



# Información Temática

---

## I. PROCESO DE FORMACION Y EVOLUCION DE LAS NEW TOWNS

Por Lino Cubillo

### Antecedentes

Creación en **1887** de Port Sunlight y de Bournville en **1895**, cerca de Birmingham y Liverpool respectivamente, para los obreros de los complejos industriales de Cadbury (cacao) y Lever (jabón).

**1898.** Publicación de «Tomorrow: a peaceful path to real reform», por E. Howard, pionero y defensor de las ideas de crear ciudades - jardín como entidades propias autosuficientes en empleos y dotaciones colectivas y de un tamaño limitado a las 30.000 personas.

**1898.** Fundación por E. Howard de la Garden Cities Association.

**1902.** Creación por E. Howard de Letchworth, a 50 kilómetros de Londres, según el Plan de R. Unwin.

**1920.** Comienzo de Welwyn Garden City, para 40.000 personas, bajo la gestión de la Compañía de Howard, de carácter privado.

**1940.** Informe Barlow recomendando al Gobierno la creación en gran escala de nuevas ciudades, basado en principios económicos, fundamentalmente el ahorro en tiempo y energías en los largos viajes al trabajo.

**1940-1944.** Guerra Mundial, bombardeo de Londres y otras áreas urbanas, añadiendo otro factor a la necesidad de construir nuevas viviendas.

**1944.** Plan para el Gran Londres, en el que Patrick Abercrombie sugiere la necesidad de la creación de ciudades satélite alrededor de Londres a fin de descongestionarlo de industria, comercio y habitantes.

**1945.** Creación del New Towns Committee, dirigido por Lord Reith con los fines de: «considerar las cuestiones de establecimiento, desarrollo, organización y administración que surgirán en la creación de nuevas ciudades como consecuencia de la política de descongestión de áreas urbanas».

**1946.** Recomendaciones del Reith Committee; entre las que destacan:

- a) Cada ciudad deberá ser construida por una Corporación pública patrocinada por el Gobierno y con fondos del Tesoro.
- b) A dicha Corporación se le deberá dotar con poderes legales suficientes para su tarea, estando sujeta a la supervisión del Ministro.
- c) El tamaño deberá estar comprendido entre los 30.000 y 50.000 habitantes.
- d) A pesar de que el Tesoro prestará los fondos necesarios y será —por tanto— responsable, la Corporación deberá tener poderes para gastar dinero en los servicios no lucrativos, como alcantarillado, agua, pavimentación, etc.

**1946.** Promulgación de la «New Towns Act», cuyo texto se apoya notablemente en el informe Reith. Dicha ley, autoriza a las Corpo-



raciones a comprar el suelo necesario para el desarrollo de la ciudad, así como llevar a cabo las obras de infraestructura y edificación de la misma.

1961. Creación de la Comisión para las New Towns, cuyos fines serán el tomar a su cargo y manejar las propiedades de cada Corporación, una vez que sus objetivos estén logrados.

### Las New Towns

Aceptando una clasificación ya establecida, las New Towns se pueden estudiar en tres grupos o familias, en los que las características de planeamiento, motivos de su creación y objetivos marcados, son lo suficientemente análogos como para poder generalizarlos, evitando así la repetición de unos caracteres comunes.

El primer grupo engloba a las designadas durante los años 1947 a 1950, el segundo, cuyo prototipo es Cumbernauld, es un caso especial en cuanto a los criterios de planeamiento, y surge como solución de algunos de los problemas planteados en las anteriores.

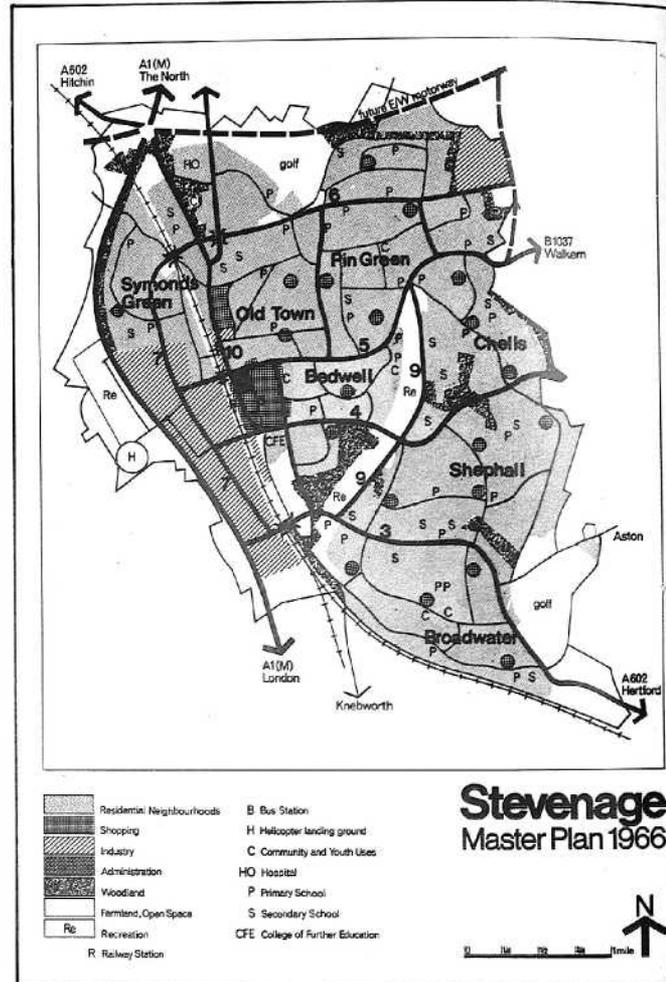
Por último, el tercer grupo, engloba a las designadas posteriormente a 1960. Si bien, debido a la evolución en los criterios de planeamiento de los últimos años, este grupo ya no presenta la homogeneidad del primero, sin embargo se ha preferido no subdividirlo puesto que además una parte importante de sus componentes están todavía en fase de proyecto.

### Grupo I

Basa sus características en una absoluta zonificación según los usos con el fin de evitar todo contacto residencia-industria, una separación de la población en Unidades Vecinales, de tamaños variando entre 5.000 a 10.000 habitantes según los casos, y dotadas de escuela primaria, comercios de uso diario y otros servicios indispensables, con el ingenio propósito de crear vínculos sociales entre sus habitantes, una baja densidad y gran dotación de espacios verdes. El tamaño variaba de 30.000 a 80.000 habitantes.

Como consecuencia de todo ello, el esquema general de este grupo es una serie de zonas residenciales separadas por vías rodadas y espacios verdes, un Centro Cívico, con las dotaciones colectivas que sirven a toda la ciudad, y una zona industrial que en general se dispone en un extremo o al borde del área designada. El sistema viario está generalmente compuesto por unas carreteras principales de tipo radial que confluyen en el Centro Cívico, y que se enlazan por un anillo o vía de circunvalación, aunque esta última puede no existir en algunos casos. Las zonas residenciales están servidas por otras vías secundarias y por múltiples fondos de saco con el fin de dejar amplias áreas libres de tráfico rodado.

La segregación coche-peatón es elemento invariante, si bien menos acentuado que en las

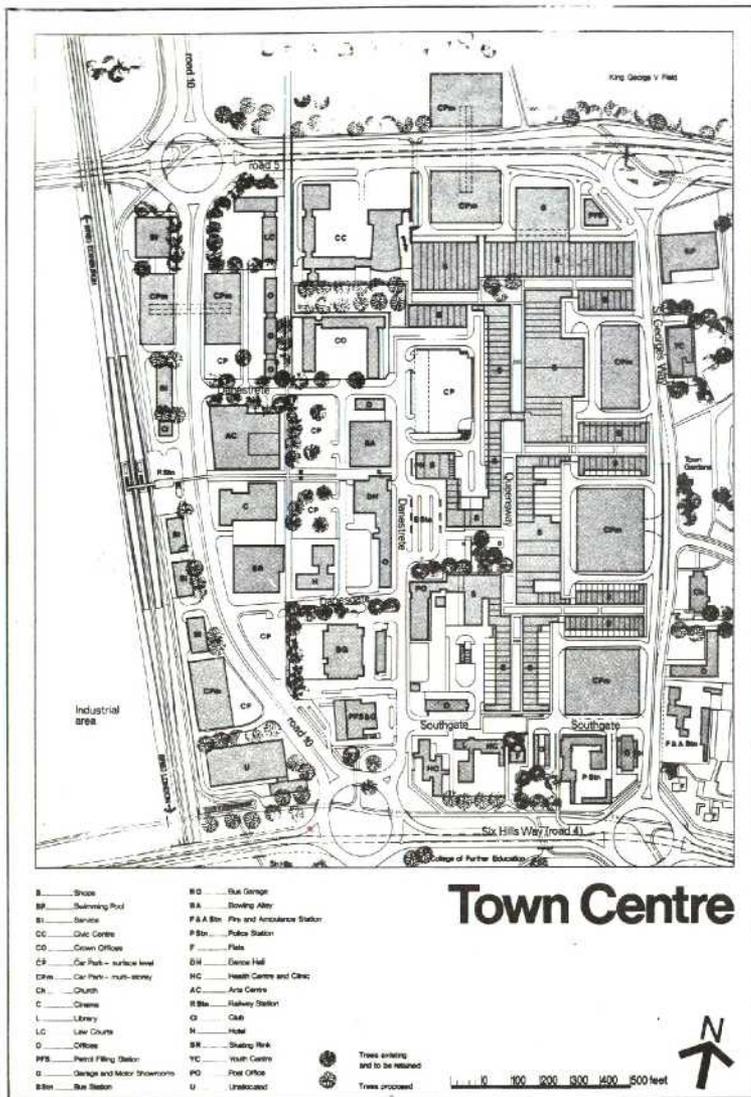


Stevenage. Master Plan

New Towns de posterior ejecución, en las que el desarrollo vial lo hace imprescindible.

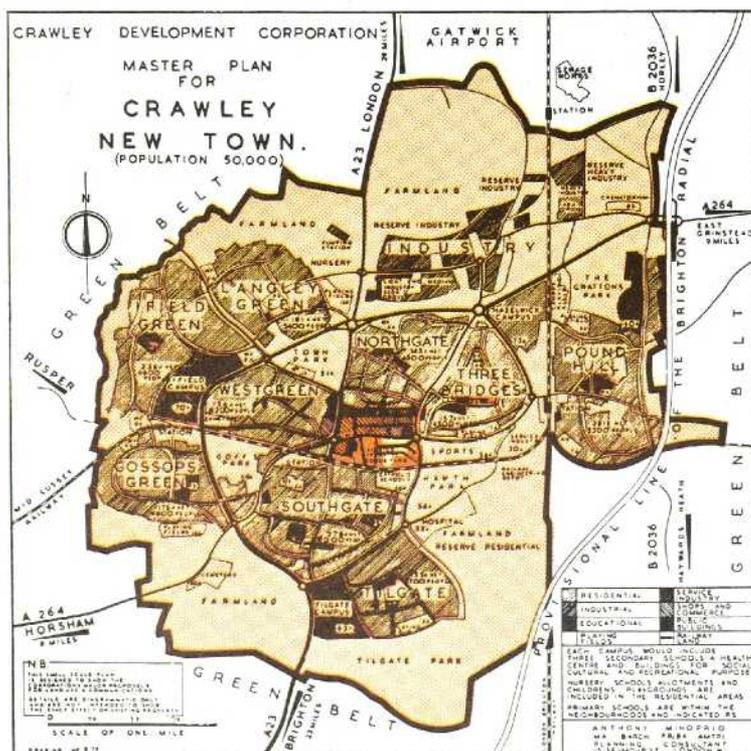
**STEVENAGE (1946).** Diseñada con el propósito de descongestionar Londres. El primitivo Plan preveía una población máxima de 60.000 habitantes repartidos en seis Unidades Vecinales de 10.000 cada una y con los servicios primarios correspondientes. Posteriormente, este Plan ha sido revisado en 1955 y 1966 hasta alcanzar la cifra máxima de 105.000 habitantes. El área diseñada final, ocupa 2.500 hectáreas. Los principios básicos del planeamiento, son el ya mencionado de Unidades Vecinales, segregación coche-peatón (especialmente en las últimas zonas construidas), y segregación funcional.

**CRAWLEY (1947).** Diseñada con idéntico propósito que la anterior. El primer Plan, elaborado en 1949, preveía una población final de 50.000 habitantes, aumentados a 80.000 poste-



Stevenage. Centro

Crawley. Master Plan



riormente. La superficie ocupada es de 2.520 hectáreas. El Plan prevé la creación de once Unidades Vecinales dotadas de los equipamientos usuales. En 1962, fueron transferidos todos los poderes y propiedades de la Corporación a la Comisión para las New Towns.

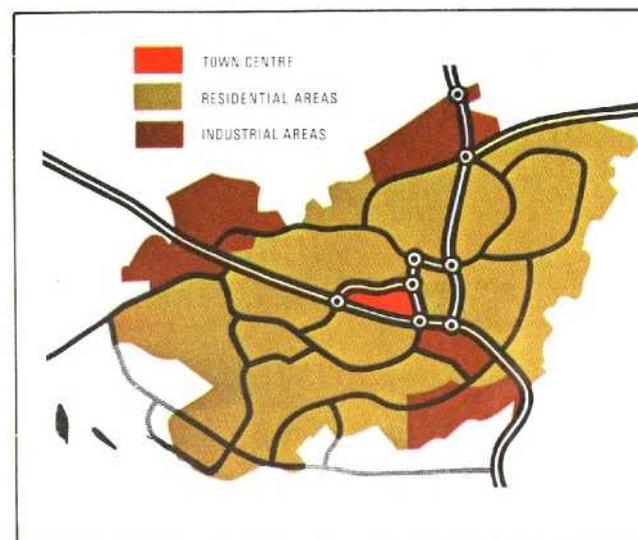
**HEMEL HEMPSTEAD (1947).** Diseñada para albergar y dar ocupación a 80.000 personas del área de influencia de Londres. Ocupa una extensión de 2.360 hectáreas, en las que se sitúan las diez Unidades Vecinales que la integran. Ha sido igualmente transferida a la Comisión para las New Towns.

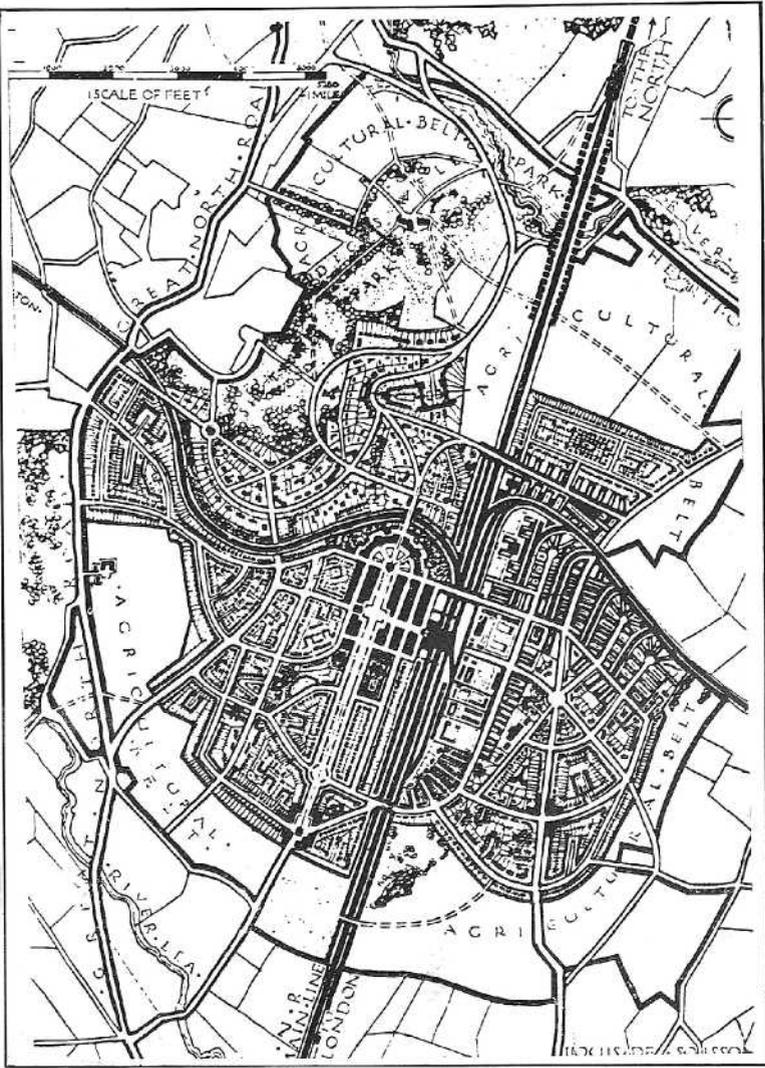
**HARLOW (1947).** Planeada para albergar a 90.000 habitantes, se crea con idénticos propósitos que las anteriores. El Master Plan prevé unas densidades netas algo superiores que las normales en este grupo a cambio de mayores espacios verdes, que se disponen entre las cuatro Unidades Vecinales que forman la ciudad. Como es usual, se le dota de un Centro Cívico-Comercial y tantos Centros de Vecindad como Unidades hay.

**NEWTON AYCLIFFE (1947).** El motivo de su creación es proporcionar alojamiento y servicios a una cercana zona industrial. Se planeó en principio para 10.000 habitantes, y tras posteriores aumentos se ha llegado a una población futura máxima de 45.000. Los principios generales de planeamiento son los mismos que en otras New Towns de la época: la segregación funcional, creación de Unidades Vecinales independientes, etc.

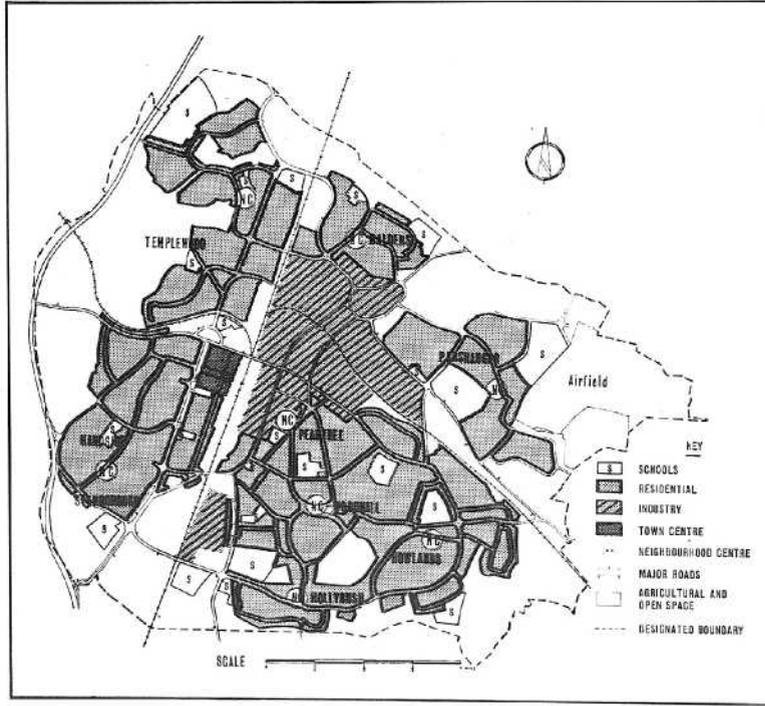
**EAST KILBRIDE (1947).** Con el propósito de descongestionar Glasgow y para una futura población de 100.000 habitantes que se distribuirán en seis Unidades Vecinales a la manera tradicional, ocupando una extensión total de 4.000 hectáreas.

East Kilbride. Esquema general





Welwyn. Plan inicial



Welwyn. Plan actual

**PETERLEE (1948).** Creada para satisfacer una necesidad local de viviendas a la vez que para diversificar la industria existente, y para una población futura de 30.000 habitantes. En un principio el Plan estuvo condicionado por la existencia de importantes yacimientos carboníferos en el subsuelo —base de la actividad local—; posteriormente se han ido desarrollando las seis Unidades Vecinales que forman su estructura residencial.

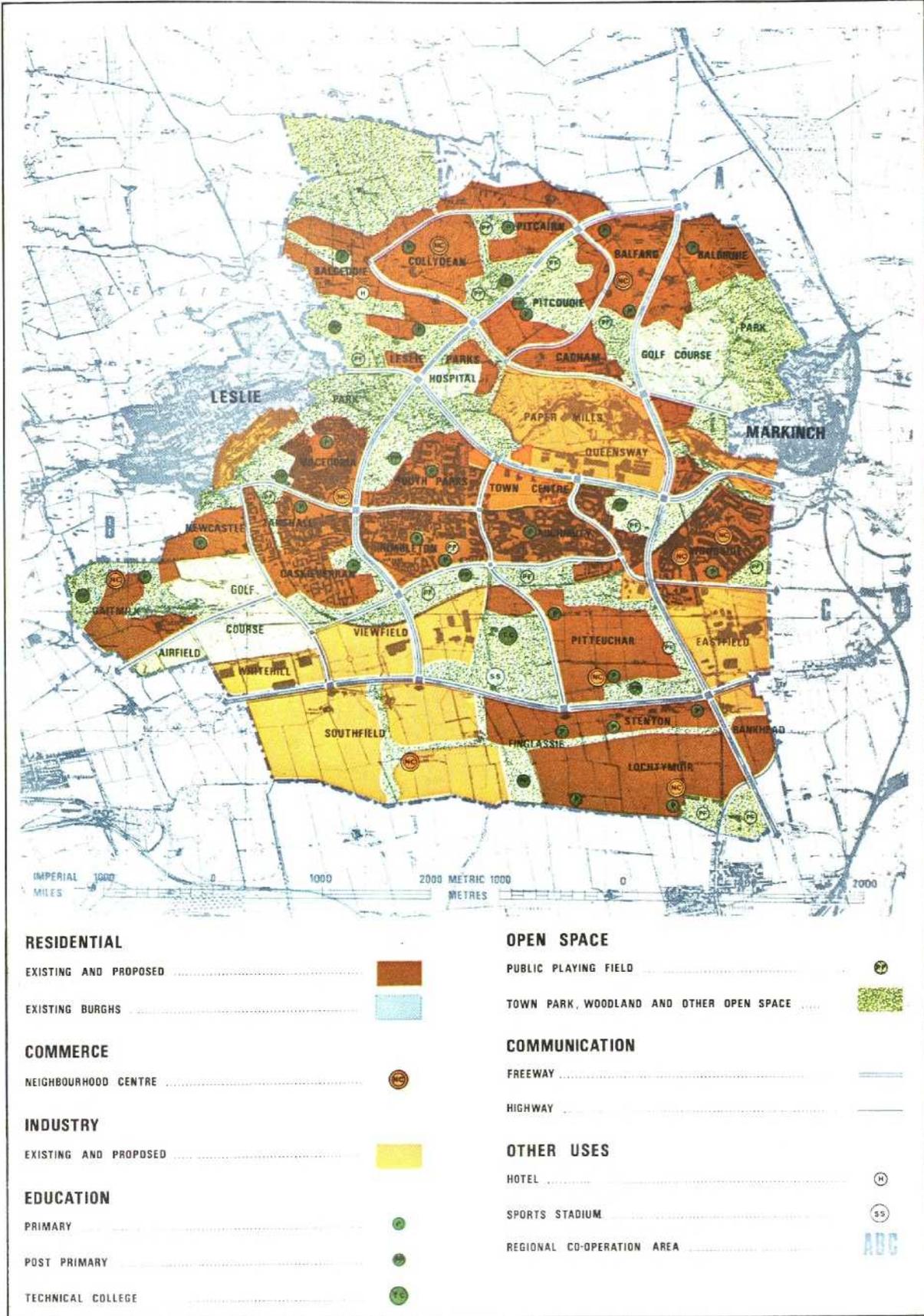
**HATFIELD (1948).** De propósitos diversos, además de ayudar a la descongestión de Londres, pretende servir a la industria aeronáutica de las cercanías y también diversificar la oferta de empleos con otras diferentes industrias. La población planeada es de 29.000 habitantes, repartidos en siete Unidades Vecinales. Actualmente ha pasado a depender de la Comisión para las New Towns, al haber alcanzado prácticamente sus objetivos fundacionales.

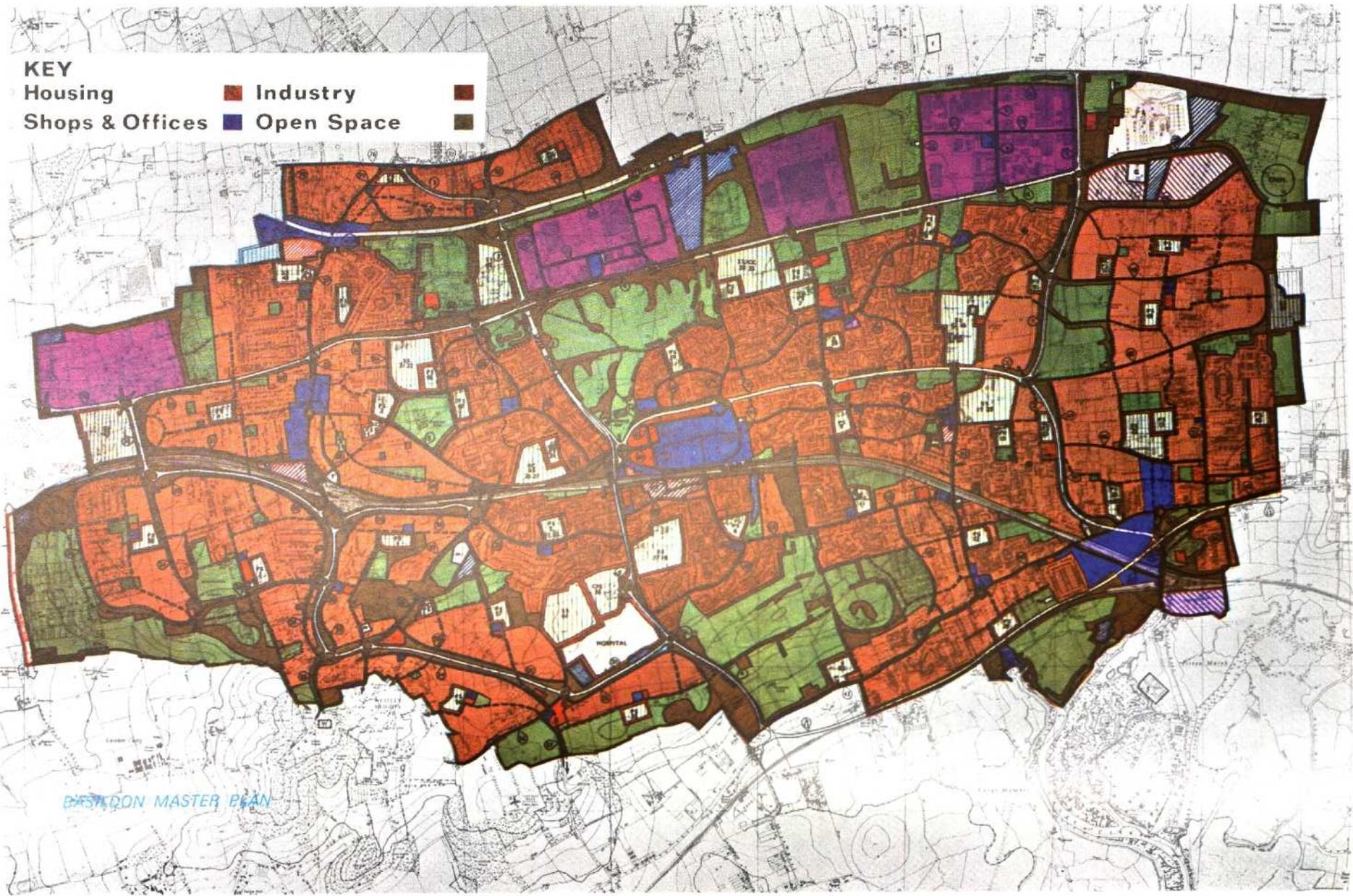
**WELWYN GARDEN CITY (1948).** Iniciada por E. Howard y su Compañía de carácter privado, fue posteriormente acogida bajo la New Towns Act, con objeto de terminar su desarrollo. La población máxima planeada es de 50.000 habitantes, dispuestos en ocho áreas, las primitivas, construidas por la citada Compañía entre 1920 y 1937. Ultimamente se termina una de ellas para la Comisión para las New Towns, a la que se han transferido todas las atribuciones de la Corporación creada en 1948. Es el ejemplo más característico del concepto de ciudad - jardín, iniciado por Howard y mantenido por los responsables posteriores.

**GLENROTHES (1948).** Planeada para 95.000 habitantes que en principio se pensó fueran las familias de los trabajadores de las minas cercanas de carbón, si bien posteriormente este objetivo se amplió al ser también punto de descongestión de Glasgow. Los criterios de planeamiento son los usuales, es decir, de Unidades Vecinales en torno al Town Centre.



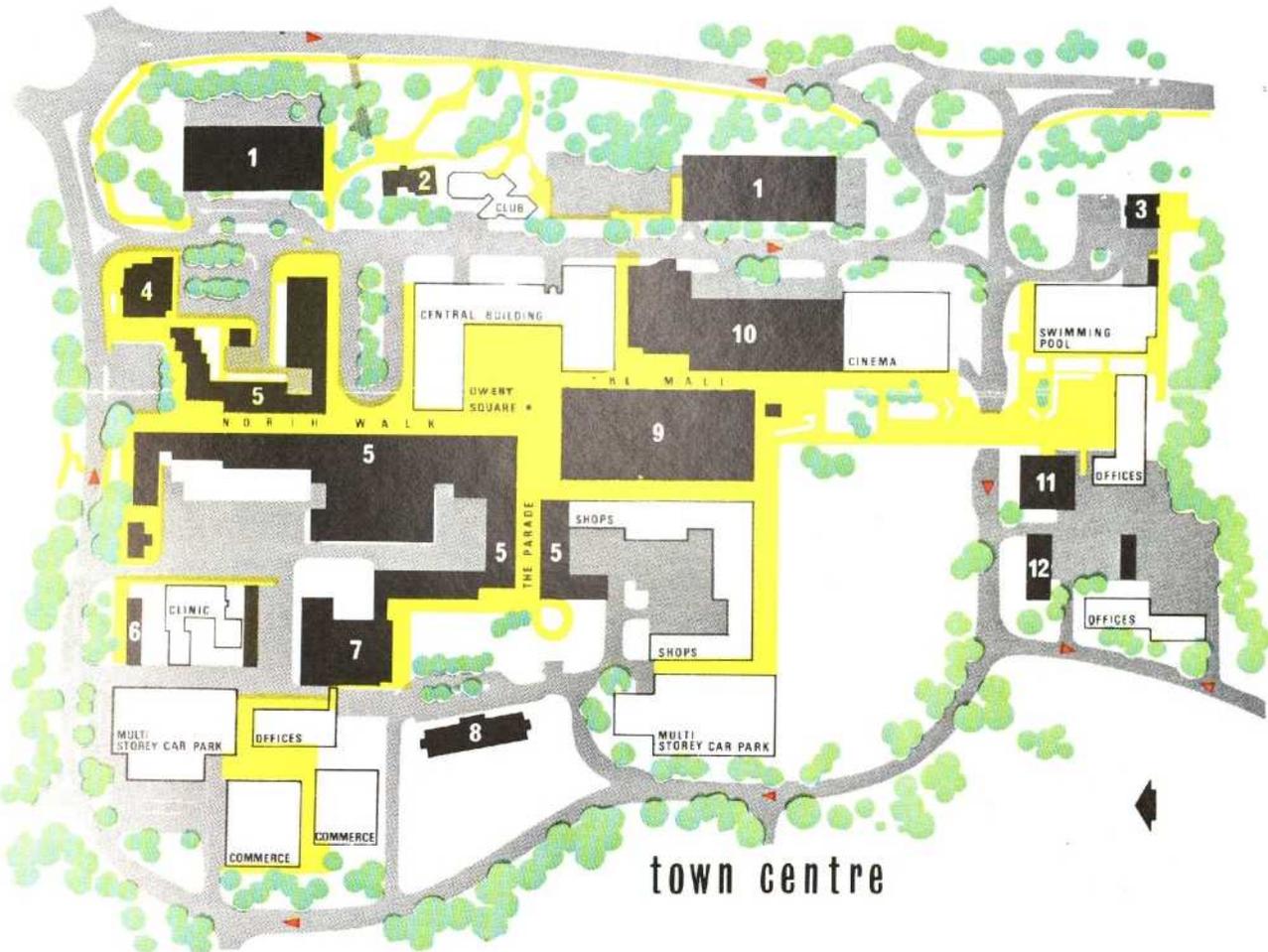
Proceso de  
formación  
y evolución





**KEY**  
Housing      ■ Industry      ■  
Shops & Offices   ■ Open Space   ■

EASTON MASTER PLAN



- 1 MULTI STOREY CAR PARKS
- 2 THE GRANGE
- 3 TOWER FLATS
- 4 PUB
- 5 SHOPS
- 6 CLINIC
- 7 POST OFFICE
- 8 SOUTH WALES
- 9 ELECTRICITY BOARD
- 10 MONMOUTH HOUSE
- 11 SHOPS AND FLATS
- 12 GLYNDRW HOUSE
- 13 SHOPS AND OFFICES
- 14 MAGISTRATES COURT
- 15 POLICE

*Cumbran. Centro*

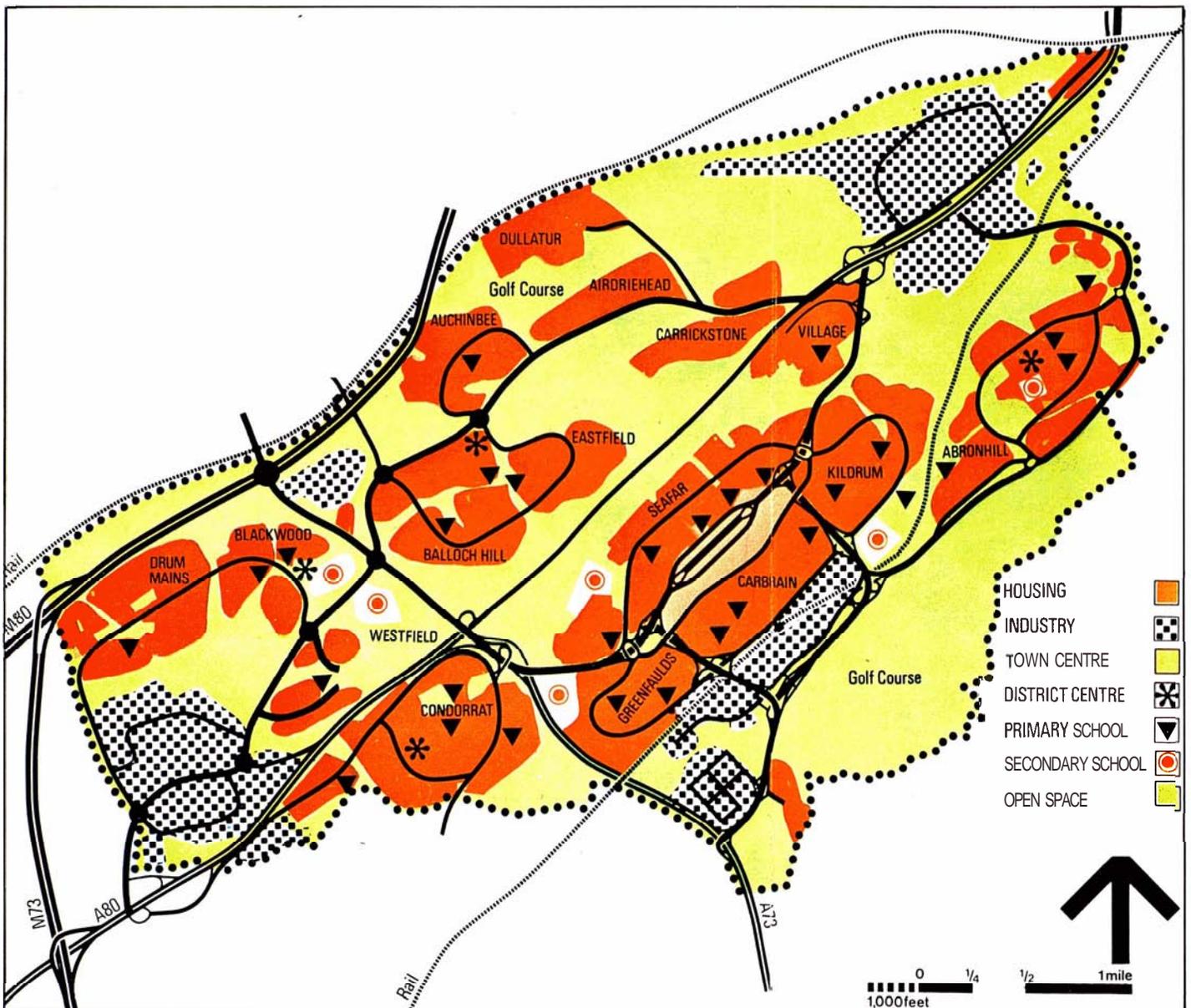
**BASILDON (1949).** Diseñada para ayudar a la descongestión de Londres y desaparición de ciertas áreas de chabolas. El primitivo Plan preveía una población de 50.000 habitantes, que posteriormente se duplicó y por último se fijó en los 133.000. Se prevé la creación de veinticuatro Unidades Vecinales de diferente tamaño y densidad, pero manteniendo los conceptos generales de este Grupo I.

**BRACKNELL (1949).** También para descongestionar Londres, la población fijada inicialmente fue de 25.000 habitantes, pero luego se aumentó a 60.000 a la vez que se aumentaba la superficie total a 1.320 hectáreas, prácticamente el doble de la primitivamente diseñada.

**CWMBRAN (1949).** Cuyo objetivo fundamental es albergar a 55.000 personas dependien-

tes de la industria del East Monmouth Valley. Sigue el planteamiento general de un Centro Cívico rodeado por Unidades Vecinales, ocupando una extensión total de 1.200 hectáreas.

**CORBY (1959).** Cuyos objetivos fundamentales fueron el diversificar la industria local y proporcionar alojamiento y servicios a la importante siderurgia local, además de ayudar también a la descongestión de Londres. La población planeada es de 80.000 habitantes, en una superficie de 1.740 hectáreas. El desarrollo de la New Town se apoyó en las zonas construidas anteriormente por la Compañía siderúrgica, añadiendo un Centro y dos Unidades Vecinales, para posteriormente ampliar aquél y aumentar el número de éstas a siete, siguiendo los criterios generales.



*Cumbernauld. Esquema general*

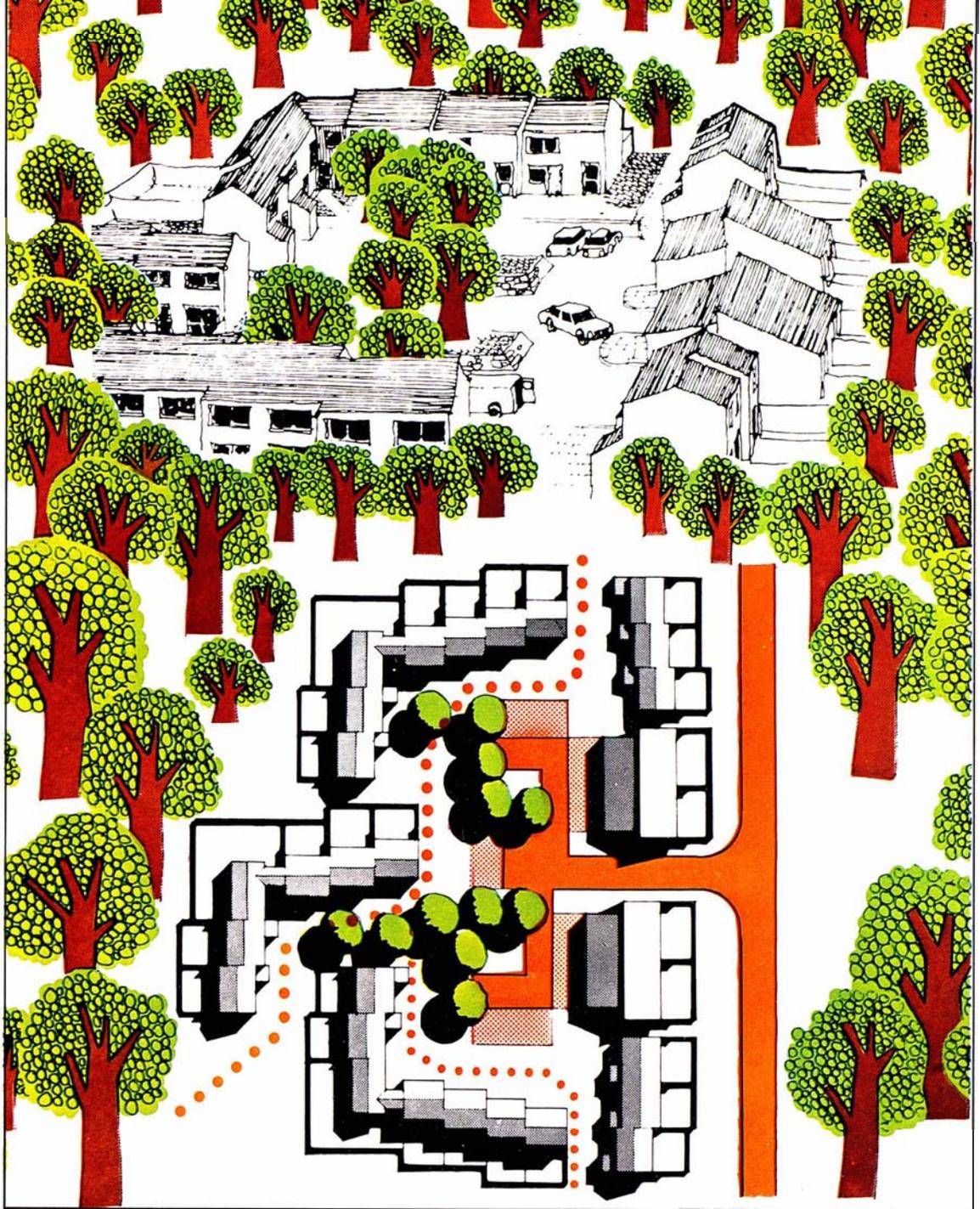
## Grupo II

Ejemplificado en Cumbernauld, cuyos específicos son el conseguir una mayor densidad neta para acortar distancias al Centro Cívico desde las viviendas. La segregación total entre el automóvil y el peatón, creando dos tramas independientes para ambos sistemas, y la creación de un sistema viario capaz de soportar un tráfico rodado rápido, seguro y cuantioso.

Además de éstas, las características que se repiten en relación al Grupo I son la separación funcional y el concepto de comunidad autosuficiente.

CUMBERNAULD (1955). Representa un in-

tento de evitar los errores apreciados en las New Towns del Grupo I. Planeada para 70.000 habitantes y ayudar a la descongestión de Glasgow, presenta características diferentes de las anteriores. Su densidad es ligeramente superior, agrupando las zonas residenciales en torno a un complejo Centro Cívico lineal, facilitando el acceso peatonal con distancias más cortas que en el resto de las otras New Towns. Además dispone de tres Unidades Vecinales de baja densidad y características tradicionales, separadas por zonas verdes y dotadas con los respectivos sub-centros de necesidad diaria. Otra característica importante es la magnitud de su sistema viario, creado para facilitar un tráfico rápido y seguro, segregándole totalmente de los recorridos de peatones (al menos teóricamente, puesto que és-



*Cumbernauld. Ordenación típica de un grupo de viviendas alrededor de un patio de aparcamiento*

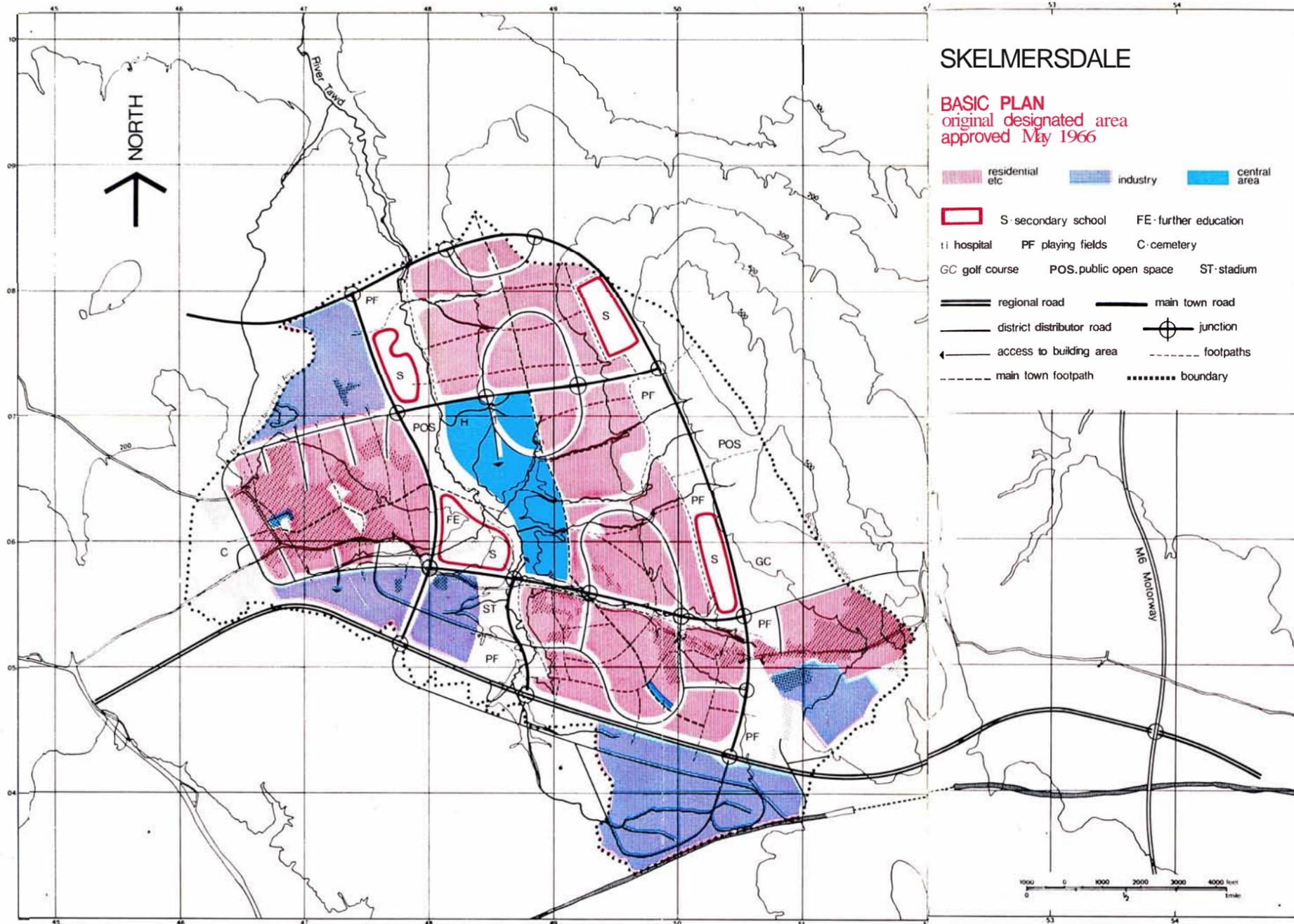
tos caminan de noche por las carreteras dada la poca iluminación de los caminos peatonales).

### Grupo III

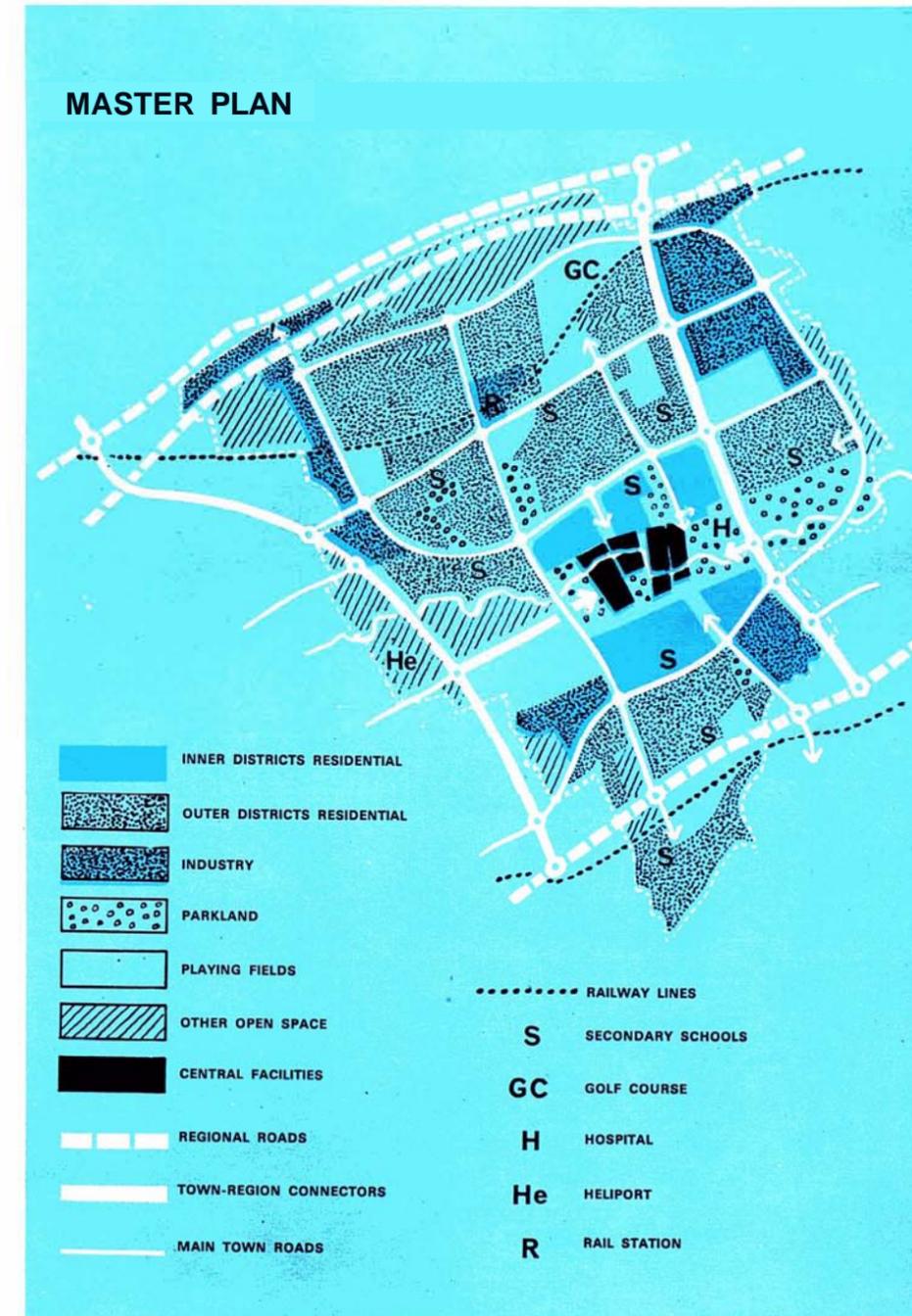
En él incluyen las New Towns diseñadas desde 1960 hasta hoy. Bien es verdad que dentro de estos límites hay grandes variaciones conceptuales de planeamiento fundamentalmente en las que están todavía prácticamente en fase de proyecto (diseñadas después de 1967); sin embargo, se incluyen en un solo Grupo por tener aún importantes elementos comunes.

En primer lugar son destacables los conceptos de tamaño e importancia relativa con la región en la que se sitúan. Si en el Grupo I los objeti-

vos eran los de crear ciudades-satélites de otras grandes, descargándolas de parte de su potencial humano, las del Grupo III son consecuencia de la necesidad de crear núcleos lo suficientemente grandes como para contrarrestar a los centros existentes. Ahora el tamaño adoptado es muy superior, como término medio se calculan 200.000 habitantes llegando incluso a sobrepasar los 400.000 en la futura ciudad de Central Lancashire. Otra característica fundamental de las ciudades de este Grupo es la flexibilidad en el planeamiento y en las propuestas: ya no se planea una cifra tope de población, sino que se prevé su aumento, a veces ilimitado. Los límites del área diseñada se fijan posteriormente al Plan, con lo cual éste no se ve tan condicionado como ocurría antes, y además ya se plantea



Skelmersdale. Esquema general



Livingston. Esquema general

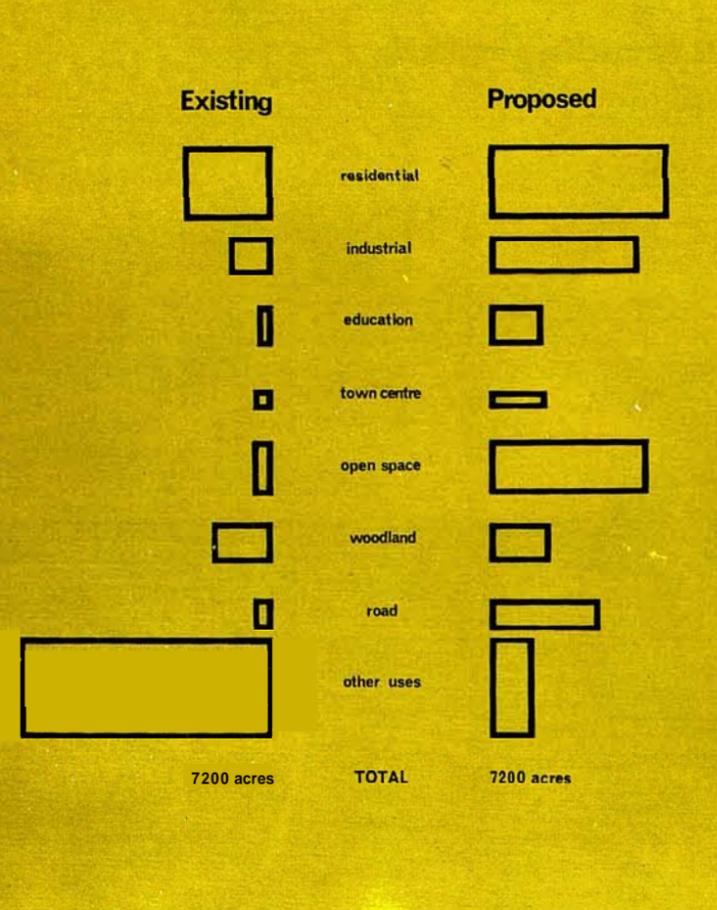
la necesidad de una menor rigidez en la zonificación, con mayor mezcla de usos del suelo, así como la preparación de unos Planes que permitan la posibilidad de cambio o incluso no se definan en determinados aspectos, dejándolos a resolver cuando el crecimiento alcance el grado necesario.

**SKELMERSDALE (1961).** Su objeto es descongestionar el área del North Merseyside, y para albergar a 80.000 habitantes. Los nuevos conceptos de planeamiento hacen ya abandonar la idea de las Unidades Vecinales, para planear de modo más homogéneo una densidad residencial ligeramente superior a las primitivas, manteniendo la segregación coche-peatón. Las zonas industriales —de rápido desarrollo—, han sido repartidas en cuatro puntos de las 1.570 hectáreas diseñadas, diversificando los recorridos laborales de manera más uniforme.

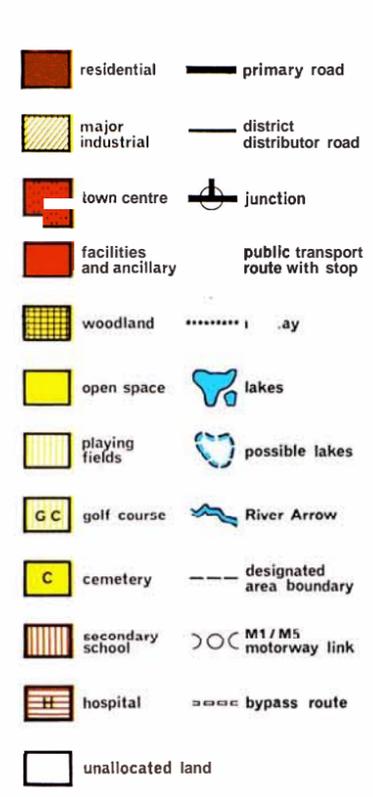
**LIVINGSTON (1962).** Para 100.000 habitantes y con el objetivo de descongestionar Glasgow, ayudando al crecimiento regional. El Plan está basado en una serie de zonas residenciales formadas por una parrilla de vías rápidas de tráfico rodado, de modo que por simple extensión lineal puede irse aumentando según los requerimientos.

**TELFORD (1963).** Para 220.000 habitantes y descongestión de Birmingham, el Plan prevé un sistema de grupos o recintos para 8.000 personas dotados de escuela primaria y comercios de uso diario; estos recintos se agrupan de tres en tres, para formar los distritos, con sus dotaciones correspondientes. El sistema viario lo componen un anillo exterior de circunvalación y un entramado interior de vías rápidas con pasos de peatones controlados y protegidos.

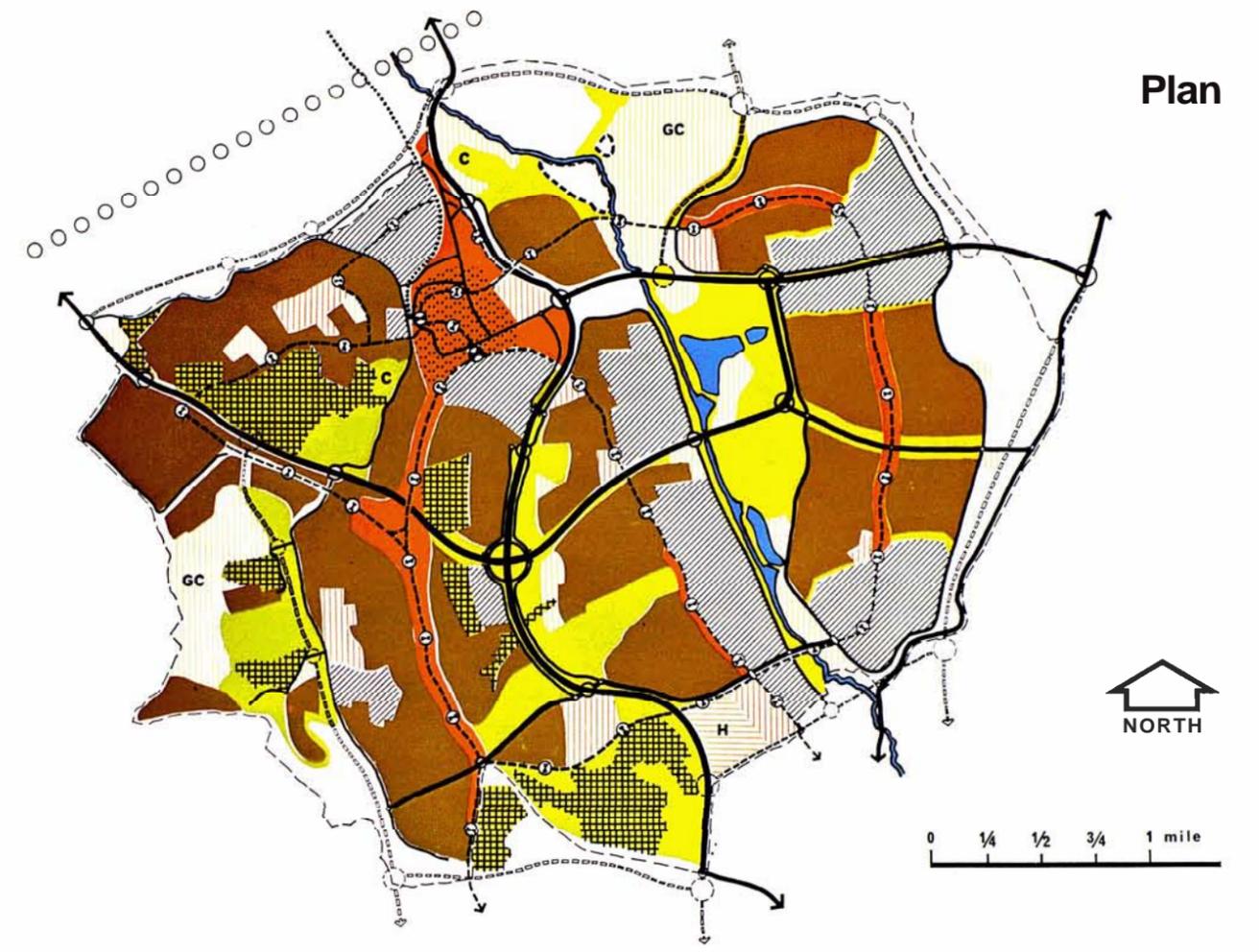
# Land Use - Proportions



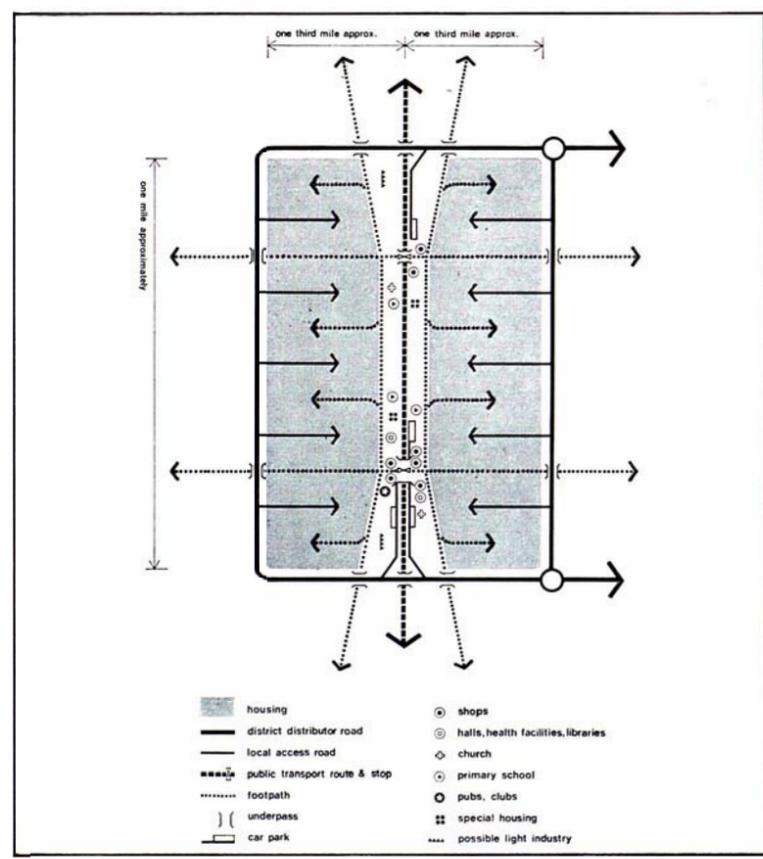
# Key



# Plan



Reditch. Esquema general

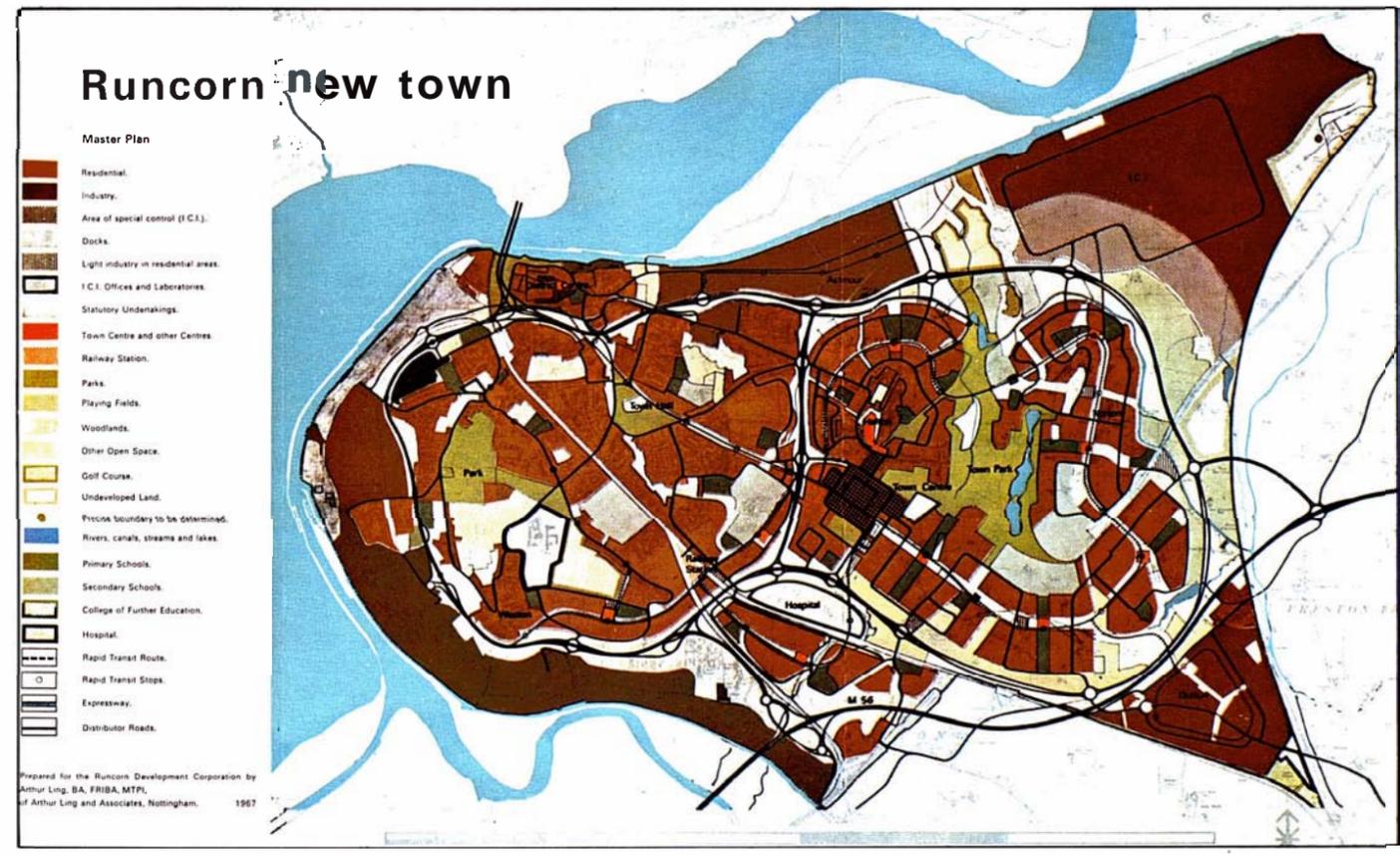


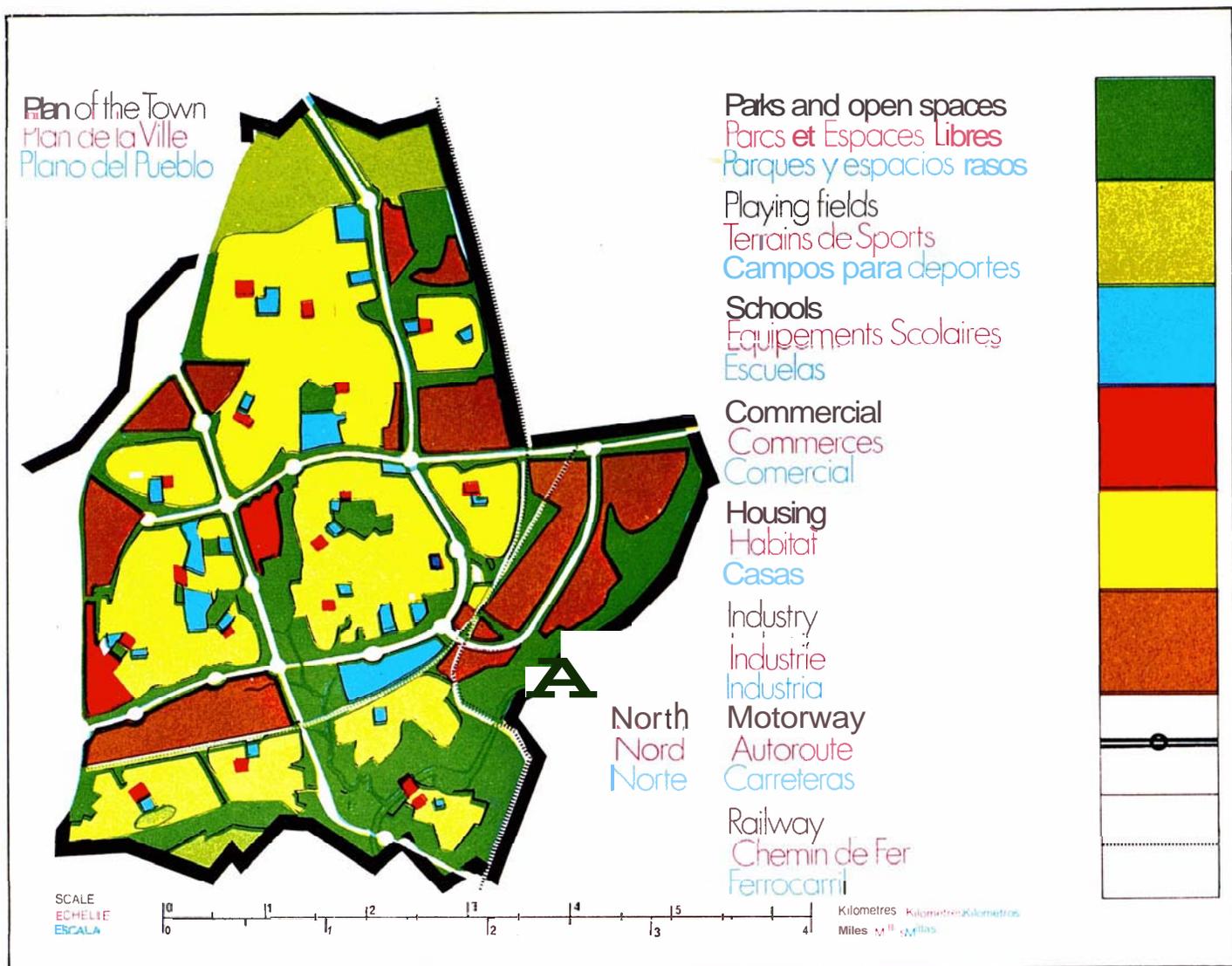
**REDDITCH (1964).** Cuyo objetivo es la descongestión de West Midlands, prevé una población de 90.000 habitantes agrupados en áreas que están dispuestas a lo largo de una importante línea de transporte colectivo como «las cuentas de un collar». Presenta interesantes innovaciones, como la distribución de las áreas industriales, el repartir las dotaciones colectivas de modo más uniforme, y la ya mencionada importancia del transporte colectivo. La flexibilidad del planeamiento es evidente al comparar su Master Plan con los del Grupo I.

**RUNCORN (1964).** Con objeto de descongestionar Liverpool y para 100.000 habitantes de población límite. El Plan es también interesante porque acentúa aún más el carácter fundamental del transporte colectivo, que recorriendo un trayecto en «ocho» sirve a los diferentes grupos residenciales dispuestos sobre dicho trayecto. El Town Center se sitúa en el lugar de accesibilidad máxima, es decir, en el centro. Una autopista rodea a toda la ciudad permitiendo rápidos y fáciles desplazamientos a las zonas residenciales, a las que sirve por conexiones directas. La zona industrial está igualmente repartida, si bien ahora se dispone según un anillo periférico de fácil acceso.

Reditch. Diagrama ilustrando el principio de organización de las viviendas residenciales

Runcorn. Master Plan





Washington. Esquema general

**WASHINGTON (1964).** Planeada para albergar 80.000 habitantes distribuidos en un total de dieciocho «aldeas» que cuentan con sus respectivos servicios primarios, sin embargo desaparece la segregación entre ellas, confiriendo un carácter más homogéneo a las zonas residenciales. Una complicada trama vial divide las 2.100 hectáreas uniformemente. Aunque la segregación residencia-industria se mantiene, las áreas industriales se reparten por la periferia, lo que diluye los desplazamientos laborales.

**IRVINE (1966).** Cuyos objetivos son el desarrollo industrial de la zona y la descongestión de Glasgow. Planeada para 116.000 habitantes, el último Master Plan prevé la posibilidad de alcanzar los 200.000.

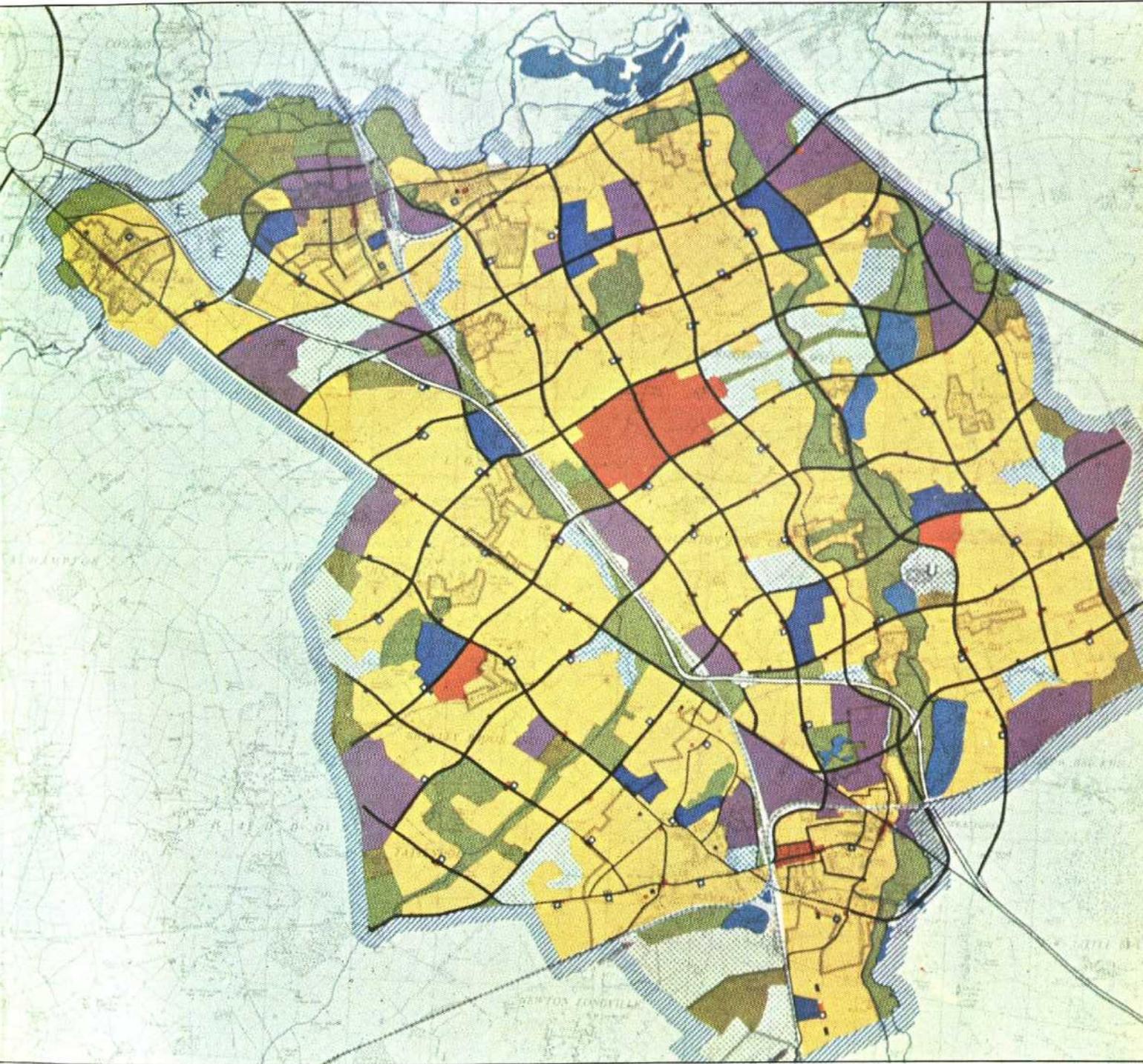
Un primitivo esquema lineal fue abandonado en beneficio de un mejor aprovechamiento de los recursos de recreo que le brinda la costa, así como para poder integrar los dos núcleos urbanos existentes, y sobre los que se apoyará su crecimiento.

**MILTON KEYNES (1967).** Primera de las grandes New Towns, últimamente diseñada y pensada para alcanzar los 250.000 habitantes, y

para fomentar el crecimiento regional descongestionando además el área londinense. También se plantea ahora el transporte colectivo como imperativo del Plan, y está en proyecto un sistema de pequeños autobuses que podrían ser guiados por sistemas tecnológicos nuevos, a fin de rentabilizar los recorridos según una trama de vías rodadas formando una cuadrícula de 1 kilómetro de lado. Además son interesantes los planteamientos generales del Master Plan, que cambian sensiblemente respecto a otros anteriores; entre ellos cabe mencionar: la oportunidad y libertad de elección, la variedad, el fácil acceso y buenas comunicaciones y la concienciación y participación públicas. La flexibilidad del Plan es tal que fija entre sus objetivos el dejar aspectos sin resolver para no prefijar lo que no sea estrictamente indispensable.

Por último, cuatro últimos diseños prevén el desarrollo de otros tantos núcleos existentes de gran importancia.

En general las New Towns se apoyan sobre núcleos antiguos, pero es ahora la primera vez que se aplica la New Towns Act en poblaciones de gran tamaño. Estas son:



*Milton Keynes. Esquema general*



## Proceso de formación y evolución

Warrington. Estructura

**PETERBOROUGH (1967).** Diseñada para albergar 190.000 habitantes, siendo su población inicial de más de 80.000.

**NORTHAMPTON (1968).** Para 300.000 habitantes y población en su diseño de 130.000.

**WARRINGTON (1968).** Para 200.000 habitantes y población inicial de 120.000.

**CENTRAL LANCASHIRE (1970).** Para 430.000 habitantes y con población inicial de 250.000.

Estas cuatro últimas, ya demuestran los cambios operados en los criterios de tamaño y crecimiento de las New Towns. Como ya se indicó, las últimas ya no se planean como ciudades-satélites de otras mayores, sino como entidades fuertes que sirvan a desarrollar regiones necesitadas o contrarrestar zonas de fuerte crecimiento. ■

## Structure map

### Notation

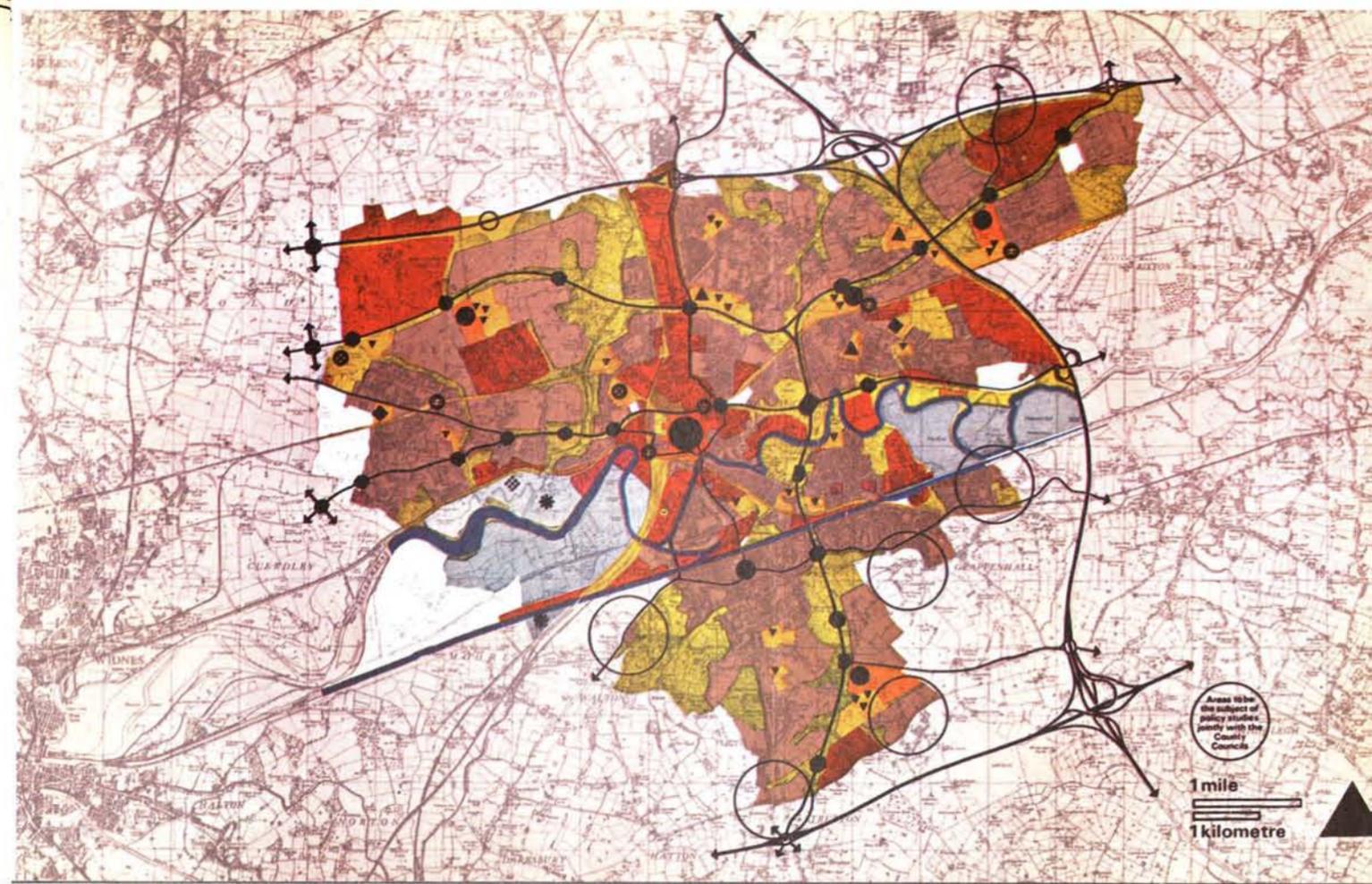
- Designated Area Boundary
- Existing and proposed residential areas including primary schools and local parks
- Existing and proposed employment areas
- Existing and proposed open space
- Land where existing uses are expected to remain for the most part undisturbed during the plan period
- Town Centre
- District Centre including associated employment
- Secondary School
- Further Education
- Special School
- Hospital
- Sewage Treatment Works
- Refuse Disposal
- Motorway Service Area
- Motorway
- Expressway
- Other Primary Distributors
- Interchange
- Railway Station
- Railway Land

**Note**  
The Key diagram is printed over an Ordnance Survey Map so that proposals may be readily related to existing features.

The presentation of land use proposals, including expressways and other major roads, is not definitive and is also subject to modification which might prove necessary as a result of District and Local Area planning.

The Ordnance Survey Map was compiled in 1953. It has been necessary to amend certain parts of the map in order to indicate major development implemented subsequently.

The Ordnance Survey Map is reproduced with the sanction of the Controller of the Stationery Office.



Peterborough. Estructura

## Structure Map

### Primary Land Uses Within the Designated Area

- Residential & ancillary uses
- Employment
- City centre
- Open space including floodland & recreation
- Woodland
- Agricultural land
- Reserve land
- Trunk roads
- Other primary roads
- River Nene & proposed lake
- Township centre
- H Hospital
- SS Secondary school
- TC Technical college
- C Conservation area
- A Agricultural showground

Scale 1:50,000

Road lines, widths & junction positions are diagrammatic

