, las densidades netas (excluyendo los terrenos dedicados a viales, zonas verdes, escuelas, etc.) pueden variar como en el caso de Basildon de 75 a 125 habitantes / hectárea, en Redditch de 65 a 190, o en Aycliffe con valores de 85 a 200 habitantes / hectárea. Estas oscilaciones dependen lógicamente de los criterios de planeamiento y mientras —por ejemplo— en Welwyn Garden City se han mantenido los 100 habitantes / hectárea en toda la extensión del área designada, en otras, Harlow, se ha preferido aumentarla hasta 150 en beneficio de una mayor proporción de espacio libre entre las unidades vecinales.

Ultimamente estos valores de densidad neta están siendo revisados y aumentados en benefi-



Harlow, densidades medias.



Curnbernauld, máximo ejemplo de alta densidad.



Telford, detalle de una Unidad Vecinal.



Hatfield, falta de coherencia entre los diferentes tipos de edificios.



Hemel Hempstead.

cio de una mayor proximidad al Centro Cívico (caso de Curnbernauld) o en general para conseguir crear el sentimiento de proximidad o unión físicas necesarios en toda comunidad.

El valor de la densidad elegida condiciona posteriormente el tipo de edificación a emplear, y por tanto, como ya se ha dicho, la escena urbana. En general es la vivienda aislada o agrupada en parejas el tipo más repetido, en su mayoría edificios de dos plantas rodeados por un jardín que se abre sobre las vías públicas. También frecuentemente estas viviendas se agrupan en hileras constituyendo «terrace», pero siempre pudiéndose apreciar la diferencia de propiedades al estar construidas sin la idea de formar un bloque, sino una sucesión de elementos.

Dado que la entidad constructora es la misma para un gran número de viviendas (en general la propia Corporación de Desarrollo) y debido a criterios de rapidez y economía, se producen los característicos efectos de repetición de modelos, monotonía y confusión visual, paliados a veces por la explotación de la topografía como el único factor de movilidad formal, si bien frecuentemente se llegue a casos límite y los efectos sean los contrarios.

Una característica de las New Towns es la uniformidad en su arquitectura residencial; se pueden citar casos extremos como Telford y Runcorn (entre los más recientes) en donde barriadas enteras están compuestas de dos o tres tipos de casitas, ordenadas de todas las maneras posibles, pero manteniendo constantes los materiales, el color, etc., siendo por tanto muy difícil apreciar las pequeñas diferencias —cuando las hay— de orientación o colocación respectiva, efectos que, junto a las densidades antes mencionadas dan lugar a una total despersonalización de estas zonas residenciales, con falta absoluta de elementos singulares o referenciales y en las que la orientación resulta difícil.

Las ilimitadas perspectivas de los «terrace» se suceden a las laberínticas composiciones de casas pareadas o agrupadas de todas las formas posibles, pero manteniendo siempre constantes sus características externas, lo que no permite variedad alguna excepto si se analizan detalladamente. Si de las ciudades antiguas se ha dicho que presentan una armonía dentro de la variedad, en las New Towns podría decirse que, aun cuando sus edificios vanan, la monotonía se mantiene.

Cuando la densidad aumenta aparecen otras formas de agrupación residencial que permiten una mayor variedad formal; así el ejemplo más sencillo —la torre— rompe las perspectivas creando diferentes planos, si bien se emplea siempre con gran timidez y sin pretender agruparla a otros tipos de edificación.

En algunos casos aislados se han experimentado complejos diseños residenciales en los que sin alterar su unifuncionalidad se ha procurado crear ambientes de un mayor interés. Si bien su resultado es opinable, siendo sus usuarios quienes deberán hacerlo, la escena urbana mejora sensiblemente ofreciendo además mayores posibilidades de variedad de uso para niños, ancia-



New Towns, ¿nuevas ciudades?

nos, etc. Todo ello además favorecido por la superior densidad que crean, lo que entraña mayores oportunidades de contacto y comunicación.

En definitiva, a las razones de sencillez y economía, cabría oponer las de ambiente y escena urbanas, conceptos difícilmente cuantificables, pero de indudable importancia.

Las zonas industriales

Debido al rígido concepto de una radical segregación de las zonas de diferentes funciones, es norma general en todas las New Towns el separar del resto la zona industrial, en donde trabaja la mayor parte de la población activa.

Según se indicaba al principio, al querer huir de un mal provocado por las industrias de la época —sin duda molestas por sus ruidos, humos, y aspecto externo— se ha caído en el extremo opuesto, al no considerarse que lo que antes fue nocivo, tal vez dejara de serlo al cambiar —con el nivel tecnológico y de diseño actuales— el concepto de zona industrial.

De esta manera, al negar por principio la posibilidad de todo contacto residencia - industria, se ha perdido la oportunidad de crear una escena urbana más variada, y de evitar los vacíos que se producen en ambas zonas cuando empieza o acaba la jornada laboral. Exceptuando algunos casos aislados —Harlow, por ejemplo— en los que aún se forman humos y olores molestos, y cuyo aspecto externo es sucio y poco atractivo por la edad de las construcciones, en las demás, en las que las edificaciones son más modernas, el nivel medio de diseño y acabado exterior no solamente no hubiera molestado en las zonas residenciales, sino que además les hubiera proporcionado la variedad ambiental y funcional que tanto necesitan.

Sin entrar en otras consecuencias de carácter funcional o económico, y analizando únicamente los problemas de imagen o ambientales, parece claro que algunos de los edificios destinados a oficinas, laboratorios de precisión, montaje de aparatos, administración, etc., y todas aquellas que no tuvieran necesidad de transporte pesado o procesos de elaboración molestos, hubieran podido contrarrestar en parte el fenómeno antes aludido. Parece lógico además que siendo la Corporación de Desarrollo —organismo autónomo y de carácter público en sus fines— la única propietaria del suelo disponible y encargada además de velar por el desarrollo de la New Town, no hubiera sido difícil el orientar y alterar sobre el propio terreno las indicaciones de un Plan ya elaborado.

Una vez más, las respuestas concretas a un problema específico se han generalizado para todos los demás, y los resultados están a la vista.

Se da la circunstancia que al ser también fin de la Corporación de Desarrollo la construcción de las viviendas, como ya se ha dicho triunfan los criterios de rapidez y economía, con los efectos ya comentados, mientras que en las zo-



Letchworth, zona industrial (1903). Aun no habiendo sido construida bajo la New Towns Act, Letchworth marca un nuevo concepto en la construcción de ciudades.



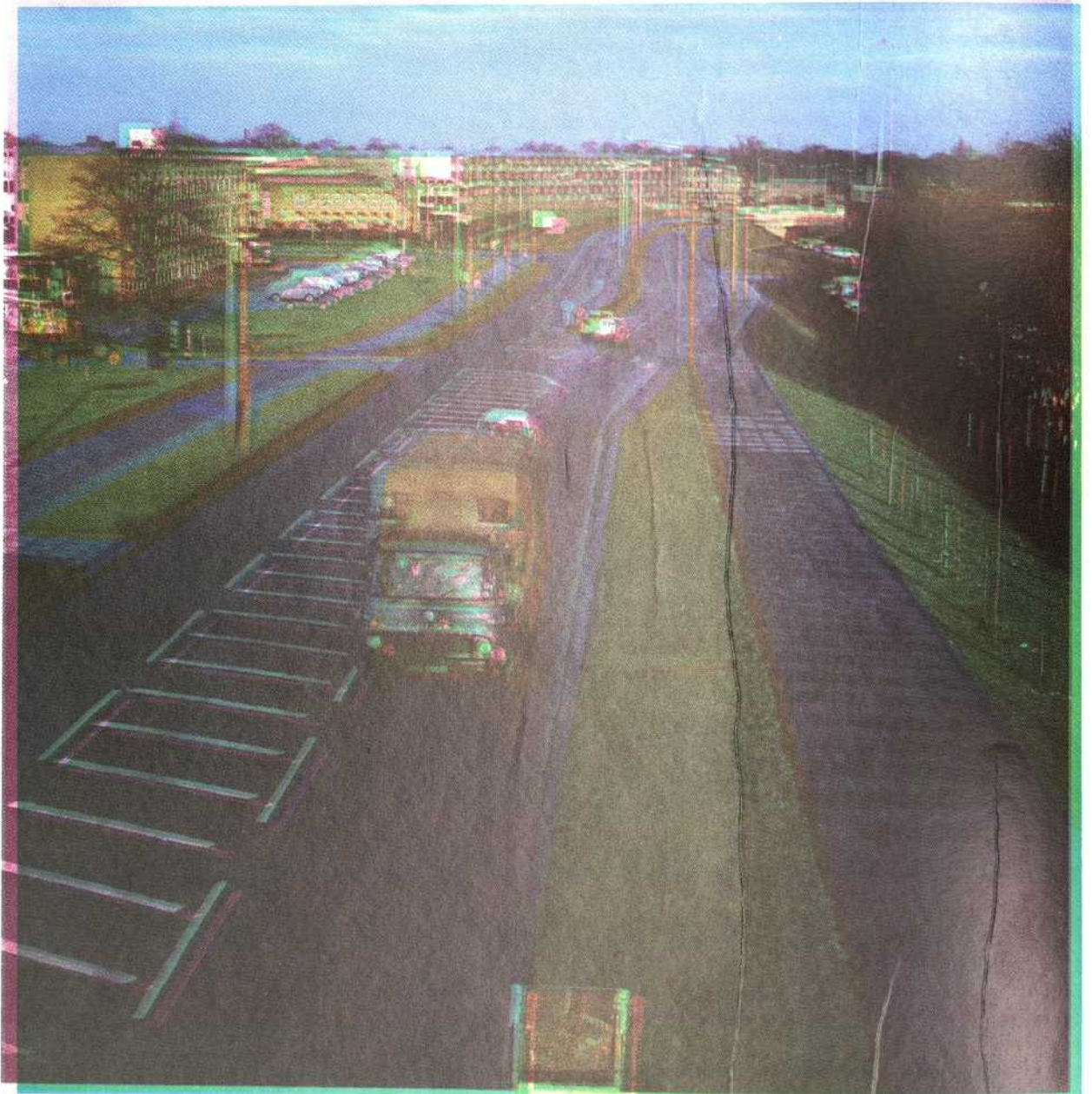
Stevenage, zona industrial.




Telford, zona industrial.



Telford.



Stevenage.


New
Towns,
¿nuevas
ciudades?

nas industriales, bien por aspectos propagandísticos o de prestigio, la mayoría de las empresas procuran que sus sedes sean edificios hechos según proyectos originales, de lo que resulta la variedad y riqueza formal. Zonas industriales como las de Telford, Stevenage, Cumbernauld, etc., son claros ejemplos de este resultado, no solamente por sus edificios, sino también por la jardinería, viales, alumbrado y otros elementos de equipamiento urbano, y en las que muchos de estos elementos son estéticamente más valiosos que la mayoría de los de las zonas de vivienda. La prueba de ello es que rara es la Corporación de Desarrollo que no enseña con orgullo (bien en visitas o publicándolo en folletos propagandísticos) la zona industrial de la New Town a su cargo, haciendo hincapié en la calidad de la urbanización, edificios y condiciones generales del área.

La segregación de la mayoría de los puestos de trabajo de la zona de viviendas crea, además, en el aspecto funcional, otras consecuencias desfavorables, que también es preciso recordar. En primer lugar obliga a unos desplazamientos pendulares excesivos e innecesarios con otros planteamientos más flexibles. Como tales desplazamientos no son constantes durante el día, es difícil absorberlos con un sistema de transporte colectivo rentable, lo que determina la proliferación del automóvil privado en los aparcamientos de las zonas de empleo.

El uso masivo del automóvil privado por los empleados obliga a una inversión en vías públicas muy costosa y que incluso puede llegar a ser impedimento para el desarrollo industrial de la zona. Así el Plan General de Stevenage limita el crecimiento de la zona industrial a 25.000 empleos adicionales, pues de rebasar esta cifra y dado el uso previsto de un automóvil por cada dos empleados, sería preciso una inversión excesiva en viales, además de una desproporcionada reserva de suelo de uso industrial para cubrir las necesidades de aparcamiento.

La impresión que se recibe al recorrer una cualquiera de estas zonas es la poca utilización que se hace de su sistema de accesos y vías rodadas, ya que durante la mayor parte del día están empleadas muy por debajo de su nivel máximo.



Hemel Hempstead, Town Centre.

De hecho, el tener que planear la estructura viaria con capacidad suficiente para absorber unos máximos (hora de entrada y salida al trabajo) obliga a superar en mucho lo que sería necesario de ser más uniforme la distribución laboral.

Parece ser que en las últimas New Towns en construcción o en preparación ya se han superado los primitivos esquemas e incluso se plantea la necesidad de redactar Planes que dejen abiertas el mayor número de posibilidades, de tal modo los de Runcorn, Washington, Livingston, etc., reparten las áreas industriales, y en el de Milton Keynes se especifica que dejará pendientes para el futuro el mayor número de decisiones posible, pasos todos ellos que podrían estar encaminados a un hipotético futuro en el que, basados en la existencia de un organismo encargado de velar en cada momento por el desarrollo físico de la comunidad y propietario del suelo, pudiera prescindirse de esquemas tan radicales decidiendo en cada caso la integración o segregación de cada industria según cumpla o no los requerimientos necesarios, pero nunca excluir «a priori» de las zonas residenciales otros usos o funciones que, lejos de interferir, les complementan.

El Town Centre

Es evidente el interés que presenta el concepto del Centro Cívico - Comercial de las New Towns, que se construyeron rompiendo los moldes tradicionales y al uso, en contra del escepticismo de unos y la abierta oposición de otros.

Como caso ejemplar está el Centro de Stevenage, cuyo proyecto creó una constante y abierta oposición por parte de los comerciantes, reacios a adoptar nuevos sistemas de atracción de clientes, pero una vez vencidos los obstáculos se convirtió —al ser el primero en materializarse— en modelo para todos los demás, que con pequeñas variantes han repetido el mismo esquema, cuyas características fundamentales son: a) Recinto de dominio absoluto o casi absoluto del peatón; b) Concentración de comercios y grandes almacenes; c) Mezcla con otras funcio-



Stevenage, Town Centre.

nes, tales como administrativas, iúdicas y culturales etc., y d) Creación de ambientes con idea escénico - ambiental.

Únicamente son dos los Centros que se han separado formalmente de este esquema, el de Hemel Hempstead y el más reciente de Cumbernauld. el primero construido durante una época en la que los enemigos de las nuevas ideas de diseño contaban con el propio ministro de la Vivienda, quien en unión de la Federación de Locales Comerciales Múltiples consiguieron ganar la batalla centrada en la elección entre los dos proyectos que se discutían, uno con una gran plaza peatonal y otro con una larga calle y con los comercios dispuestos a la manera tradicional, es decir. longitudinalmente sobre las dos aceras, por entre las que se dispuso una vía de tráfico rodado. Este esquema ha creado una calle comercial por la que normalmente la circulación de vehículos discurre con dificultad debido a los numerosos pasos de peatones que la cruzan (y que en Gran Bretaña son respetados) y porque sus dimensiones y diseño no soportan el

Sin duda es el Centro Cívico el único lugar de la New Town que puede recordar el concepto clásico de ciudad; en él se combinan los múltiples usos a los que sirven sus edificios. Es punto focal para la población, bien por necesidad o simplemente deseo, y constituye el elemento fundamental de la imagen de la New Town. Cuando se habla de una New Town rara es la vez que no se asocia su idea con la de su Centro, sin duda por el esfuerzo propagandístico de sus promotores.

En efecto, el hecho de albergar los edificios singulares y representativos le confieren el carácter de símbolo inequívoco de la totalidad, esta imagen es la que más fácilmente surge en la idea general que de ella tienen sus habitantes.

Como caso extremo se puede mencionar el de la New Town de Cumbernauld, cuya arquitectura residencial e industrial, aun siendo de gran calidad, no presenta grandes innovaciones formales, mientras que su Centro es un auténtico esfuerzo para conseguir soluciones nuevas (tanto funcionales como escénicas), de tal manera que pre-



Cumbernauld, Town Centre.



East Kilbride, Town Centre.

intenso tráfico que las tiendas y oficinas generan, con lo cual la primitiva idea de sus defensores, que era la de facilitar la llegada de los clientes, se ha visto —en parte— anulada.

El segundo Centro, de características diferentes, es el actualmente en construcción para Cumbernauld, en Escocia. Este es no solamente un concepto nuevo de Centro, sino que refleja una nueva idea sobre la yuxtaposición de sus funciones, zonificación y escena urbana. Dispuesto en una gigantesca estructura de seis plantas, y que cambia el concepto plano del Centro por otro de carácter espacial o tridimensional. Con el fin de evitar que se quede vacío, a determinadas horas, como les ocurre en general a todos los de las New Towns, se han incluido funciones que generan actividad a todas horas; la disposición de rampas, escaleras, ascensores, etc., facilita el cambio de un nivel a otro, y el juego de patios y calles interiores crea una complejidad que tiende a evitar la sensación de frialdad que dan los espacios pensados para albergar a muchas personas cuando quedan vacíos.

guntado un escocés sobre qué le parecía Cumbernauld, dio la respuesta: «too much concreten (demasiado hormigón), dándose la circunstancia de que este material está únicamente empleado masiva y aparentemente en su Centro, nunca en las viviendas o edificios industriales.

Si bien la idea básica se mantiene en general constante, la evolución de la técnica y el diseño hace que en los ejemplos más recientes los resultados sean superiores a los primitivos; últimamente ya se emplean los dos o más niveles de forma generalizada, y si en los primeros construidos la protección climática se limitaba a unas marquesinas o viseras a lo largo de las fachadas comerciales, los últimos se están construyendo completamente cubiertos. Además, y debido a esa idea de representatividad que desean para su Centro, los materiales, diseño y ejecución son generalmente de calidad muy superior al empleado en el resto de la New Town.

De todo ello resulta que el Centro es el único lugar con posibilidades de recordarse, acentuado además por la uniformidad y monotonía del resto. Generalmente se disponen uno o varios edifi-



New
Towns,
¿nuevas
ciudades?



Hatfield, Town Centre.

Hemel Hempstead.





Stevenage.



Hemel Hempstead.



Welwyn Garden City.

cios altos, dedicados a oficinas, otros edificios de usos diversos dispuestos con criterios de creación de una escala humana y espacios abiertos de cuidado diseño, en los que se colocan frecuentemente objetos simbólicos o funcionales siempre con la idea de acentuar su carácter de puntos focales o hitos.

Estos elementos son a veces edificios pertenecientes al antiguo casco urbano, derribado para construir el nuevo y que una vez restaurados siguen manteniendo su primitiva función, como en los casos de Hemel Hempstead, Basildon, Runcorn, etc., o en Crawley, en donde han instalado en la plaza peatonal un antiguo tenderete para músicos, y que se emplea en las grandes solemnidades.

Cuando no es posible contar con la ayuda de elementos viejos, se crean otros nuevos, en su mayoría relojes, fuentes y juegos de agua, esculturas, etc., como en los Centros de Stevenage, East Kilbride, Glenrothes, etc.

Al ser el Centro el único sitio de carácter multifuncional, y para ciertas de ellas el único que las satisface, es también el único sitio que presenta animación durante el día (al menos en los laborables), si bien a media tarde empieza a decaer según van cerrando los comercios, para ser nula a las primeras horas de la noche. En los días festivos, al estar cerradas las tiendas y oficinas públicas, el único atractivo del Centro lo constituyen los pocos locales de espectáculos o diversión, que no bastan para mantener el nivel alcanzado en los días laborables, resultando vacíos y desagradables, sin ofrecer ningún aliciente para su uso (ni siquiera de consumo escénico).

Debido a los criterios de planeamiento, el Centro es un auténtico generador y sumidero de gran parte de las funciones de la New Town, y por su situación (generalmente ocupa el centro de gravedad del área) se convierte además en un nudo de actividades y recorridos, con lo cual tiene asegurado un número elevado de usuarios. Al ser por tanto lugar de reuniones organizadas es también donde se congregan los que quieren tomar parte —aunque pasiva— de la escena urbana, ver y ser vistos, distraerse o satisfacer las necesidades de contacto y relación social tan difícil en el resto de la New Town. Es el lugar en donde se producen acontecimientos, es, en definitiva, el único sitio de la actividad lúdica espontánea.

Por último es necesario mencionar otras importantes actividades del Centro que conforman su imagen física. Son aquellas de carácter especial celebradas periódicamente o de manera excepcional. Entre las primeras, las que más influyen en el ambiente urbano son los mercados al aire libre, de tradición comercial o regional y que con diferente frecuencia se instalan en alguna plaza o zona reservada para ellos. El efecto colorista y escénico es muy interesante, contrastando la moderna arquitectura de los edificios con los tenderetes de lona y mercancías expuestas, además de la animación y contactos que generan.


New
Towns
¿nuevas
ciudades?

Entre los acontecimientos de tipo excepcional celebrados en el Centro que — como los anteriores — ayudan a crear y mantener su imagen, están todos los actos públicos, bien sean políticos o simplemente representativos como ceremonias, visitas de miembros de la Familia Real, etc., que por necesidades de espacio, accesibilidad y escenografía se llevan a cabo en él.

Una vez más el Centro cumple la función de la Plaza, como el único lugar público, multifuncional y de imagen definida, necesario y repetido en todas las comunidades.

La calle, el peatón

Las New Towns parecen estar pensadas para ser recorridas en coche, no solamente por las facilidades que se prestan a este tipo de transporte, sino también por los inconvenientes planteados a los peatones.

Entre aquéllas, la más importante es, sin duda, el magnífico entramado para tráfico rodado, estudiado de manera que lo haga fluido y rápido, con un sistema que permite la eliminación de semáforos, y facilitando los aparcamientos en todas las zonas, mientras que entre los inconvenientes para los peatones, figura en primer lugar el sistema de Unidades Vecinales, que dispersa unos lugares de otros, haciendo enormes las distancias a recorrer; además, al haber dado preferencia al automóvil, y con el pretexto de hacer más seguros los recorridos peatonales, éstos se ven obligados a frecuentes rodeos, subidas y bajadas para evitar el tráfico rodado o, visto de otro modo, para no interferido. De las dos posibilidades que existen para lograr una coexistencia de ambos sistemas se ha optado por dar preferencia al coche, procurando que éste llegue pronto y fácilmente, y como al hacerlo su velocidad puede ser peligrosa se aleja a los peatones de su proximidad.

Quizá en determinados casos hubiera sido interesante supeditar los vehículos a los peatones, limitando su velocidad con los recursos que el diseño ofrece. Como consecuencia de esto, el concepto tradicional de la calle desaparece, para en su lugar existir vías de tráfico rodado y vías de peatones, a veces juntas y a veces segregadas.

Si bien hay casos como Runcorn y Milton Keynes en los que se ha planteado una seria utilización del transporte colectivo, la mayoría de las New Towns están proyectadas para el coche familiar; las primitivas se han quedado insuficientes para el aumento imprevisto del índice de motorización, las últimas ya se piensan con mayores y mejores dotaciones viales, pero lo que no se plantea es la necesidad o la conveniencia de si cada familia debe o no usar su propio vehículo.

Tal vez un diseño distinto y unos criterios de zonificación más flexibles hanan innecesarios gran parte de los automóviles privados que diariamente se trasladan de un punto a otro, y una densidad más alta o una distribución poblacional



Hatfield.



Stevenage.



Stevenage.



Harlow.



Cumbernauld

tendente a ello podría hacer rentable el uso de transportes colectivos generalizados.

La baja densidad de las zonas residenciales, unido a la necesidad de guardar el vehículo cerca o incluso junto a la propia vivienda, obliga a una proliferación de fondos de saco, que si bien a veces es consecuencia de una política de zonas libres de coches (esquemas tipo Radburn) otras es únicamente el problema de llegar al garaje individual el que obliga a estas costosas ramificaciones viales; trayendo además como consecuencia que para el no familiarizado resulte confuso y hasta difícil encontrar o seguir determinada dirección, acentuado por la mencionada falta en las zonas residenciales de elementos singulares que sirvan de orientación.

Con todo ello, la ya marcada monotonía formal y ambiental de las zonas residenciales se acentúa al tener que construir los garajes individuales, bien aislados o en grupo, ya que últimamente se considera como necesario su inclusión en todo programa de construcción de viviendas.

Pero la desaparición del concepto tradicional de calle no es solamente efecto de la segregación coche - peatón, aunque ésta sea una de las razones. Las más importantes son la baja densidad y la unifuncionalidad de las zonas residenciales. En efecto, al disminuir la posibilidad de intercambios o encuentros, los peatones se hacen también menos frecuentes, las enormes distancias obligan a desplazamientos según otros medios de transporte, así como la falta de una diversidad funcional impide el paseo con otros propósitos diferentes de los estrictamente de traslado, como, por ejemplo, mirar escaparates, o simplemente el presenciar una escena. Por otra parte, la propia estructura y distribución laboral de la New Town, hace que durante la jornada de trabajo las zonas residenciales queden privadas de gran parte de sus habitantes, así como de los niños en edad escolar, y posteriormente la T.V. reemplaza otros posibles medios de entretenimiento difíciles además si no se quiere llegar hasta el Centro, con lo cual tampoco después del trabajo la calle cobra vida o animación.

Es únicamente en los días festivos cuando la calle es soporte de otras actividades diferentes, tales como lavar o reparar el coche, estacionado en la puerta, pero tampoco puede decirse que tales actividades enriquezcan la escena o ambiente urbanos.

Todo ello hace que en general estén vacías, sin interés, y que el espectáculo que ofrecen al peatón sea monótono y falto de la animación propia de cualquier ciudad y que, sin duda, favorece la creación del estado de ánimo que los propios ingleses han llamado «New Town Blues».

Como consecuencia y prescindiendo de la probada trascendencia de los sistemas jurídico - administrativos que han hecho posible la creación de las New Towns, cabría preguntarse si los criterios generales del planeamiento y del diseño y la realización de los mismos son los adecuados para crear las sutiles y complejas tramas funcionales, ambientales y de relación que caracterizan a toda ciudad. Sin ellas y en pequeña escala sólo pueden crearse barrios residenciales, colonias de veraneo y otras agrupaciones humanas de carácter primario.

Para que una comunidad tenga la categoría de ciudad no basta con que alcance unos determinados índices poblacionales, laborales, comerciales, etc., es preciso además que sus habitantes puedan desarrollarse y desenvolverse en un medio físico que les permita la imaginación — tanto infantil como adulta —, la independencia respecto a moldes ajenos a ellos y establecidos previamente, la diversidad en su más amplio sentido, y la espontaneidad en su conducta.

Todas aquellas realizaciones urbanas que no tengan presente estas necesidades subjetivas correrán el peligro de dar prioridad a que sus habitantes trabajen, consuman y descansen de la manera más adecuada para satisfacer los objetivos de un plan socio - económico superior y ajeno, por tanto, a ellos, lo que podría acercarse bastante a un nuevo concepto: la estabulación humana. ■