

# summarios

## NEW TOWNS en el tiempo

1979 (37)





colección su  
Biblioteca sintét  
de arquitectura  
volumen VII

37

New t

## índice

Silvia de Schiller,  
John Martin Evans, arqs.

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| <b>Editorial</b>                                 | 2  |
| <b>Nuevos asentamientos en Gran Bretaña</b>      |    |
| 1. Introducción                                  | 2  |
| 2. "New towns": definiciones conceptuales        | 5  |
| 3. Etapa I: Harlow                               | 7  |
| 4. Etapa II: Cumbernauld New Town                | 10 |
| 5. Etapa III: Washington y Milton Keynes         | 14 |
| 6. Etapa IV: Las "ciudades asociadas"            | 20 |
| 7. "Expanded towns"                              | 23 |
| 8. Ubicación y datos de los nuevos asentamientos | 26 |
| 9. Otros nuevos asentamientos                    | 29 |
| 10. Conclusiones                                 | 35 |
| Análisis cronológico                             | 38 |
| Bibliografía                                     | 39 |
| Datos biográficos                                | 40 |
| Correspondencia                                  | 40 |

Este volumen ha sido preparado por los arquitectos  
Silvia de Schiller y John Martin Evans

4170 7937E2

Editora: Lala Méndez Mosquera, arq.  
Directora: Marina Waisman, arq.

Coordinadora: Beatriz Díaz  
Directora de diseño gráfico: Sara Chirico  
Diseño gráfico: Alberto Oneto

### Ediciones Summa SA

Presidente: Lala Méndez Mosquera, arq.  
Vicepresidente:  
Carlos A. Méndez Mosquera, arq.

Gerente general: Fernando Vidal Buzzi  
Directora editorial:  
Alicia González Malleville

Jefe de producción: Jorge Alonso

Gerente de ventas: Eduardo Hornos  
Jefe de ventas directas: Juan Roberto Gros  
Jefe de ventas indirectas: Jorge da Fonseca

Gerente de publicidad: Lorenzo Posse

Gerente administrativo: Héctor Bompadre

### Redacción y administración

Ediciones Summa SA, Perú 689, piso 7, 1068 Buenos Aires,  
Argentina, Tel.: 30-8817 y 30-8823

### Distribución para librerías y venta de suscripciones:

Ediciones Summa SA, Perú 689, piso 7,  
1068 Buenos Aires, Tel. 30-9720/8817/8823

Publicación periódica. Año 3, Nº 37, noviembre de 1979

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 1.357.767

Miembro de la Asociación Argentina de Editores de Revistas

Impresión: Parada Obiol SRL, Cochabamba 344, Buenos Aires

Grabados: EFA SAIC, Humberto 1º 485/87, Buenos Aires

Impreso en Argentina

ISSN 0325-6448

correo  
argentino  
central b  
suc. 20  
tarifa reducida  
concesión nº 7392  
franqueo a pagar  
concesión nº 245





## Editorial

Si hay algo que desde nuestra perspectiva nacional enviáramos y admiramos en países más desarrollados, es sin duda la continuidad en los programas y la posibilidad de llevar a cabo acciones a largo plazo. Frente a la interrupción permanente, a las marchas y contramarchas, a las tentativas frustradas antes de que pueda apreciarse si eran o no positivas, a los proyectos nunca concretados, frente, en suma, a la discontinuidad que caracteriza destructivamente nuestra historia, no podemos menos que apreciar el valor de experiencias como la que presentamos en este volumen de la Colección *summarios*.

En efecto, a partir de las ideas sobre ciudad-jardín del siglo pasado, empieza a concretarse una serie de realizaciones que, desde la década del 40, constituirán una de las experiencias más apasionantes en los procesos de urbanización planificada del siglo. La escala de las propuestas, su realización concreta, y sobre todo el proceso producido por la confrontación entre ideas y realidades, que no había podido darse en el seno del Movimiento Moderno, convirtieron a las "new towns" en el foco de atención del mundo profesional a lo largo de varias décadas. Cumbernauld marcó uno de los mayores picos en esa atención, como luego Milton Keynes; y también se hizo eco la opinión mundial de las controversias y críticas acerca de los problemas sociales que se detectaban tanto en los nuevos como en los antiguos centros emisores de población. Todo lo cual conformó, a lo largo de los años, una especie de laboratorio vivo librado al conocimiento y al interés del mundo entero.

Sin embargo, el entusiasmo mismo por las "new towns" ha sido causa de un conocimiento incompleto de la totalidad de los procesos planteados en Gran Bretaña. De tal modo que, a más de hallar útil una puesta al día de los datos y resultados de las más conocidas "new towns", nos ha parecido de gran importancia enfocar la experiencia de un modo global, presentando las distintas alternativas, menos "populares", que el planeamiento ha ensayado en aquel país. Se obtiene así, por medio del cuidadoso y documentadísimo estudio de Silvia de Schiller y John Martin Evans, cuya labor ya conocen nuestros lectores\*, un cuadro inédito que otorga su más amplio sentido a tan valiosas experiencias.

Y puede volverse una vez más a nuestra observación del comienzo: pues este cuadro es el producto de una inmovible continuidad en los programas, a partir de la cual los esfuerzos no se diluyen, las iniciativas no se pierden, las experiencias se controlan, se corrigen y realimentan las ideas originarias. Pues en aquel país (de utopía para nosotros), más allá de los inevitables y necesarios cambios políticos y de políticas, está la permanencia política fundamental, la permanencia de una política básica: la que tiene en miras el bienestar y el progreso de la Nación por encima de intereses pasajeros de grupos o de personas.

M.W.

\* Ver colección *summarios* Nº 23, setiembre 1978

## Nuevos asentamientos en Gran Bretaña

Silvia de Schiller,  
John Martin Evans, arqs.

### 1. Introducción

La experiencia del movimiento de las "new towns" en Gran Bretaña ha producido a lo largo de su desarrollo halagos, entusiasmo y reproducciones diversas, así como también crecientes críticas adversas pero por sobre todo nos ha ido mostrando la inestimable importancia de un esfuerzo materializado, de una idea —teoría— visión o utopía llevada a la práctica con sistemática continuidad a pesar de sus variaciones conceptuales y técnicas a través del tiempo. Y son justamente esos años transcurridos, que forman la historia y desarrollo de su proceso, los que nos permiten evaluar algunos de sus resultados, el impacto esperado y el que realmente produjo, sus expectativas iniciales y la realidad actual.

El movimiento de las "new towns" pareciera haber surgido del "sueño imposible" de Howard y Abercrombie y otros precursores, que consistía básicamente en una compleja combinación de diversos conceptos y circunstancias: la urgente necesidad de descentralizar grandes ciudades como Londres, la posibilidad de poner en práctica planteos utópicos, la creciente preocupación por preservar el entorno rural (paisaje, carácter y forma de vida) y proteger la tierra. La creación de nuevas ciudades autocontenidas, planificadas y controladas —no solo bajo el aspecto del diseño urbano sino también de la incidencia poblacional— lograría integrar esos puntos y podría llegar a resolver el problema del descontrolado crecimiento de las grandes urbes.

La propuesta de Howard, exponiendo su idea de las nuevas ciudades, consistía en un sistema regional de asentamientos urbanos, con una ciudad central de 58.000 habitantes y seis ciudades de 32.000 habitantes cada una, cuyo agrupamiento totalizaría 250.000 habitantes. Dicha propuesta

sintetizaba una serie de conceptos teóricos tales como la complementaridad y la autocontención de los agrupamientos urbanos entre sí, la protección del ámbito rural, la centralización de servicios y la creación de comunidades autosuficientes y equilibradamente planeadas. Resulta importante destacar la magnitud de la propuesta, cien veces mayor que sus predecesoras, Port Sunlight y Bournville\* (2.500 habitantes en 1900 y 2.000 habitantes en 1902 respectivamente), en cuanto a capacidad habitacional.

En la escala urbana (llámese "ciudad jardín", "ciudad satélite", "new town", etcétera) el objetivo planificador de Howard fue uno solo, con muchas y variadas implicaciones: maximizar simultáneamente la accesibilidad y la calidad del entorno. A ello se sumó la capacidad visionaria y ejecutiva de Abercrombie, quien centralizaba su objetivo en el control del crecimiento urbano, como modo de evitar la especulación, congestión y deterioro de áreas urbanas, mientras trataba de alcanzar el desarrollo de áreas rurales. Su propuesta consistía en la formación de ciudades de tamaño constante y poblaciones estables (para simplificar la solución de sus problemas internos) a través de la aplicación de la teoría de las "new towns" y sus conceptos complementarios, juntamente con la expansión planificada de las ciudades existentes.

Abercrombie aplicó estos conceptos sistemáticamente en sus distintos planes regionales y urbanos: así, no solamente propuso el Plan para el Condado de Londres (1943) y el Plan para el Gran Londres (1944), sino también el Plan regional para el valle del río Clyde (1946), que incluye la

\* Los datos de todas las ciudades se encuentran en tablas 1/5.



conurbación de Glasgow, y el Plan para la zona oeste de la región central (West Midlands, 1948).

Muchos aspectos de los planteos propuestos por Howard, Abercrombie y otros se han hecho realidad:

□ La idea de Howard de formar conjuntos de asentamientos urbanos dentro de una región, con una población de un cuarto de millón de habitantes. Así, Northampton, Peterborough y Milton Keynes constituyen nuevas "ciudades-región", con una población de 200.000 a 250.000 habitantes cada una.

□ La idea de los espacios verdes dentro de la ciudad albergando al equipamiento comunitario (cultural-asistencial-educacional-recreativo-etcétera) también se ha concretado en treinta y dos "new towns" ya desarrolladas o en vías de desarrollo.

□ También se vio materializada en numerosos casos la idea de los centros comerciales cerrados con cubiertas vidriadas.

Abercrombie propuso de ocho a diez "new towns" alrededor de Londres, y la gran ciudad cuenta ya con once, algunas de las cuales superan el tamaño originariamente planteado. El "cinturón verde" que rodea la ciudad definiéndola y limitándola, y la expansión planificada de ciudades existentes en función de necesidades regionales, son otros aspectos concretados.

Esperamos que la publicación de este estudio, con los datos aportados en él y el análisis resultante, sirva para esclarecer las diversas facetas de esta gran experiencia, tan vastamente difundida (aunque parcializadamente), conocida a veces con cierta superficialidad, y en especial fuera de Gran Bretaña, identificada con conceptos estereotipados e imágenes arquitectónicas fotogénicas. Es igualmente importante llegar a visualizar la teoría y la práctica de este movimiento y las bases filosóficas del planeamiento inglés, dentro del contexto de su realidad local, ya que los valores en él contenidos no son universales, resultando además indispensable valorar sus objetivos iniciales para evaluar sus resultados finales.

2

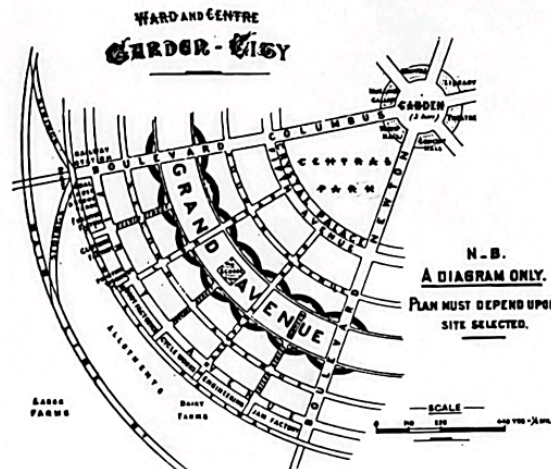


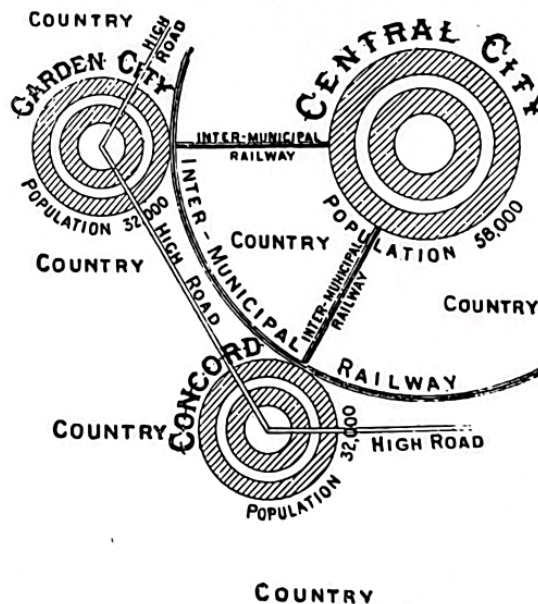
Diagrama de Howard:  
1 Ciudad jardín y cinturón verde (rural)  
2 Centro y sector de la ciudad jardín  
3 Principio normativo del crecimiento de una ciudad

3

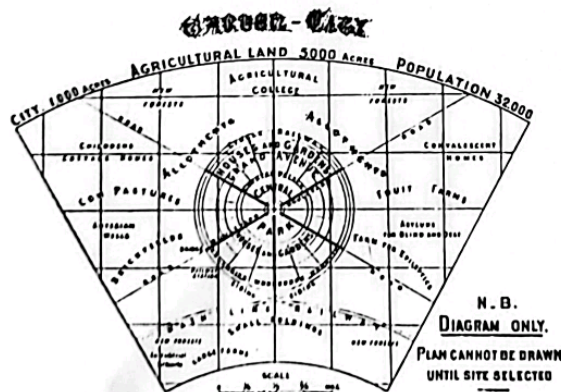
## Nº 5.

### DIAGRAM

ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY EVER NEAR AT HAND, AND RAPID COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.



1



3





4  
Area residencial  
5  
Vista aérea de la  
ciudad jardín de  
Letchworth  
6  
Concreción de un  
principio: las  
"new towns"  
hechas realidad;  
espacios verdes  
7  
Centro comercial  
8  
Ruta peatonal  
principal



## 2. "New towns": definiciones conceptuales

La denominación de "new town" ("nueva ciudad") tiene una connotación especial en Gran Bretaña, sobre todo desde el punto de vista legal, ya que la designación y futuro desarrollo de este tipo de nuevo asentamiento urbano están referidos a las exigencias de las Leyes sobre Nuevas Ciudades (New Towns Acts) de 1946, 1959 y 1976. Con este instrumento legal, el Gobierno Central (a través del Ministro de Planeamiento Urbano y Regional) tiene el poder de designar un área determinada como "new town", designación que solo quedará confirmada como tal después de una serie de consultas y de un proceso legal que permite la consideración de objeciones en caso de ser necesarias. Es esta circunstancia, y no solamente el hecho físico de la creación de una nueva ciudad, lo que las define y también distingue de otros nuevos asentamientos urbanos.

A lo largo del proceso de desarrollo de las "new towns", los nombrados a continuación se sucedieron en la responsabilidad de llevar a cabo el programa de las mismas.

En Inglaterra:

1947/1952 Ministro de Planeamiento Urbano y Regional.  
1952/1970 Ministro de Vivienda y Asuntos Municipales.  
desde 1970 Secretario de Estado de Ordenamiento Ambiental.

En Escocia:

Secretario de Estado para Escocia.

En Gales:

1947/1952 Ministro de Planeamiento Urbano y Regional.  
1952/1965 Ministro de Vivienda y Asuntos Municipales.  
desde 1965 Secretario de Estado para Gales.

En Irlanda del Norte:

Ministro de Desarrollo del Gobierno de Irlanda del Norte.

La Corporación de Desarrollo de la nueva ciudad se hace responsable de su planeamiento, desarrollo y administración; pero el Gobierno Central mantiene un control sobre inversiones de tal magnitud, nombrando a los miembros de la Corporación (normalmente integrada por representantes de distintos partidos políticos, industrias y asociaciones gremiales de la zona del asentamiento en cuestión). La Corporación comprará entonces la tierra estimada en el precio correspondiente al uso permitido, antes de la designación de la nueva ciudad, y después los venderá o alquilará de acuerdo con los usos asignados por el plan.

Los costos de preparación para urbanización también están a cargo de la Corporación, utilizando fondos del Gobierno Central con bajas tasas de interés (aunque sin subsidios), con los cuales pueden construir obras de infraestructura y servicios tales como desagües, plantas de tratamiento de agua, centros comerciales, la red vial, parques y equipamiento comunitario. Las Corporaciones cuentan con la facilidad de obtener los subsidios comunes, normalmente disponibles para la construcción de vivienda social por parte de los municipios. Cuando la etapa de crecimiento rápido llega a su término, el Ministro dará por finalizada la actuación de la Corporación, transfiriendo alguna de sus funciones al Municipio, especialmente la administración de su disponibilidad habitacional, la planificación y el control edilicio.

Pero las tareas específicas de una "new town" —no comprendidas dentro del desenvolvimiento normal de un municipio corriente— son transferidas a la Comisión para las Nuevas Ciudades. En general se trata de la administración del centro comercial y las áreas industriales. Esta Comisión

es un organismo estatal nacional, con sedes en cada asentamiento concluido.

Hasta 1978 la Comisión se responsabilizó por cuatro nuevas ciudades "concluidas": **Crawley, Hatfield, Hemel Hempstead y Welwyn Garden City**. Pero en los próximos tres años, otras siete nuevas ciudades se sumarán a las cuatro originales, todas las cuales fueron designadas antes de 1955. De las ciudades designadas con anterioridad a 1955 y que todavía prosiguen su expansión solamente restan **Peterlee, Aycliffe** (cerca de Newcastle) y **East Kilbride** (Escocia).

Los enfoques adoptados durante el proceso de desarrollo de las nuevas ciudades revisten características tan particulares que han sido clasificados por etapas bien definidas. Las primeras "new towns", surgidas en la década inmediatamente posterior a la guerra, siguen un patrón común, manteniendo la mayoría de ellas una fuerte relación con Londres —ciudad madre—, así como también East Kilbride guarda la misma relación con Glasgow, en Escocia.

Pero no todas las "new towns" de esta época cumplen con idénticas funciones: la designación de Aycliffe, por ejemplo, estuvo ligada a un complejo industrial (que había sido originariamente una enorme fábrica de municiones durante la segunda guerra mundial); la implantación de **Corby** y **Glenrothes** se relacionó con fuentes de materias primas básicas como el acero y el carbón respectivamente; **Peterlee** fue designada para alojar la población de una serie de viejos pueblos mineros. Pero si bien las funciones que las motivaron difieren según los recursos y situaciones de índole local, la planificación de todas estas ciudades materializa el concepto de las unidades vecinales como elemento organizativo modular de la ciudad, con viviendas de dos plantas y baja densidad general.

En la sección 3 se presentará a la ciudad de **Harlow** como caso de estudio para ejemplificar y evaluar las "new towns" de la primera serie (Etapa 1).

En el lapso comprendido entre 1955 y 1964 se llevó a cabo la segunda serie de "new towns", donde se trató de capitalizar las experiencias y conclusiones obtenidas de la realización de las primeras, aunque estas no estuviesen todavía concluidas. **Cumbernauld** y **Skelmersdale**, **Runcorn** y **Washington** presentan planteos alternativos a las estructuras originales; nuevos trazados viales, nueva distribución del equipamiento comunitario y distintos objetivos arquitectónicos. **Cumbernauld**, la primera "new town" de esta serie (a la que llamaremos Etapa II), servirá para ilustrar las características y evaluar los resultados en la sección 4.

En 1965 Gran Bretaña se encontró frente a un rápido crecimiento en la demanda de unidades de viviendas, consecuencia directa del crecimiento demográfico producido inmediatamente después de la segunda guerra mundial, cuando, transcurridos veinte años, esa población joven comenzó a formar familia. Entre los años 1966 y 1976 se desarrolló la tercera serie de "new towns", por lo general de mayor escala y emplazadas a distancias superiores de las conurbaciones respecto de las "new towns" de la segunda serie. En las secciones 5 y 6 se comparan dos enfoques distintos a través de los casos representados por **Milton Keynes** y **Peterborough**. Mientras que la primera se basa en un gran damero de baja densidad que depende esencialmente del transporte privado, **Peterborough** (como **Northampton** y **Central Lancashire**) se planificó en relación con una ciudad



existente; la Corporación de la nueva ciudad y el Municipio de la ciudad existente se asocian en el proceso de desarrollo, por lo que también se las llamó "ciudades asociadas" ("partnership towns").

Un caso muy particular es el de **Newtown** en Gales Central. Se trata del desarrollo de un centro en plena área rural que sufre una aguda deserción poblacional; en especial emigran los sectores más activos hacia zonas con mejores oportunidades socioeconómicas. Se espera que el mejoramiento de los servicios y la atracción ejercida sobre distintos sectores de la industria lleguen a estabilizar la población. La validez de este ejemplo radica en la flexibilidad que ofrece el régimen legal-administrativo de las nuevas ciudades, a pesar de la reducida población prevista en esta.

Irlanda del Norte se rige por su propia legislación, mientras que Inglaterra, Gales y Escocia (Gran Bretaña) presentan una legislación unificada; por esta razón no comparten iguales características. En este estudio proporcionamos solamente los datos demográficos de las "new towns" de Irlanda del Norte en las tablas correspondientes y, aunque la Ley

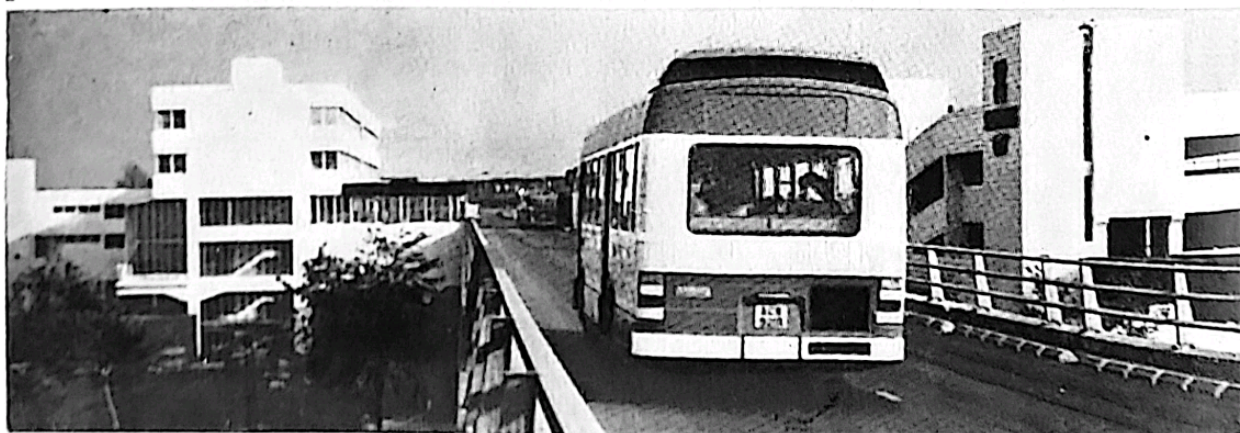
1965 ya no tiene vigencia, se continúa con la expansión y desarrollo de las cuatro "new towns" designadas en esa región.

Las "new towns" no son los únicos ejemplos de rápido crecimiento urbano y, una vez establecidos sus límites conceptuales, nos ocuparemos en este número de **summarios** de diversas formas de desarrollo urbano, como las "expanded towns", comparables en determinados casos con las "new towns", tanto por el tamaño y escala de planificación como por la calidad de su diseño urbano. La sección 7 trata las diferencias administrativas entre unas y otras, ejemplificando algunos casos. Finalmente, en la sección 8 se consideran otras formas de nuevos asentamientos urbanos, tales como **Thamesmead**, claro ejemplo de esta categorización: "las nuevas ciudades dentro de la ciudad" ("new towns in town").

Por último, en la sección 9, se estudian los resultados obtenidos a través del proceso secuencial de desarrollo de las "new towns" y sus soluciones alternativas, y se analiza su posible desenvolvimiento en un futuro inmediato.



2



- 1  
Área residencial,  
Milton Keynes
- 2  
Centro y ruta  
especial para  
transporte público,  
Runcorn
- 3  
Vista aérea de la  
ciudad jardín de  
Welwyn
- 4  
Vivienda,  
Milton Keynes





### 3. Etapa I: Harlow

Harlow representa uno de los más claros ejemplos de una "vieja" "new town": aplicación directa del concepto de unidad vecinal, un centro totalmente nuevo (en oposición a otras nuevas ciudades que amplían un centro existente como Crawley, Bracknell o Hemel Hempstead. Por esta razón la hemos elegido como caso de estudio para graficar y evaluar esta etapa del proceso de desarrollo de las "new towns".

#### Características generales:

- ☐ La ciudad ocupa una superficie extensa, en términos europeos: 6 km por 4,5 km aproximadamente.
- ☐ Las viviendas son en su mayoría casas de dos plantas con dos o tres dormitorios, jardín y estacionamiento o garaje.
- ☐ El régimen de tenencia de la vivienda se distribuye de la siguiente manera: 25% de propietarios (porcentaje que aumenta cada año) y el 75% restante de las viviendas —en alquiler— son propiedad de la Corporación de la ciudad.
- ☐ Antes de la designación de Harlow como "new town", la ciudad contaba con 700 viviendas, llegando posteriormente a 28.000 unidades, de las cuales un 85% fueron construidas por la Corporación.

El planeamiento físico estructura la ciudad en una serie de unidades vecinales con sus respectivos centros (escuela secundaria, equipamiento comunitario y comercial, ómnibus, estacionamiento), con un radio máximo de servicios de 1.500 m, contando además con subcentros (escuela primaria y comercio diario), cuyo radio de acción no supera los 700 m. El centro principal no abastece solamente a los 80.000 habitantes de Harlow sino también a los pueblos circundantes, constituyéndose en centro regional con buena accesibilidad, estación de ómnibus y redes vehiculares, para peatones y bicicletas. Harlow tiene un buen equipamiento comunitario: centros comerciales, espacios abiertos, equipamiento cultural y deportivo, permitiendo un desenvolvimiento urbano altamente autosuficiente en cuanto a educación, salud, comercio y esparcimiento se refiere.

Los dos objetivos primordiales de las nuevas ciudades fueron lograr comunidades autosuficientes y socialmente equilibradas, por lo cual resulta indispensable realizar un análisis de estos dos aspectos:

**1. Relación vivienda-empleo:** este es uno de los aspectos más importantes del concepto de las "new towns" y Harlow responde al mismo materializando sus principios de autosuficiencia de la siguiente manera: la ciudad provee más de 50.000 empleos, 30% de los cuales corresponde a personal femenino; solo un 9% de la población viaja diariamente los 40 km que la separa de Londres, y simultáneamente recibe el mismo caudal de mano de obra proveniente de ciudades vecinas y pequeños poblados. Si se compara el movimiento a través de los límites de la ciudad (entradas y salidas) con el movimiento interno, se obtiene el "grado de independencia" ("commuting independence index"), índice que nos permite comparar además el comportamiento de un espectro de ciudades existentes y nuevas en función de dos variables: distancia de Londres y tamaño. El resultado es sorprendente; Harlow tiene un índice dos veces mayor que las ciudades existentes a igual distancia de Londres y también dos veces mayor que las ciudades existentes del mismo tamaño. A través de este análisis, basado en investigaciones realizadas por Ray





Thomas, se demuestra que las nuevas ciudades han logrado un alto grado de autocontención, conformando una comunidad estable y limitando el crecimiento de Londres, uno de los objetivos más relevantes del movimiento de las "new towns".

**2. El equilibrio social** ha sido tomado muy especialmente en cuenta entre los distintos grupos socioeconómicos en la formación de las primeras "new towns". De este modo, si se compara la población de Harlow con la del resto del país, se observa una composición muy semejante respecto de la proporción de profesionales, técnicos especializados, empleados, obreros manuales y otros. Pero como el tipo de fuente de empleo ofrecido en las "new towns" partía de las industrias más nuevas, dinámicas y modernas, tendió consecuentemente a atraer población activa joven y capacitada, y como la relación vivienda-empleo constituía no solo un doble aliciente sino también un medio de selección, quedaron así inevitablemente marginados los sectores de población más pobres y menos activos (ancianos).

De modo que, si bien es cierto que en las "new towns" se han combinado distintos tipos de población activa, no puede denegarse la acusación tan comúnmente formulada de que ellas no han contribuido a resolver el problema habitacional por cuanto no exponen una solución para la población relegada y sin recursos. Sin embargo, este aspecto debería considerarse respecto de una política habitacional a nivel nacional (a través de subvenciones, proteccionismo, etcétera) más que el éxito o deficiencia de las "new towns" como tales. Debemos recordar además que el flujo migratorio de población e industria hacia las "new towns" se produjo en forma voluntaria y no compulsiva, a través de métodos indirectos de control y selección que consistieron mayormente en incentivos que tendiesen a estructurar la serie de elecciones o posibilidades presentadas a individuos u organizaciones.

Veamos también si Harlow ha resultado un éxito desde el punto de vista del esfuerzo económico e inversión financiera que han sido realizados. La Corporación de Harlow ha invertido en total, con el aporte del Gobierno Central, 105 millones de libras esterlinas en el desarrollo de la ciudad, de los cuales 66 millones corresponden al sector vivienda. La deuda al Gobierno Central alcanzaba en 1977, a 67 millones, es decir que se ha saldado casi una tercera parte del capital. Los ingresos de la Corporación fueron de 2,5 millones en el mismo año, correspondiendo en primer lugar a rentas de tierras y edificios en áreas industriales y comerciales. Es importante agregar aquí que la política habitacional admite solo inversiones sin fines de lucro en el sector vivienda.

Se espera que la deuda de la Corporación quede cancelada dentro de veinte años, aunque los préstamos y créditos obtenidos le conceden sesenta años con interés fijo. En la actualidad la Corporación posee y controla gran parte de la ciudad, entre viviendas, la zona industrial y el centro comercial. Como Harlow está completando ya su período de crecimiento rápido, se espera que la Corporación de Desarrollo concluya con sus funciones en un futuro inmediato. En este momento, algunas de las tareas administrativas están a cargo del Municipio como en cualquier otra ciudad, mientras que la Comisión para las Nuevas Ciudades realiza funciones más específicas respecto del programa trazado de desarrollo.

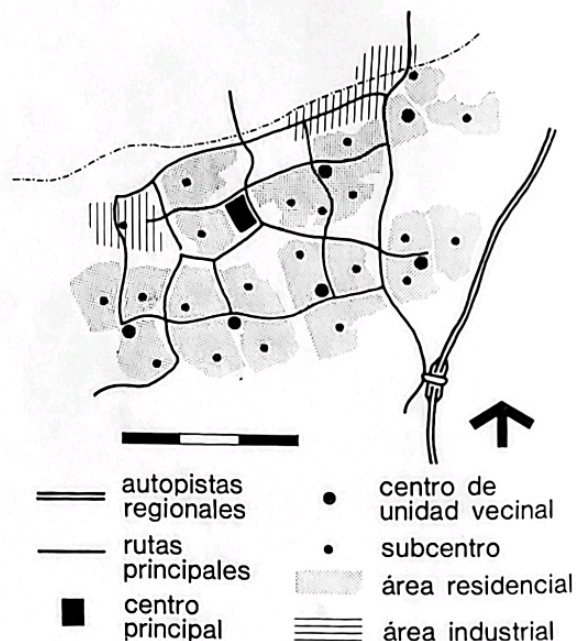
En cuanto al grado de satisfacción social logrado en este caso, puede ser medido por un indicador suficientemente objetivo como son los datos aportados por los movimientos de población desde las nuevas ciudades. Así, en Harlow solo emigra anualmente el 5 % de la población, proporción esta mucho menor que el promedio nacional de migración interna, que llega al 10 % en el resto de las ciudades; lo cual indica que la población de una "new town" es mucho más estable que la población nacional promedio. En su gran mayoría emigra por cambios laborales, promocionales o habitacionales, y solamente el 1 % lo hace por descontento o insatisfacción social respecto de la "new town" en sí.

Algunas "new towns" han culminado su ciclo de desarrollo desde hace más de quince años —"terminadas", como otra obra más—: Crawley y Hemel Hempstead en 1962, y Hatfield y Welwyn Garden City en 1966; resultando ellas más económicamente exitosas que lo prometido por las estadísticas en Harlow, de desarrollo más reciente. Se espera que la Corporación liquide la deuda (capital e interés) antes del año 2000, plazo considerablemente menor que los sesenta años otorgados por el Gobierno Central para obras públicas de esta envergadura.

Otra diferencia importante es el equilibrio entre viviendas construidas por el sector público y el privado. En Hatfield la proporción es del 66 % - 33 % y solamente Crawley llega al equilibrio deseado de un 50 % - 50 %.

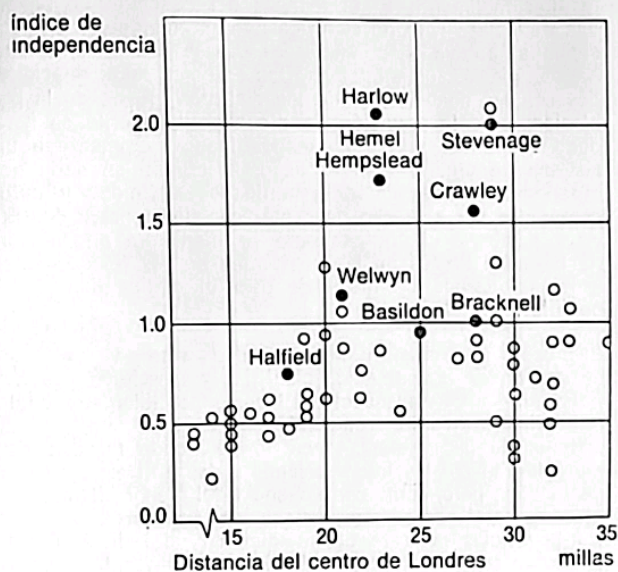
Con una reducida proporción de conjuntos habitacionales de densidad media, estas primeras "new towns" presentan un aspecto predominantemente bajo, de viviendas de dos plantas construidas en lotes individuales y con abundantes espacios verdes.

1

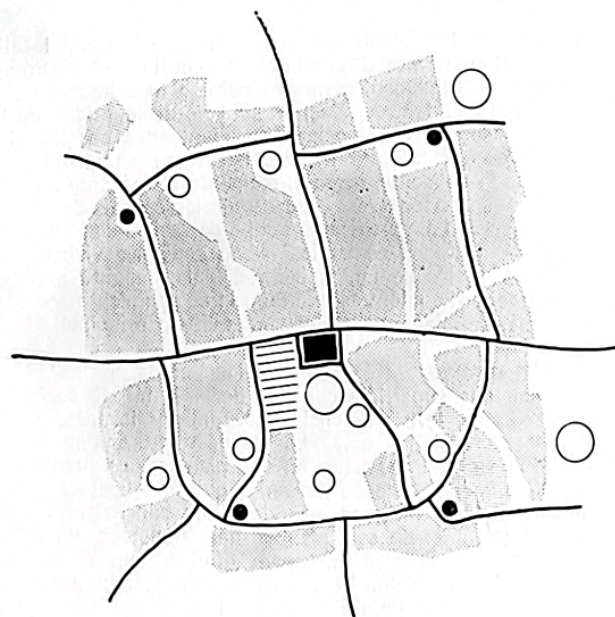




2

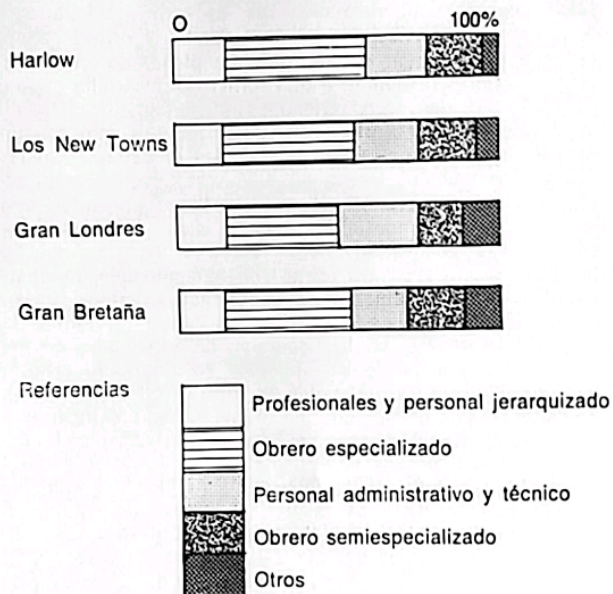


4



- escuela secundaria    ■ centro  
○ escuela primaria    ● sub-centro

3



1 Plano de Harlow (1974) con propuestas para extensiones adicionales

2 Índice de independencia respecto de las distancias desde el centro de Londres (1966). (Fuente: "The Containment of Urban England")

3 Composición social de las "new towns" londinenses en 1966: proporción de adultos varones por grupo socioeconómico. (Fuente: "The Containment of Urban England")

4 Harlow: unidad vecinal

5 Harlow: centro comercial principal

6 Área residencial





#### 4. Etapa II: Cumbernauld New Town

La segunda serie de "new towns" demuestra, por su forma y plan general, una reacción al aspecto predominante de las "new towns" de la primera serie. El criterio adoptado en primer lugar —como quedara planteado en la sección anterior— respondía a una forma de desarrollo urbano de baja densidad, con viviendas individuales (tradicionalmente de gran popularidad en Gran Bretaña), pero con un uso del suelo más eficiente que en las ciudades normales del mismo tamaño. Desde un ángulo netamente arquitectónico-visual, las primeras "new towns" no presentan una imagen "urbana" (por la importancia dada a los espacios verdes, al descongestionamiento, etcétera) y los autores de los planes para las "new towns" de Skelmersdale, Cumbernauld y el posteriormente no concretado de Hook tratan de densificar la ciudad, enfatizar su centro en forma de megaestructura y evitar la dispersión de actividades en los centros secundarios de las unidades vecinales. El criterio de fuerte impacto visual del área central (tal como en las ciudades medievales), con una trama urbana compacta y un radio peatonal cerrado, estaba presionado por la urgente necesidad de una ciudad motorizada (dado el creciente desarrollo de la industria). Así los puentes, las circulaciones a distintos niveles, las áreas de estacionamiento, refuerzan la idea del centro jerarquizado, que contradictoriamente se ve desvalorizado por las extensas superficies exigidas por las autopistas, accesos y distribuidores de tránsito. Aunque las "new towns" de esta serie no se encuentran todavía concluidas, su etapa de desarrollo es suficientemente avanzada como para verificar algunos problemas y éxitos del enfoque planteado.

El caso de **Cumbernauld New Town**, ejemplo famoso y vastamente difundido, representa, además, la concreción de los nuevos conceptos de diseño urbano surgidos de la evolución en el manejo de las técnicas de planeamiento, y también de las reacciones para con los resultados obtenidos con las "new towns" de la primera etapa. Con una población eventual de 70.000 habitantes, ha sido desarrollada con el propósito específico de aliviar el congestionamiento de la ciudad de Glasgow.

El planeamiento de Cumbernauld prevé una ciudad de 45.000 habitantes agrupados dentro de un radio del centro de 800 m, en un área de alta densidad, claramente accesible por la amplia red peatonal y la red vehicular primaria de autopistas urbanas. Tres pequeños satélites se desarrollan además en sus cercanías alojando 25.000 habitantes más. Uno de ellos es el antiguo pueblo de Cumbernauld (ahora denominado Cumbernauld Village), con nuevas extensiones urbanas y un interesante trabajo de conservación en su calle principal. Los otros dos son Abrohill y Condorrat; el primero es un conjunto totalmente nuevo y el segundo incorpora algunos edificios existentes (parte de un pequeño villorrio).

En 1973 se evidenció la necesidad de extender la capacidad de la ciudad en un 80 % respecto de su superficie original, para permitir el desarrollo de un nuevo parque industrial y alojar más población con densidades inferiores en los nuevos satélites. En la realidad, estos satélites funcionan como unidades vecinales, con subcentros, agrupamiento diario y escuelas primarias, localizándose en el centro principal una gran proporción de funciones.

"Creemos que un planeamiento compacto constituye un elemento esencial del diseño urbano si quieren obtenerse

plenas ventajas de la vida urbana y mantener el máximo contraste posible entre campo y ciudad, pudiendo ello resultar fácilmente en el rechazo del concepto de unidades vecinales. Esto no significa que argumentemos en oposición al aprovisionamiento de escuelas primarias, secundarias, iglesias, comercios y otros equipamientos relacionados con las necesidades de los distintos grupos de la población, pero la provisión de dicho equipamiento se hará donde sea necesario y no respondiendo meramente a un sistema de organización espacial; la ciudad no debe necesariamente disgregarse en unidades definidas y autocontenidas por el hecho de contar con dicha provisión. En otras palabras, el equipamiento se dispondrá en función de las necesidades de los habitantes en vez de acomodar a los habitantes de modo de usar el equipamiento disponible".

El proceso de análisis y desarrollo del sistema vial se basó en una prolija programación científica y constituye un jalón importante en este aspecto. El costo por kilómetro de la red primaria resultó comparativamente más alto que el sistema de las primeras "new towns", dado un estándar más elevado por las intersecciones a doble nivel y puentes peatonales; pero, como consecuencia del menor kilometraje, el costo total por persona es solo del 4 % más alto. Pero los beneficios de este costo adicional no radican únicamente en una mejor accesibilidad a todos —y entre todos— los sectores o conjuntos de viviendas de la ciudad, sino también en la seguridad en el tránsito.

Año tras año las estadísticas de accidentes de tránsito demuestran renovadamente que Cumbernauld es una de las ciudades más seguras en Gran Bretaña, pues las tasas de accidentes representan un 20 % del promedio nacional; descontando que adicionalmente no existen semáforos ni policía para controlar el tránsito.

**El centro de la ciudad:** una enorme megaestructura localizada en el punto más alto de la ciudad contiene el centro de Cumbernauld; indudablemente el edificio más imponente y también el más famoso. Casi un símbolo de identidad de la ciudad, responde a las exigencias planteadas por los planificadores de fortalecer la imagen e importancia del centro, tanto visualmente, como el elemento aglutinante del comercio, abandonándose el concepto de los centros de unidades vecinales. La densificación del área residencial y la provisión de contados comercios —uno cada 400 viviendas— dispersos en los conjuntos habitacionales, apunta a reforzar este criterio, mientras que todo el equipamiento social y comercial se concentra en el gran edificio principal.

La primera etapa de este centro, inaugurada en 1967, contaba con una superficie cubierta de 3.000 m<sup>2</sup>; la segunda, finalizada en 1972 adicionaba 1.000 m<sup>2</sup>, y la tercera, de 1974, otros 1.000 m<sup>2</sup> más. La megaestructura alberga un importante estacionamiento en dos plantas, una planta entera de comercios (desde pequeños quioscos hasta grandes tiendas de 1.000 m<sup>2</sup>), además de cinco bancos, el correo central, un hotel de seis plantas, una biblioteca, un salón de exposiciones, 80.000 m<sup>2</sup> para oficinas, un centro de computación, un salón de reuniones con restaurante y un infaltable "pub". Pero un simple listado no basta para comprender la escala del edificio, y sus problemas de diseño y desarrollo.

El concepto de un centro de alta densidad, cubierto e integrado, con estacionamiento incluido y una autopista ur-



vana en los niveles inferiores, no había sido probado económicamente hasta ese momento y en ello radica el valor de esta experiencia pionera en su campo. Si a ello se suma una estética brutalista, el impacto es total; Cumbernauld es un nuevo símbolo que nada tiene que ver con los centros tradicionales británicos. Los materiales duros, sobre todo el hormigón a la vista con las casi inevitables manchas de agua, las filtraciones, las grandes y ventosas explanadas exteriores y la falta de claridad organizativa del diseño no llegan a configurar espacios cálidos y humanos.

Las críticas se pueden orientar hacia cuatro aspectos predominantes:

- La **ubicación** del centro y su falta de integración con las áreas residenciales, por la distancia establecida entre ambos (100 m sobre el acceso sur, lo que equivale al 12 % del máximo recorrido peatonal de 800 m). En este espacio, inicialmente vacío, se están construyendo una serie de edificios, algunos de interesantes diseños, tales como la piscina cubierta, oficinas comerciales y municipales y escuelas secundarias.
- El **diseño y organización** del edificio no son de clara lectura y comprensión.
- Los **detalles de diseño** evidencian algunos problemas en las terminaciones y la falta de coherencia en las soluciones de arquitectura interior.
- La **expansión** queda cuestionada después de las críticas anteriormente expuestas, resultando sumamente costosa por su construcción en niveles elevados. Esto quedó demostrado cuando, durante la tercera etapa, la Corporación de Desarrollo se vio forzada a aceptar la propuesta de una importante cadena comercial para construir su edificio a nivel planta baja en vez de integrarse al nivel superior destinado al centro comercial, ante el desinterés demostrado por ocupar el sector previsto, dado los altos costos de una expansión a nivel elevado. Después de superado el escollo inicial, la cuarta etapa de expansión desarrolla sus pautas iniciales según el plan previsto.

A pesar de todas las críticas formuladas respecto del edificio, este funciona como centro para unos 50.000 habitantes de la ciudad y también para la población de los alrededores, actuando como centro regional.

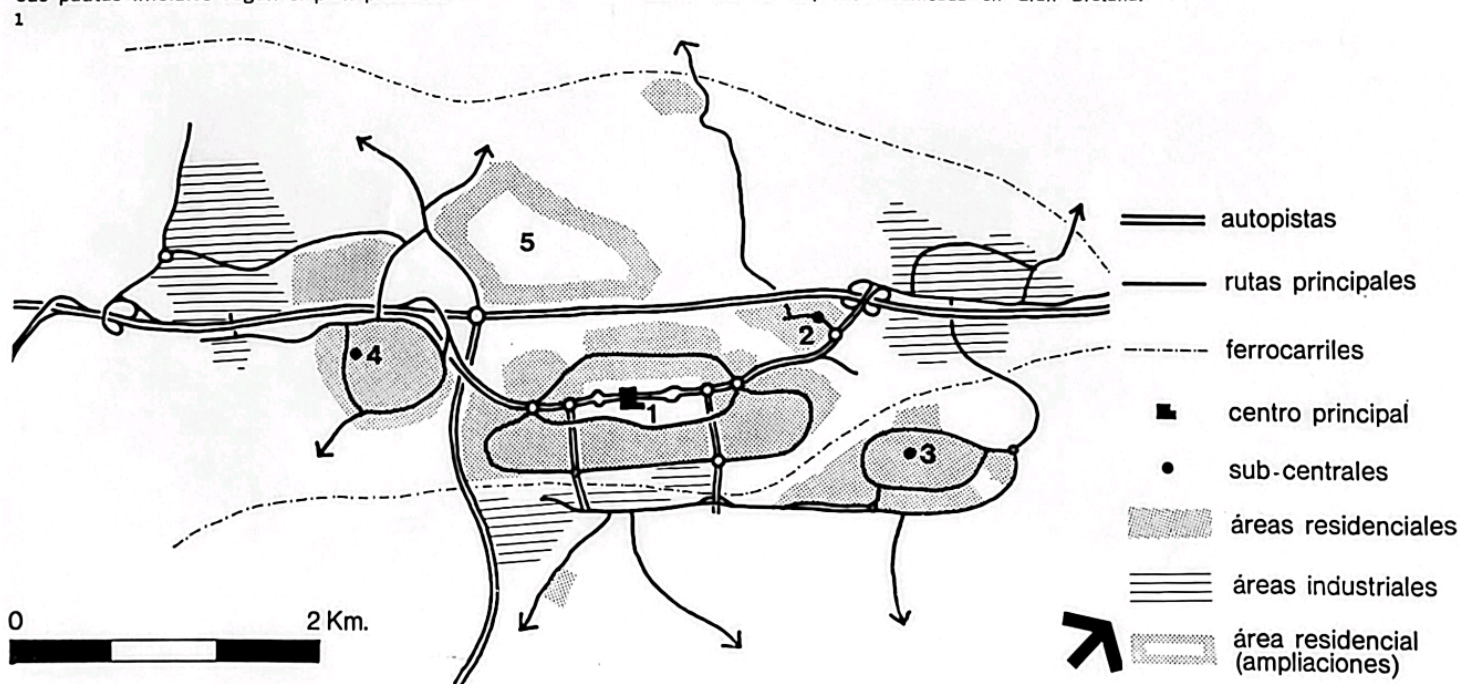
**Vivienda:** una de las pautas de diseño más definitorias de la planificación de Cumbernauld ha sido lograr un ambiente "urbano" en las áreas residenciales. Así lo testimonia una publicación de la Corporación de Desarrollo de la nueva ciudad: "pareciera que la calidad esencial de un ámbito urbano no puede lograrse sin adoptar densidades más altas que las de la mayoría de los conjuntos de posguerra". Este criterio se aplicó a dos niveles (tanto a escala de la ciudad como de los conjuntos de vivienda), juntamente con la segregación vehicular-peatonal.

Algunos datos comparativos entre Harlow y Cumbernauld ilustran las diferencias de enfoque entre la política de diseño adoptada en ambas ciudades para conjuntos de vivienda: Harlow tiene una densidad que oscila entre 33-200 hab./ha (una densidad promedio de 140 hab./ha), mientras que la de Cumbernauld oscila entre 114-288 hab./ha (densidad promedio de 200 hab./ha) igualando esta la densidad residencial más alta de Harlow.\*

En los primeros conjuntos habitacionales de Harlow, solo una familia de cada cinco contaba con estacionamiento propio; mientras que la política de vivienda durante la última década adoptó estándares superiores que proporcionan

\* Las densidades indicadas en el texto no deben compararse con las de otros países sin tener en cuenta las diferencias en la magnitud familiar promedio y las superficies de las unidades de viviendas. Mientras que el tipo familiar promedio en Gran Bretaña es de alrededor de tres personas, en la Argentina alcanza a cinco personas (vivienda de interés social); al mismo tiempo, la superficie estimada por grupo familiar en Gran Bretaña es un 30 % más elevada que la correspondiente en la Argentina. Con lo cual, la misma densidad en los dos países considerados resulta en un 100 % más de superficie edificada en Gran Bretaña.

1 Plano de Cumbernauld:  
1 Cumbernauld,  
2 Cumbernauld Village,  
3 Abrohill, 4 Condorrat, 5 nuevas extensiones





2  
Segregación de  
tránsito en  
Cumbernauld  
3  
Red vehicular:  
distribuidor urbano  
en el área céntrica

un 100 % de cocheras o garajes propios y adicionalmente un 75 % de estacionamiento auxiliar (visitantes, repartos, segundo coche, etcétera). En Cumbernauld se previó un 100 % de garajes o cocheras desde el comienzo, sin estacionamiento en la red vehicular principal.

Por su ubicación y por su clima más riguroso, donde debieron sobrellevarse condiciones más desfavorables que en otras "new towns" del sur de Gran Bretaña, fue necesario alcanzar una mayor densidad y al mismo tiempo disponer de espacios exteriores más amplios (interedificios) para cumplimentar las normas de asoleamiento correspondientes. Cumbernauld está ubicada a 5° de latitud más al norte que Harlow y, consecuentemente, el sol invernal es 5°C más bajo respecto del horizonte. El fuerte impacto del clima y el esfuerzo por mitigar sus efectos, ha definido pautas y determinado gran parte del carácter del diseño de los conjuntos de viviendas, pues tanto por su ubicación geográfica (latitud y altitud) como por la combinación de factores ambientales se han concretado en un clima más frío, más ventoso y con más nieve.

La topografía también ha marcado su impronta en el diseño urbano y ha terminado por ser un factor importantísimo del mismo. Las pendientes orientadas hacia el norte y con muy poco sol en invierno, de algunas áreas, las presentaban como desfavorables para el desarrollo de viviendas, mientras que otras resultaban directamente no aptas para ese fin, dadas su mayor pendiente y su consecuente carencia absoluta de sol en invierno. A pesar de todos estos obstáculos, los diseños de muchas de las áreas residenciales han resultado verdaderos éxitos, por la calidad de los espacios exteriores y el diseño paisajístico, por las soluciones adoptadas en el trazado de las redes vehiculares y peatonales, y por la integración secuencial de las distintas áreas de la ciudad, que permiten caminar por los senderos y calles peatonales e investigar la variedad de los puntos

de interés en los conjuntos, en forma fluida y con gran atractivo ambiental. En su mayoría, son viviendas en tiras con dos plantas, con un número reducido de departamentos, en edificios de tres pisos y unos pocos hasta de doce pisos.

Pero los criterios sustentados por los arquitectos y planificadores no han sido siempre coincidentes con los de los ocupantes y destinatarios finales de la obra. Así, y dadas las tendencias predominantes en la demanda, los nuevos barrios, de densidades considerablemente más bajas, están más alejados del centro, con lo cual se revierte el criterio original del uso de altas densidades dentro de un radio peatonal.

La necesidad de atraer población hace que las nuevas ciudades flexibilicen sus enfoques, modifiquen sus principios básicos y se adapten a la demanda de modo de poder proporcionar un "paquete atractivo" a los futuros habitantes de la ciudad. Empleo, infraestructura y vivienda son puntos claves en el desarrollo urbano que deben acomodarse a una mejora gradual del nivel económico de la población, y responder a sus expectativas crecientes.

Si, como en este caso, una de las premisas sustentadas para Cumbernauld fue la de lograr una "ciudad más urbana", y la experiencia ha ido demostrando que en realidad una proporción creciente de ciudadanos no desea un ámbito "urbano", sino que su ideal es un ámbito semiurbano o semirural (de modo de escapar a las presiones de la vida urbana), su nuevo hábitat deberá asimilar y canalizar esta inquietud. Allí reside, a nuestro entender, uno de los aspectos más positivos de la planificación de los nuevos asentamientos, y en la sección siguiente investigamos las propuestas y algunos resultados de una "new town" que responde a esta demanda desde sus comienzos, definida por nuevas pautas directrices y un enfoque inédito.

2



3

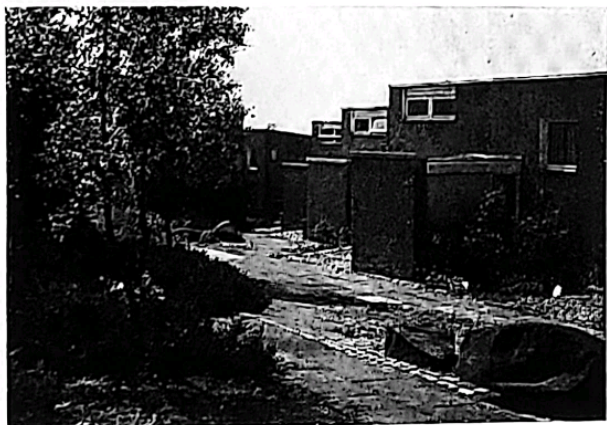




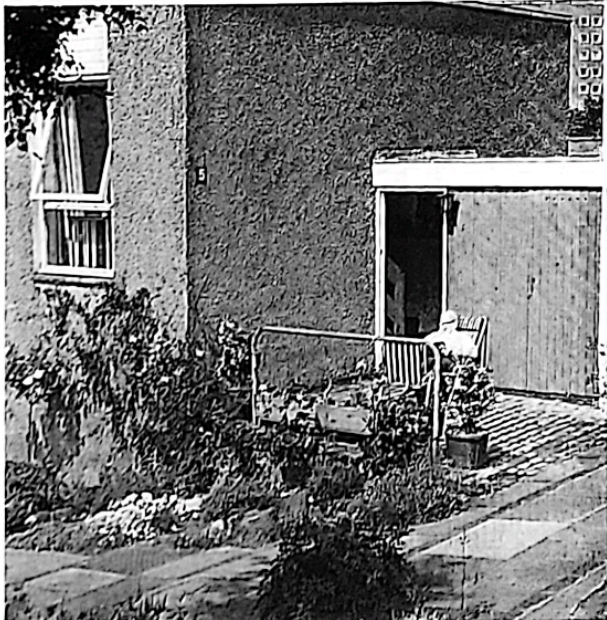
4



6



8



5



7



9



4  
Acceso peatonal  
5  
Complejo edilicio  
del centro  
6/7/8  
Vistas de las áreas  
residenciales  
9  
El viejo poblado



### 5. Etapa III: Washington y Milton Keynes

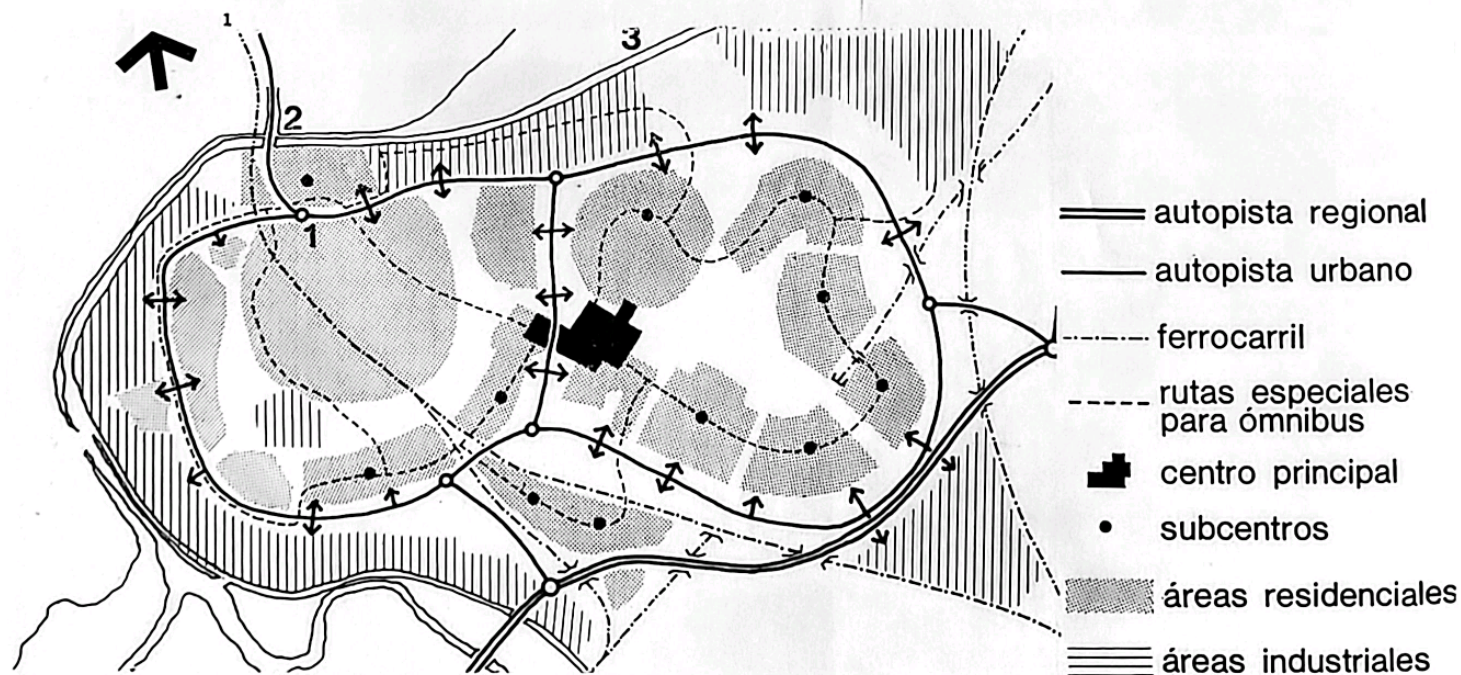
En la década posterior a la erección de Cumbernauld se designaron tres nuevas "new towns": Skelmersdale, Runcorn y Redditch. En Skelmersdale se prosiguió con la experiencia de Cumbernauld, desechándose el concepto de las unidades vecinales y aumentándose aun más la densidad del centro; Runcorn, con una población mayor, se construyó alrededor de un circuito de transporte público en forma de ocho, mientras que una red de autopistas urbanas permite al transporte privado un rápido acceso a las áreas industriales y centrales; pero es en el caso de Washington donde —casi diez años después de Cumbernauld— se presentó un planteo fundamentalmente nuevo.

El planeamiento físico de Washington New Town está basado en un trazado de la red vial sustentado por la teoría de lograr una posible expansión en cualquier dirección, la libre elección de los habitantes para hacer uso del equipamiento en cualquier punto de la ciudad y la flexibilidad de movilidad. Estos tres conceptos básicos (y casi mágicos) se conjugan en un damero de grandes dimensiones y fluido trazado que contiene agrupamientos de viviendas en forma de pequeños pueblos ("villages") de 4.500 habitantes aproximadamente cada uno de ellos. La mayoría de estos agrupamientos, de escala más reducida que la de las unidades vecinales de las primeras "new towns", cuenta con algunos negocios agrupados, una escuela primaria y una sala de servicios comunitarios. Cada sector de la trama vehicular primaria (1,5 km x 1,5 km aproximadamente) agrupa dos, tres o cuatro "pueblos" con sus respectivos minicentros, no existiendo un centro para cada grupo de "pueblos" sino uno principal para la ciudad toda. Este contiene un centro comercial cubierto, llamado "Las Galerías" ("The Galleries"), de una superficie prevista de 55.000 m<sup>2</sup>; una estación de ómnibus en el subsuelo y, lateralmente, edificios para oficinas comerciales y gubernamentales. La provisión de grandes playas de estacionamiento y la facilidad de accesos, no solamente desde las áreas residenciales de la ciudad sino

también desde la región a través de la red nacional de autopistas, asegura su éxito comercial dentro de un marco regional.

Washington no es solamente un nuevo prototipo de "new town" o la experimentación de un nuevo criterio de planeamiento, sino que su función reside también en actuar como centro revitalizador de áreas industriales en una región de industrias decadentes como la del acero, el carbón y los astilleros, además de mejorar el sistema de asentamientos comprendidos dentro del área metropolitana llamada Tyne-Wear (los dos ríos del mismo nombre que abrazan las ciudades existentes de Newcastle-on-Tyne y Sunderland). Con el éxito de la política industrial aplicada, no se hizo esperar la necesidad de expansión del sector industrial y, aunque las relaciones establecidas entre usos de suelo no demuestran aparentemente una clara organización por la determinación de usos mixtos, este fue el criterio empleado para reducir problemas de tránsito y provocar una mayor integración entre sectores. Así, se ha logrado una cierta dispersión del caudal de viajes entre áreas residenciales e industriales, observándose una serie de flujos desde unas a otras en vez de un flujo concentrado en las horas pico. Dada la mayor flexibilidad del planteo general, se posibilita la realización de cambios, ya sean estos modificaciones o adiciones.

La densidad de algunas áreas residenciales cercanas al centro alcanza a 200 habitantes/ha, pero el promedio se encuentra más cerca del de Cumbernauld que del de Harlow. Cada uno de los "pueblos" se define por una identidad diferente, por el empleo del diseño o por la unificación de los materiales. La densidad relativamente alta permite un eficiente servicio de transporte público, que utiliza la red vial normal y una ruta exclusiva para este tipo de transporte que permite enlazar las áreas centrales.





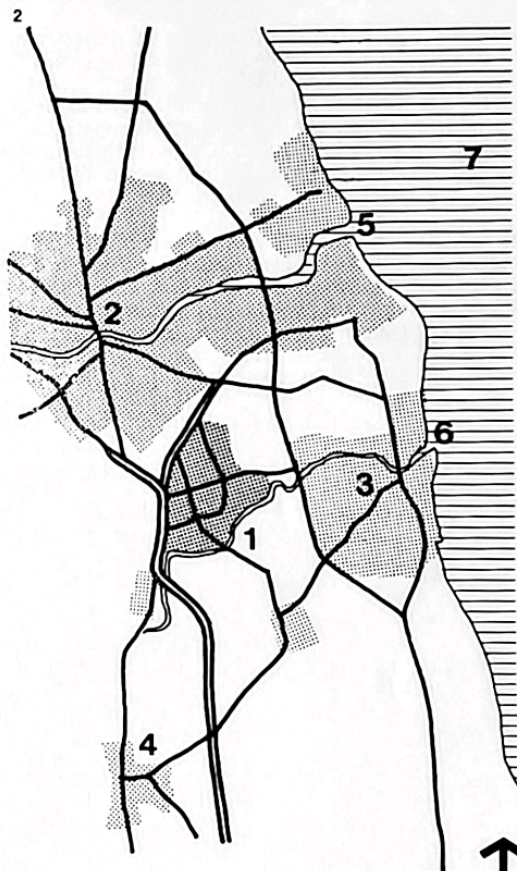
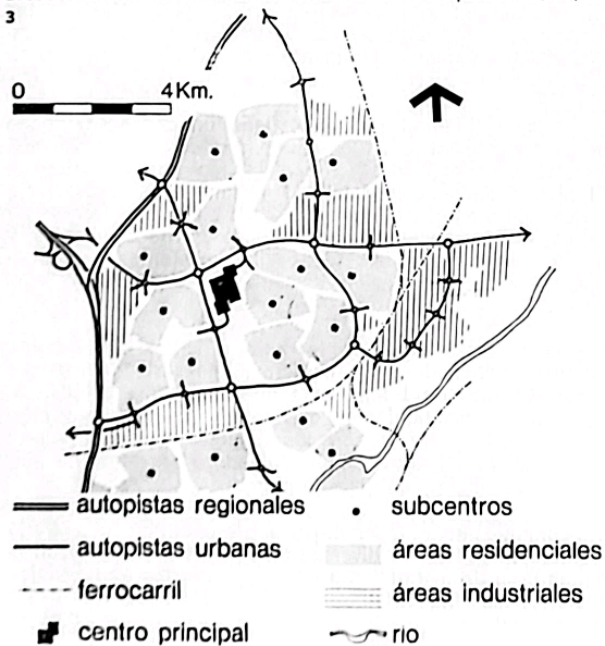
Si Washington representa solo un prototipo, Milton Keynes muestra un desarrollo más sofisticado, en una escala mayor, del mismo concepto. El planteo original preveía una superciudad cuya población alcanzaría los 250.000 habitantes, capacidad esta que duplicaría la de cualquier otra "new town" anterior. Dentro de sus límites se hallan comprendidas varias ciudades pequeñas o pueblos rurales existentes que totalizan una población de 40.000 habitantes. La superficie del área designada para la "new town" —casi 9.000 ha— es tres veces más extensa que la de cualquier otra "new town" anterior. Pero la importancia de Milton Keynes no radica solamente en su escala y dimensiones; tampoco en su emplazamiento (estratégicamente alejada de Londres y equidistante de las dos ciudades más grandes de Gran Bretaña: Londres y Birmingham), sino en sus objetivos y la forma en que éstos están implementándose.

Los objetivos básicos según el plan para Milton Keynes son los siguientes:

- Oportunidades y libertad de elección.
- Buenas comunicaciones y fácil movilidad y acceso.
- Equilibrio y variedad.
- Una ciudad atractiva.
- Concientización y participación.
- Un uso eficiente e imaginativo de recursos.

En principio, cada uno de los objetivos es justificable, pero los resultados indican varios conflictos entre ellos y cierto grado de incompatibilidad. La libertad de elección, por ejemplo, se relaciona con el tipo de vivienda y clase de transporte. Para satisfacer la calidad de la demanda habitacional, las áreas residenciales son en general de baja densidad con un promedio de 20 viviendas/ha, con un 50 % de propiedad privada y un 50 % alquiladas (propiedad de la Corporación).

Con un tamaño familiar de 3,2 la densidad promedio de las áreas residenciales alcanza solamente a 64 personas/ha, lo



1 Plano de Runcorn:  
1 ciudad existente,  
2 río, 3 canal a  
Manchester

2 Washington dentro  
del plano regional  
de la conurbación  
Tyne-Wear:

1 Washington, 2  
Newcastle, 3  
Sunderland, 4  
Durham, 5 Río  
Tyne, 6 Río Wear,  
7 Mar del Norte

3 Plano de  
Washington

4 Vista aérea de  
Washington





cual equivale a la mitad del promedio de Harlow y a una tercera parte del de Cumbernauld. Estas bajas densidades implican un modo de vida distinto al de las "new towns" anteriores. Las bajas densidades facilitan el uso del automóvil privado mientras que reducen notablemente las posibilidades del transporte público. La red vehicular resulta más simple y menos costosa que el sistema empleado en Washington, a pesar de su mayor escala.

En muchos aspectos, Milton Keynes incorpora las tendencias imperantes en EE.UU.: un plan basado en energía de bajo costo, transporte individual y viviendas más espaciales destinadas para propiedad privada. Descartando las ventajas que un buen planeamiento puede llegar a crear, tanto desde el punto de vista del funcionamiento como del ambiental, los puntos débiles presentados por Milton Keynes, como en algunos suburbios espontáneamente engendrados en EE.UU., son los mismos y radican en menores oportunidades y libertad de elección para los habitantes sin automóvil y una dependencia de la energía de bajo costo.

Solamente tres años después de la publicación del plan, el mundo sufrió las primeras indicaciones de la crisis energética y sus todavía imprevisibles consecuencias; no fue posible, sin embargo, cambiar los lineamientos principales del plan en ese momento. Los contratos para las grandes obras de infraestructura se concretaron antes de la crisis del petróleo, inversiones estas que resultaban imprescindibles para el éxito del plan, pues sin la infraestructura y la consecuente evidencia física de las inversiones de la Corporación en una etapa inicial, determinadas industrias y comercios no hubiesen invertido en la ciudad ni construido o alquilado fábricas en las áreas industriales, como tampoco hubiesen localizado sus negocios en el área centro. Los costos iniciales para la construcción de una nueva ciudad son normalmente grandes, y en Milton Keynes mayores que en cualquier otra "new town": por ejemplo, la nueva planta para el tratamiento de aguas residuales para la ciudad necesitaba un túnel de 2,5 m de diámetro y 4 km de extensión, además de bombas elevadoras gigantes y un complejo de purificación de 30 hectáreas. Para evitar inundaciones fue necesario construir cuatro lagos de equilibrio y ocho lagos secundarios para almacenar agua de tormentas. El lago mayor supera las 65 ha y todos se integran al sistema de espacios verdes recreativos de la ciudad. En los primeros años, hasta 1973, se construyeron 40 km de rutas principales.

A pesar de los problemas surgidos y las críticas formuladas, Milton Keynes es hoy una realidad, con las primeras etapas de su centro habilitado, con más de 16.000 viviendas construidas en los primeros doce años y con una tasa de construcción de cincuenta viviendas por semana.

El área centro de Milton Keynes representa un cambio de concepto respecto de las "new towns" anteriores. Las pautas urbanísticas apuntaban hacia la creación de un centro de baja densidad cuya altura máxima alcanzaría 15 m y cuyo FOT sería de 1,5 máximo; todas las áreas de estacionamiento serían descubiertas, encontrándose a nivel del suelo. El planteo exigía consecuentemente un mínimo de intersecciones vehiculares a dos niveles, puentes, etcétera y la construcción de un centro mucho más simple, rápido y de menor costo que la que supondría un centro en forma de megaestructura como los de la etapa anterior. Los planificadores tenían confianza en que el planteo combinaría un alto grado de flexibilidad dentro de un ambiente atrac-

tivo en un desarrollo muy rentable, todo lo cual aparece expresado elocuentemente en un despliegue excelente de material gráfico de alto nivel, donde la imagen predominante son los espacios densamente arbolados.

A pesar de su baja densidad edilicia, el área centro se muestra también monumental en sus lineamientos, de modo tal que resulta comparable a las avenidas arboladas de los bulevares de París o Londres, según lo atestiguan los artículos preparados por la Corporación de Desarrollo de Milton Keynes (MKDC) para revistas especializadas. La magnitud del área centro es también monumental, presentando una superficie de 162 ha (1,8 km x 0,9 km) y cuya longitud casi iguala a la de Oxford Street, una de las calles comerciales más importantes de Londres (la calle Florida, en Buenos Aires, tiene solamente 10 cuadras o poco más de 1 km de longitud).

Se prevé un servicio de ómnibus para unir sus distintos sectores, y una estación ferroviaria en el extremo oeste que la une a Londres en solo treinta y tres minutos con trenes rápidos cuya velocidad promedio supera los 120 km/hora. La mayoría de los usuarios concurrirán al centro en automóvil, ómnibus o simplemente a pie, desde la ciudad y su región. Por su forma urbana baja y por las grandes áreas de estacionamiento, se asemeja a los centros comerciales de EE.UU. y Francia, localizados fuera de las áreas centrales de la ciudad ("out-of-town-shopping-centres"); pero en Milton Keynes las ventajas de un centro con esas características —falta de congestión, fácil estacionamiento y arboleda masiva— se encontrarán en el centro mismo de la ciudad.

Habrà que esperar todavía varios años para confirmar los resultados de este enfoque; por el momento solo funcionan los primeros edificios ya construidos y recién para 1990 se prevé que se contará con un nivel de progreso edilicio suficientemente avanzado del área centro como para poder verificar el rendimiento del concepto aplicado. El aspecto crítico se presenta en la interacción de los elementos —dadas la dimensión y dispersión que los caracterizan—, enfoque claramente orientado, por su composición, hacia una sociedad de consumo.

**Vivienda:** si bien el centro sostiene un concepto urbano de corte racional y un enfoque arquitectónico unificado, las áreas residenciales se caracterizan por su variedad. El plan estima en su totalidad 47 km<sup>2</sup> de áreas residenciales con una densidad bruta de 53 hab/ha. Dentro de esta cifra se encuentran comprendidos trece pueblos y tres pequeñas ciudades, todos ellos existentes con anterioridad a la designación de Milton Keynes como "new town".

Las áreas residenciales se organizan dentro de la trama de rutas principales, que conforma una serie de zonas o supermanzanas de 1 km<sup>2</sup> cada una. La trama también abraza a los asentamientos existentes, que aparecen integrados en los centros correspondientes de dichas supermanzanas, respaldados por un cuidadoso programa de preservación edilicia y del paisaje natural.

Los conjuntos nuevos, por su parte, presentan un "muestreo arquitectónico" de las diversas tendencias imperantes, diferentes usos de materiales y formas, desde las tradicionales hasta las más industrializadas y desde las folklóricas hasta las racionalistas.



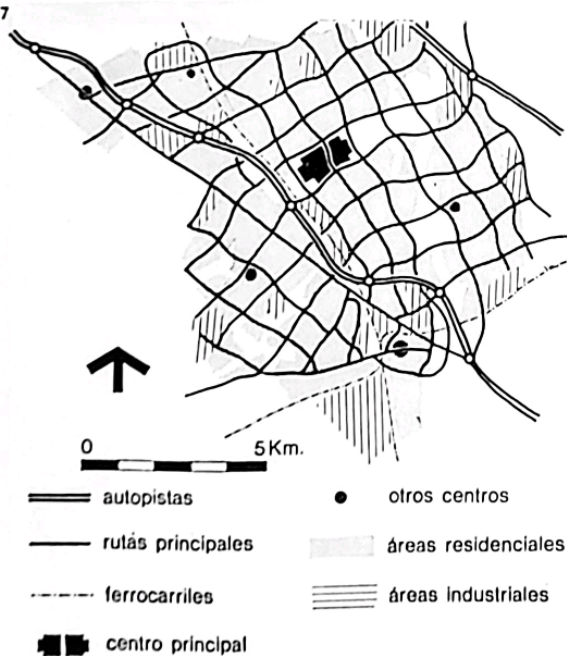
A fines de la década del 60 aparecen dos nuevos aspectos valorativos en el desarrollo teórico del planeamiento de las "new towns" referidos al tamaño de la ciudad: el primero se relaciona con el nivel de servicios, y el segundo con la capacidad de desarrollo económico. Algunos planificadores sostienen que una nueva ciudad no puede responder a las exigencias de los inmigrantes en una gran metrópoli si el tamaño de la misma no es suficientemente importante como para proporcionar un alto nivel y variedad de servicios.

Al mismo tiempo, las "new towns" han sido criticadas frecuentemente por su incapacidad e impotencia para resolver los problemas de las grandes conurbaciones, atacando solo los síntomas y no los orígenes del mal. Las nuevas ciudades han recibido industrias y población ya formadas, pero no han fomentado nuevas industrias ni mejorado con su aporte el nivel socioeconómico de la población. Las

"new towns" constituyeron —según sus críticos— solo respuestas de carácter físico más que socioeconómico, factor que delimita su contribución al desarrollo general del país.

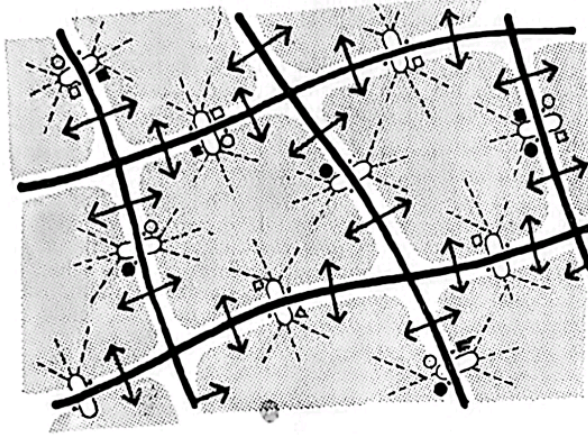
De este modo, la revalorización del tamaño recobra importancia una vez más considerando que una ciudad debe permitir un intercambio empresarial y alentar un ofrecimiento autosostenido. La propuesta de Milton Keynes, haciéndose eco de tales críticas y teorías, representa una clara respuesta en tal sentido, con un enfoque casi utópico en sus conceptos y valores; es en verdad una teoría traducida literalmente y plasmada tal cual lo dictan sus principios, sin un modelado previo que significaría integrarla a la realidad. En la siguiente sección veremos cómo la solución a la misma variante se resuelve a través de alternativas mucho más pragmáticas, más sencillas y realistas, donde se propone la utilización de ciudades existentes duplicando su tamaño en lugar de iniciar un esfuerzo totalmente nuevo.

- 5 Milton Keynes, vivienda de baja densidad
- 6 Stony Stratford, uno de los viejos poblados integrados a Milton Keynes New Town
- 7 Plano
- 8 Area residencial Fullers Slade



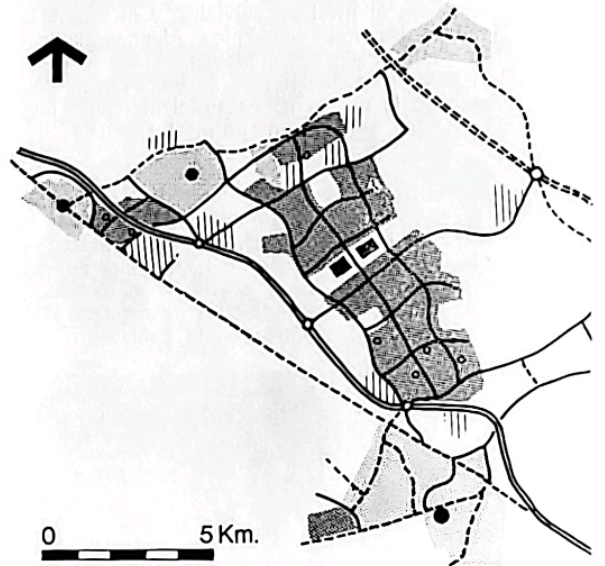


9



- |                        |                      |
|------------------------|----------------------|
| — ruta principal       | ■ negocios           |
| → acceso               | ● escuela primaria   |
| ----- rutas peatonales | ○ escuela intermedia |
| — parada de ómnibus    | □ pequeña industria  |
| ○ centro de actividad  | △ centro de salud    |
| ■ área residencial     |                      |

10



0 5 Km.

- |                           |                                      |
|---------------------------|--------------------------------------|
| ===== autopista existente | ■ áreas urbanas existentes           |
| ===== autopista nueva     | ■ áreas urbanas nueva                |
| ----- rutas existentes    | ■ centro nuevo                       |
| — rutas nuevas            | ● ampliaciones de centros existentes |

11



9  
Diagrama funcional  
de un sector de  
Milton Keynes  
10  
Plano para los  
primeros diez  
años; 1 Bletchley,  
2 Weserton, 3 Story  
Stratford  
11  
Conjunto residencial  
"Fishermead"  
adyacente al área  
centro de Milton  
Keynes



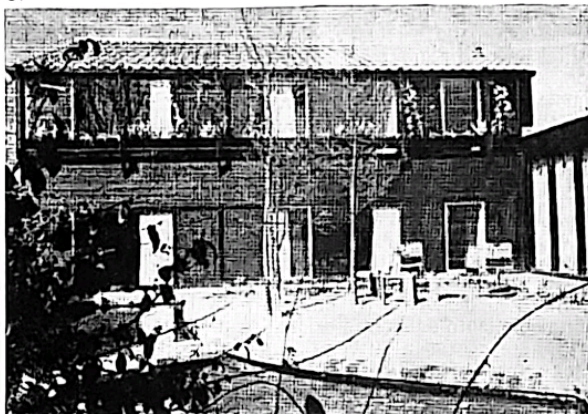
12



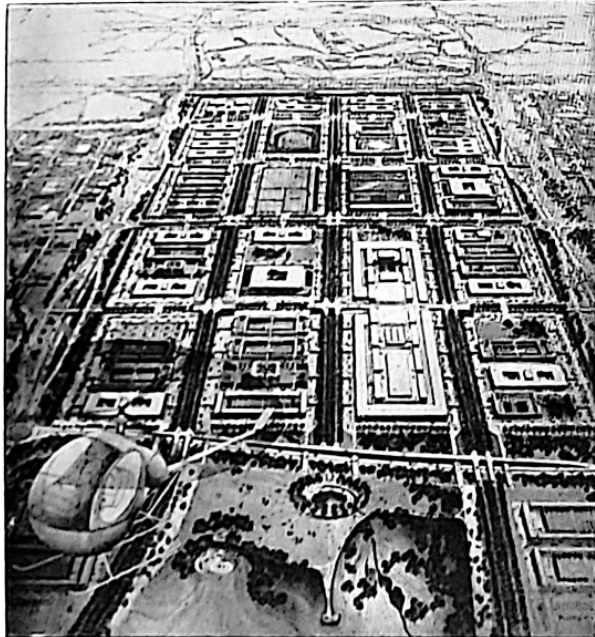
13



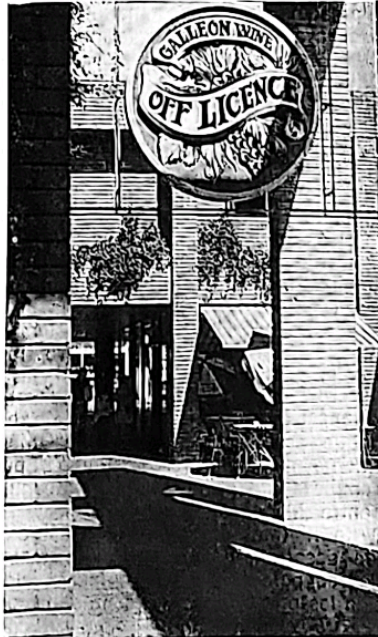
14



15



16



- 12 Plaza cubierta en el centro principal
- 13 Area residencial Netherfield
- 14 Area residencial Calverton End
- 15 Perspectiva aérea del centro
- 16 El nuevo centro de Stony Stratford



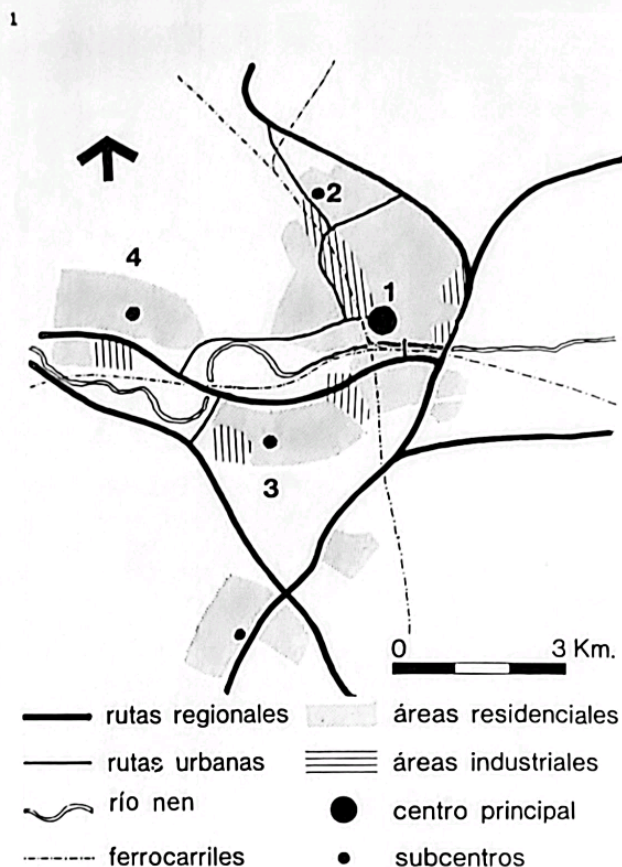
## 6. Etapa IV: las "ciudades asociadas"

Paralelamente a Milton Keynes, surgió otra respuesta a las críticas comentadas en la sección anterior, respecto de la importancia del tamaño de las "new towns", que consistió en la designación de un nuevo grupo de "new towns" —Northampton, Peterborough, Warrington y Central Lancashire— llamadas "ciudades asociadas" ("partnership towns"). Este criterio integra los objetivos básicos de los principios de las "new towns" y la teoría de los polos de desarrollo a nivel de planeamiento regional. Todos estos casos contaban, a la fecha de su designación, con una población considerable que oscilaba entre 80.000 y 234.000 habitantes, con centros existentes ya establecidos, con niveles de servicios relativamente altos y, por tratarse de ciudades de vieja data, gozaban de un carácter propio y contaban con atracciones como la hermosa catedral normanda de Peterborough (siglo XI), la tradicional plaza del mercado en Northampton, etcétera.

Tanto en Peterborough como en Northampton, el plan de desarrollo prevé una rápida expansión de aproximadamente unos 80.000 habitantes, no en forma concéntrica alrededor del área urbana existente, sino creando nucleamientos satélites independientes alejados de la misma. En Northampton, la "new town" reviste la forma de una ciudad gemela, emplazada al noreste de la ciudad existente; por otra parte en Peterborough están construyéndose varios asentamientos "satélites" a 4 km del centro. Es decir que la vieja ciudad sigue funcionando, con un considerable refuerzo de sus servicios, mientras se crean paralelamente nuevos asentamientos. Esta forma de crecimiento urbano posibilita una serie de ventajas, tanto para la ciudad existente como también para los nuevos habitantes de las áreas en expansión, ya que la inmigración de población e industrias permite el desarrollo de un mejor nivel de servicios y un fortalecimiento del centro existente, mientras que los nuevos habitantes gozan a su vez de una infraestructura de servicios ya establecida y sin sufrir las demoras inevitables de las "new towns" anteriores de tamaño más reducido.

La forma administrativa de este nuevo tipo de "new town" ha tenido que responder a exigencias muy distintas a las anteriores, aunque todas hayan sido fruto de la misma Ley ("New Towns Act-1946"). En este caso, el Municipio de la ciudad existente, que cuenta con una capacidad administrativa desarrollada y con su propio departamento de planeamiento y vivienda, funciona paralela y juntamente con la Corporación de Desarrollo de la "new town", obviando esta última el cumplimiento de funciones que necesariamente hubiese abarcado en el caso de tratarse de una ciudad totalmente nueva. El Municipio y la Corporación de Desarrollo actúan como socios en el proceso de crecimiento: el primero está a cargo normalmente de las modificaciones necesarias inherentes a la ciudad existente y la segunda planifica las nuevas áreas. Obviamente, el desarrollo de este proceso depende de la estrecha cooperación establecida entre los dos organismos, y por esa razón, este nuevo tipo de "new towns" se ha dado en llamar "ciudades asociadas".

Warrington y Central Lancashire también se incluyen en esta clasificación, aunque presentan características diferentes a las anteriormente mencionadas. Warrington, por ejemplo, se encuentra emplazada dentro de la extensa conurbación comprendida entre Manchester y Liverpool, y su designación como "new town" (más acorde en este caso con la función de polo de desarrollo) le permite una mejor integración regional, la recuperación de áreas industriales y una solución paralela a los problemas de la contaminación ambiental.





Central Lancashire es la más grande de todas las "new towns" en cuanto a superficie y población inicial y final. Se trata de la estructuración de una región urbana, y su designación posibilita en gran parte la concreción de un proceso de desarrollo urbano cuyo fin es el de alojar población excedente de su propio crecimiento demográfico.

Irvine y Telford también comparten por otro lado algunas de las características de las "ciudades asociadas" a pesar de contar con una población inicial menor.

Si bien Irvine, en Escocia, no es comparable a otras ciudades asociadas como Peterborough, Warrington, Northampton o Central Lancashire, dado que su población inicial es menor (ciudad existente) y la totalidad final de habitantes programada triplica su tamaño, su plan presenta elementos pragmáticos y una variedad de diversos conceptos de organización espacial, adaptados a las exigencias locales y a las características topográficas de los distintos sectores de la "new town". Originariamente el plan preveía una expansión lineal; pero, después de estudios detallados y de una revisión general, se incorporaron varios cambios que modifican la claridad conceptual inicial, y que han enriquecido la marcha de su proceso de desarrollo. Esto no resulta una excepción (Peterborough cumplió un proceso parecido); las técnicas de planificación para evaluar costos y beneficios y el uso de modelos científicos y técnicas de computación para el diseño de la red vial no siempre orientan su "elección" hacia planes conceptuales claros, ya que la combinación de decisiones pragmáticas es lo más factible y rentable, ofreciendo los mejores beneficios. Por esas razones, el plan de Irvine incluye una serie de combinaciones diferentes, con ampliaciones periféricas de los sectores urbanos existentes, nuevas expansiones lineales y asentamientos satélites en forma de damero.

El centro de la "new town" se integra al ya existente en la ciudad de Irvine. La primera etapa del centro comercial

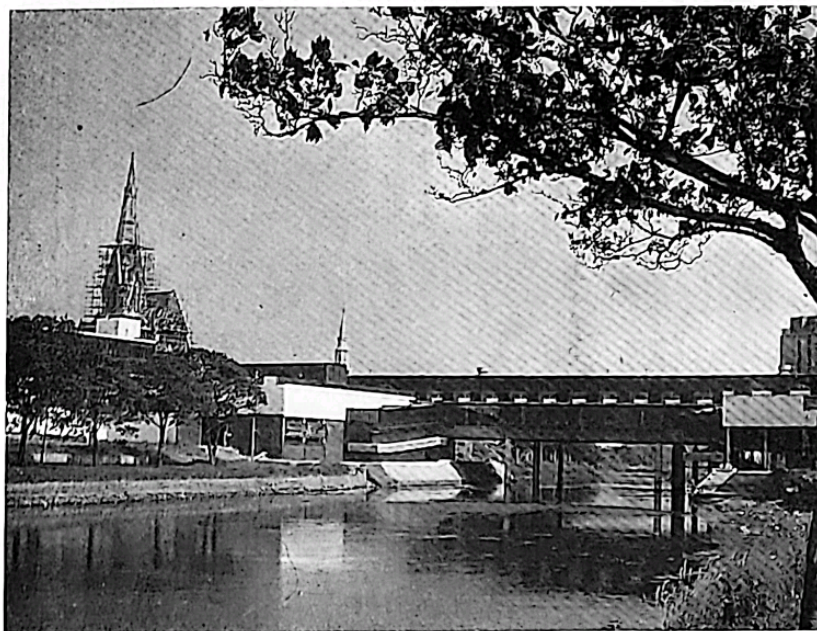
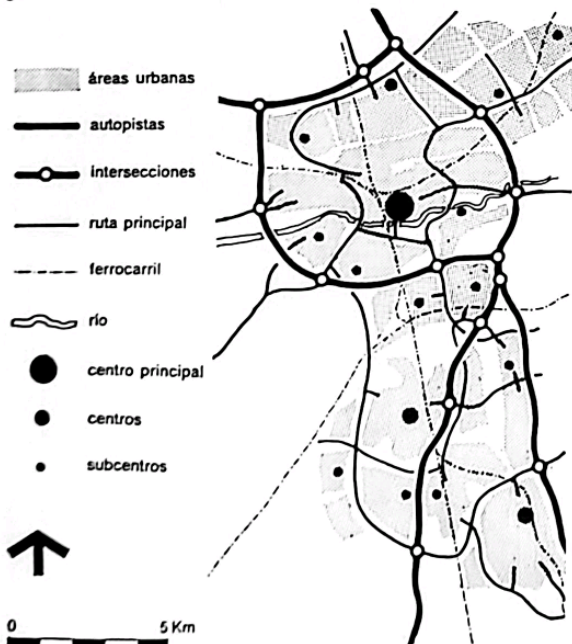
se desarrolla en forma de puente sobre el río Irvine y las siguientes unirán el área centro con la estación de ferrocarril y de ómnibus. El diseño interno, de muy buen nivel de calidad, logra espacios cubiertos atractivos, luminosos y calefaccionados.

Como resultado de los desechos de la industria química, Irvine contaba con suelos con un alto grado de contaminación —ahora recuperados—; gran parte de ellos forman un parque regional de 65 ha, con un centro recreativo, lagos y equipamiento deportivo sobre la costa.

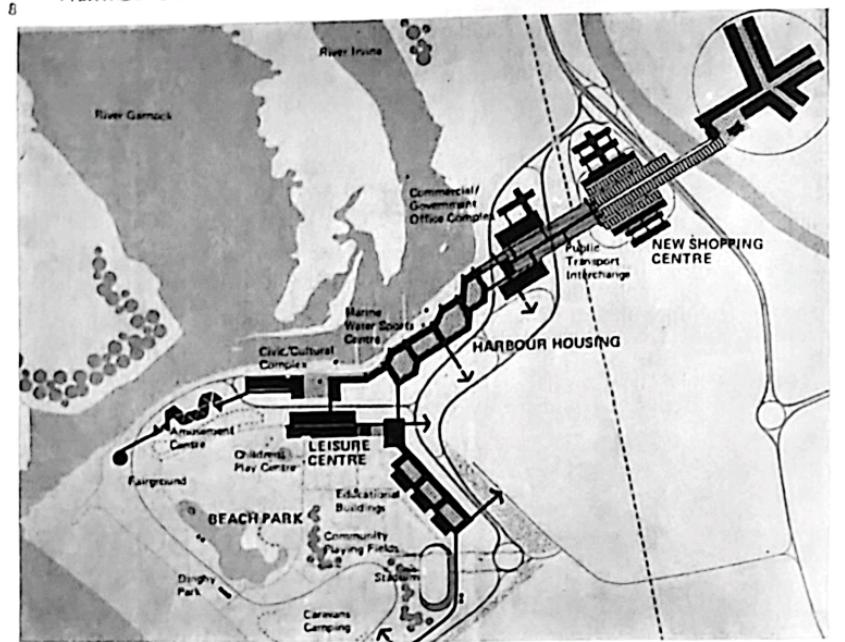
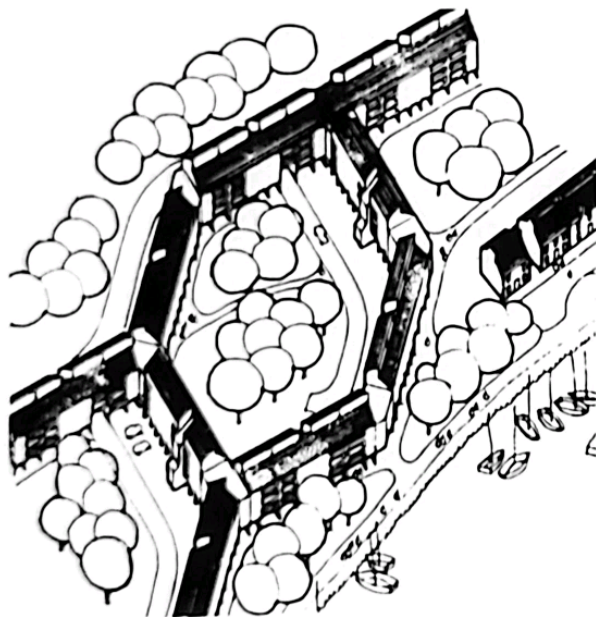
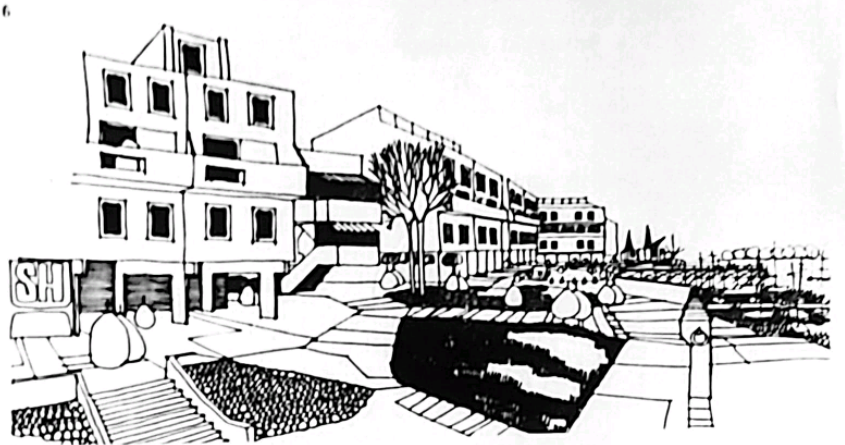
Irvine desarrolló dos acciones en las primeras etapas del programa habitacional: la construcción de nuevas áreas de viviendas al este del centro urbano existente, de densidad relativamente baja, y de materiales y formas acordes con las viviendas tradicionales de Escocia, y al mismo tiempo, rehabilitó y mejoró los centros existentes. Para asegurar la integración del entorno, la Corporación de Irvine propuso pautas para el mejoramiento de la disponibilidad habitacional. En las etapas siguientes se construyeron viviendas con densidades más altas ubicadas frente al viejo puerto y algunos de los campos de golf.

Resulta destacable indicar que muchas de las características de los planes de desarrollo de las ciudades asociadas conciden con las propuestas de Howard, salvando las diferencias formales: poblaciones que oscilan alrededor de los 250.000 habitantes y asentamientos urbanos agrupados o en serie y, por sobre todo, el respaldo de un fuerte contexto de planificación regional. Así, la visión de Howard —con sus planes utópicos, geométricos y abstractos— se ha visto transformada en planes más orgánicos relacionados con las características del terreno y con el sistema de asentamientos existentes. Vale la pena recordar aquí el epígrafe que Howard solía colocar al pie de sus planes esquemáticos: "...solo un diagrama, el plan deberá ajustarse al sitio elegido".

- 1 Plano de Peterborough: 1 centro existente, 2 consolidación de expansión periférica, 3 nuevo satélite Ortons, 4 nuevo satélite Castor.
- 2 Irvine: convivencia e integración del centro existente y el nuevo
- 3 Plano de Central Lancashire: 1 Preston, 2 Leyland, 3 Chorley
- 4 Irvine: el centro comercial sobre el río Irvine, primera etapa del nuevo centro urbano
- 5 Conjunto residencial en Irvine
- 6/7 Vivienda en el área portuaria
- 8 Plano del área central de Irvine
- 9 Propuesta para la rehabilitación y mejoramiento de áreas existentes de Irvine









## 7. "Expanded towns"

En su plan regional para el Gran Londres, Abercrombie propuso un movimiento migratorio de un millón doscientos cincuenta mil habitantes desde la conurbación de Londres. El plan preveía que solamente un 30 % de dicha migración se destinaría a las "new towns", mientras que un 40 % se alojaría en expansiones planificadas de ciudades existentes.

La Ley sobre Desarrollo de Ciudades ("Town Development Act, 1952") favoreció la concreción de ese movimiento migratorio. Los municipios de las grandes conurbaciones exportadoras de población, como Londres, Birmingham, Manchester, Liverpool, y Newcastle —cuya población era mayor que su capacidad para alojarla con una densidad aceptable— llegaron a constituir acuerdos con los municipios de ciudades más pequeñas que quisieran absorber dichos grupos migratorios.

Para las grandes ciudades, el beneficio residía en la reducción de su responsabilidad y esfuerzo en alojar el excedente de población. Apoyadas además por la Ley de Localización Industrial de 1945, que les permitía erradicar industrias cuya localización inhibía su capacidad de expansión interna o bien no condecía con la asignación de usos del suelo propuestos, pudo organizarse la salida de empresas y controlar su localización. El aporte de las grandes ciudades hacia las pequeñas consistió en asistencia técnica para la planificación e implementación de áreas residenciales o se canalizó a través de subsidios directos.

La salida de las grandes conurbaciones hacia una ciudad más pequeña en expansión representaba un atractivo considerable para la población migratoria: viviendas más espaciales, un ambiente mejor y alquileres más bajos, comparativamente, con lo que un conjunto londinense de viviendas podía ofrecerles. Además, las ciudades existentes en expansión contaban con un equipamiento establecido, con los viejos centros actuando como verdaderos "corazones" de la ciudad, situación muy valorada por los nuevos

habitantes y que constituía, en contraposición, uno de los aspectos desfavorables de las "new towns" en sus primeras etapas de desarrollo.

Así también, las ciudades "importadoras" de población podían encarar y resolver varios problemas con un rápido crecimiento poblacional, ya que ello les permitía diversificar su industria, renovar y reactivar su centro, mejorar su red vehicular y desarrollar una gama más amplia de equipamiento y servicios.

A pesar de las ventajas enumeradas y del beneficio mutuo resultante para ambas partes, el sistema de acuerdos intermunicipales no resultó tan exitoso como lo previeron Abercrombie en su plan, y los autores de la Ley mencionada. Algunas conurbaciones no quisieron "exportar" su excedente de población, prefiriendo alojar el crecimiento poblacional en los límites de la ciudad e incorporar estas áreas dentro de los límites municipales. Por otro lado, muchas ciudades pequeñas y de arraigadas tradiciones veían peligrar su modo de vida con la "invasión de extranjeros", muy especialmente si se trataba de población de clase obrera de las áreas céntricas o marginadas de Londres, ya que un rápido crecimiento puede producir un desajuste en el equilibrio político y social del área.

El análisis de algunas de estas "expanded towns" puede ejemplificar el caso concretamente, pudiendo además establecer puntos de comparación con las "new towns", ya que su escala y nivel de diseño así lo permiten. La diferencia entre las dos situaciones radica en su aspecto legal, pues no se las denomina "new towns" por no haber sido designadas como tales por la Ley correspondiente ("New Towns Act, 1946"), de alcance nacional, sino por acuerdos intermunicipales.

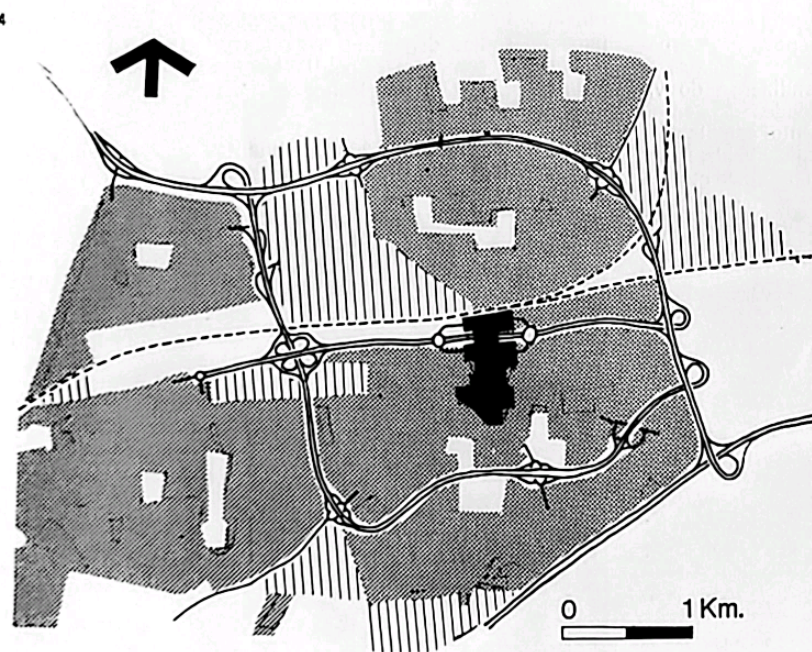
Basingstoke, ciudad de 26.000 habitantes en 1961 —antes de su expansión— constituye un ejemplo importante. Ubicada

1/2/3  
Viviendas en las  
"expanded towns"





4  
Basingstoke: plano  
de estructura  
urbana



- |                                   |                       |
|-----------------------------------|-----------------------|
| — autopistas urbanas y regionales | ■ centro              |
| — otras rutas                     | ▨ áreas residenciales |
| - - - - ferrocarril               | ▨ áreas industriales  |

a 75 km de Londres, su papel era el de centro de una región agropecuaria con algunas industrias livianas, contando con excelentes vías de comunicación, un canal (ahora en desuso); una red ferroviaria principal y rutas importantes. En 1961 el Municipio de Londres (Greater London Council) preparó el plan para un nuevo asentamiento urbano: Hook, a unos kilómetros más cerca de Londres que Basingstoke y sobre la misma línea ferroviaria. La localización de Hook no fue finalmente aceptada, llegándose a un acuerdo con el pequeño poblado de Basingstoke, para alojar allí gran parte de la población prevista para Hook. El acuerdo previó la construcción de 8.000 viviendas para más de 24.000 habitantes provenientes de Londres, a las cuales se adicionaron, en menor escala, viviendas municipales y del sector privado, destinadas a absorber el crecimiento natural de Basingstoke y para inmigrantes con capacidad adquisitiva respectivamente.

El crecimiento y tamaño previstos (80.000 habitantes al principio y más de 100.000 habitantes posteriormente) son comparables a los de cualquiera de las primeras "new towns" derivadas de la descentralización de Londres. También la planificación física se asemeja a la de una "new town": el centro, con múltiples niveles de tránsito segregado (nivel peatonal superior y nivel vial inferior), se localizó en el centro de la ciudad existente; la red vial consta de un anillo principal (casi una autopista urbana) que actúa como distribuidor para los diversos sectores (residenciales, industriales y de servicios) mientras que otra vía principal permite el acceso al centro y conecta la ciudad con la autopista regional. En principio, la red trazada no difiere mayormente del planteo propuesto para Hook y de la forma general adoptada en Cumbernauld.

Swindon es otro ejemplo importante de una ciudad con rápida expansión. Cuando en 1842 se construyó la red ferroviaria entre Londres y Bristol, Swindon se perfiló como una típica ciudad ferroviaria ("railway town"), con la localización de los talleres y la planificación de un nuevo asentamiento de 300 viviendas y equipamiento, para alojar a sus empleados y obreros, cerca del viejo poblado del mismo nombre.

En 1950 se hizo evidente la necesidad de diversificar su economía, frente a la declinación del ferrocarril como fuente de empleo y al crecimiento del tránsito vehicular. El Municipio encaró entonces un rápido crecimiento poblacional juntamente con el desarrollo de nuevas industrias para reducir la dependencia establecida con el ferrocarril. De este modo, el plan para la expansión de Swindon preveía la construcción de 8.000 viviendas para alojar población migratoria londinense (aunque se alcanzó un número más elevado para cubrir su propio crecimiento y para absorber grupos migratorios de otras ciudades). En su totalidad, Swindon representa una de las más grandes expansiones urbanas del Reino Unido, lo cual permitió el desarrollo de equipamiento más amplio y complejo.

En términos generales, los equipamientos de las "expanded towns" no resultaron tan exitosos como los previstos para las "new towns", debido en parte a la menor disponibilidad de recursos financieros. A pesar de las diferencias no-conceptuales expresadas anteriormente, Swindon y Basingstoke siguieron en la realidad un desarrollo paralelo y semejante al de las "new towns", tanto en sus aspectos funcionales como formales.



5



7



8



6



5/6/7/8/9  
Swindon: el nuevo  
centro comercial

9





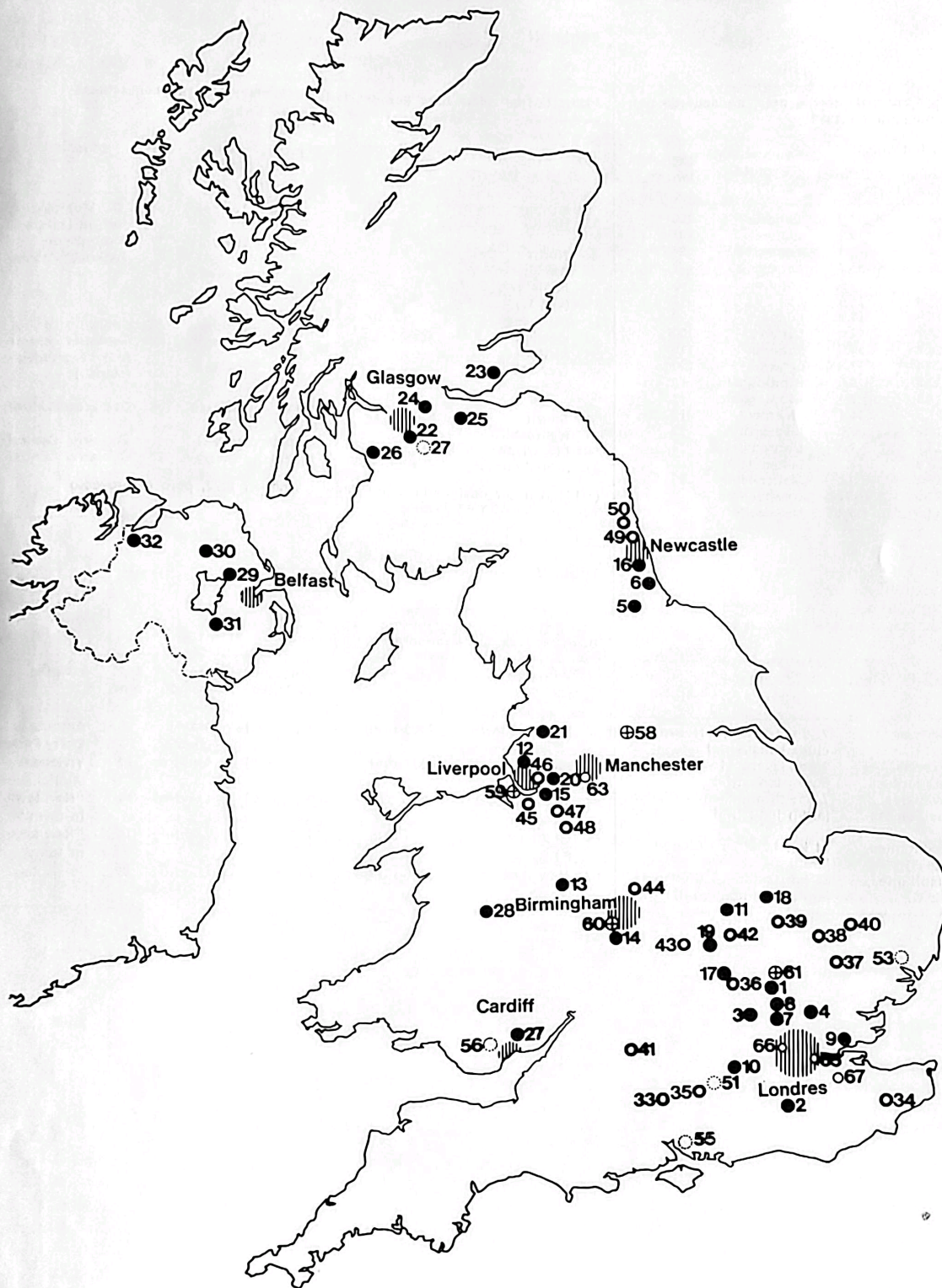
# 8. Ubicación y datos de los nuevos asentamientos

Tabla I

"New towns" en el Reino Unido, designadas de acuerdo con la Ley de Nuevas Ciudades promulgada en 1946

| "New towns" en el Reino Unido, designadas de acuerdo con la Ley de Nuevas Ciudades promulgada en 1946 |                                      |                      |                      |                                       |               |               |                             |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------------------|---------------|---------------|-----------------------------|--------------|
| Nº                                                                                                    | Ciudad                               | Fecha de designación | Población (en miles) |                                       |               | Superficie ha | Conurbación ("exportadora") | Distancia km |
|                                                                                                       |                                      |                      | Prevista             | Existente                             | Actual (1977) |               |                             |              |
| <b>Inglaterra</b>                                                                                     |                                      |                      |                      |                                       |               |               |                             |              |
| 1                                                                                                     | Stevenage                            | 1946                 | 7                    | 60 (1945)<br>105 (1966)               | 74,5          | 2493<br>2534  | Londres                     | 47           |
| 2                                                                                                     | Crawley                              | 1947                 | 9                    | 50 (1949)<br>84 (1966)                | 75.5          | 2449          | Londres                     | 45           |
| 3                                                                                                     | Hemel Hempstead                      | 1947                 | 21                   | 80 (1947)                             | 78.5          | 2394          | Londres                     | 37           |
| 4                                                                                                     | Harlow                               | 1947                 | 4.5                  | 90 (1947)                             | 79.5          | 2590          | Londres                     | 37           |
| 5                                                                                                     | Aycliffe                             | 1947                 | 0.06                 | 10 (1947)<br>20<br>45 (1968)          | 27.5          | 865<br>1254   |                             |              |
| 6                                                                                                     | Peterlee                             | 1948                 | 0.2                  | 30 (1948)                             | 27.5          | 1133          | Londres                     | 30           |
| 7                                                                                                     | Hatfield                             | 1948                 | 8.5                  | 29 (1949)                             | 26            | 947           | Londres                     | 34           |
| 8                                                                                                     | Welwyn                               | 1948                 | 18.5                 | 50 (1949)                             | 41            | 1747          |                             |              |
| 9                                                                                                     | Garden City<br>Basildon              | 1949                 | 25                   | 50 (1949)<br>106 (1956)<br>134 (1964) | 91.5          | 3165          | Londres                     | 40           |
| 10                                                                                                    | Bracknell                            | 1949                 | 5                    | 25 (1949)<br>60 (1961)                | 47.5          | 757<br>1335   | Londres                     | 45           |
| 11                                                                                                    | Corby                                | 1950                 | 15.7                 | 50 (1950)<br>83 (1972)                | 53.5          | 1010<br>1791  |                             |              |
| 12                                                                                                    | Skelmersdale                         | 1961                 | 10                   | 80 (1961)                             | 40            | 1631          | Liverpool                   | 20           |
| 13                                                                                                    | Telford<br>(Dawley, originariamente) | 1963                 | 35<br>70             | 90 (1963)<br>250 (1968)<br>150 (1975) | 98.5          | 3686<br>7793  | Birmingham                  | 50           |
| 14                                                                                                    | Redditch                             | 1964                 | 32                   | 90 (1964)                             | 56            | 2908          | Birmingham                  | 22           |
| 15                                                                                                    | Runcorn                              | 1964                 | 28.5                 | 100 (1964)                            | 58            | 2930          | Liverpool                   | 14           |
| 16                                                                                                    | Washington                           | 1964                 | 20                   | 80 (1964)                             | 48            | 2146          | Newcastle                   | 10           |
| 17                                                                                                    | Milton Keynes                        | 1967                 | 40                   | 250 (1967)                            | 80            | 8869          | Londres                     | 72           |
| 18                                                                                                    | Peterborough                         | 1967                 | 84                   | 185 (1967)                            | 112           | 6458          | Londres                     | 115          |
| 19                                                                                                    | Northampton                          | 1968                 | 130                  | 230 (1968)                            | 147           | 8081          | Londres                     | 106          |
| 20                                                                                                    | Warrington                           | 1968                 | 122                  | 205 (1968)                            | 135           | 7553          | Manchester                  | 30           |
| 21                                                                                                    | North Lancashire                     | 1970                 | 234                  | 430 (1970)                            | 248           | 14266         | Manchester                  | 30           |
| <b>Escocia</b>                                                                                        |                                      |                      |                      |                                       |               |               |                             |              |
| 22                                                                                                    | East Kilbride                        | 1947                 | 2.5                  | 90 (1947)                             | 76            | 4151          | Glasgow                     | 14           |
| 23                                                                                                    | Glenrothes                           | 1948                 | 1.1                  | 70 (1951)                             | 35            | 2333          |                             |              |
| 24                                                                                                    | Cumbernauld                          | 1955                 | 3.5                  | 70 (1955)<br>100 (1973)               | 46            | 1681<br>3139  | Glasgow                     | 24           |
| 25                                                                                                    | Livingston                           | 1962                 | 2                    | 100 (1963)                            | 33.5          | 2710          | Glasgow                     | 47           |
| 26                                                                                                    | Irvine                               | 1966                 | 36                   | 95 (1966)<br>120 (1971)               | 57            | 5038          | Glasgow                     | 40           |
| <b>Gales</b>                                                                                          |                                      |                      |                      |                                       |               |               |                             |              |
| 27                                                                                                    | Cwmbran                              | 1947                 | 12                   | 35 (1951)                             | 45            | 1279          |                             |              |
| 28                                                                                                    | Newtown                              | 1967                 | 5.5                  | 13 (1968)                             | 8             | 606           |                             |              |
| <b>Irlanda del Norte</b>                                                                              |                                      |                      |                      |                                       |               |               |                             |              |
| 29                                                                                                    | Antrim                               | 1966                 | 32.6                 | 55 (1965)                             | 41.5          | 56254         | Belfast                     | 28           |
| 30                                                                                                    | Ballymena                            | 1967                 | 48                   | 96 (1970)                             | 56            | 63661         | Belfast                     | 44           |
| 31                                                                                                    | Craigavon                            | 1965                 | 60.8                 | 102 (1967)                            | 76            | 26880         | Belfast                     | 48           |
| 32                                                                                                    | Londonderry                          | 1969                 | 82                   | 99 (1968)                             | 88            | 34610         |                             |              |





- New Towns  
(ver tabla 1)
- Expanded Towns  
(ver tabla 2)
- Nuevas ciudades  
no concretadas  
(ver tabla 3)
- ⊕ Nuevos asentamientos  
históricos  
(ver tabla 4)
- Otros nuevos  
asentamientos  
y New Towns in town  
(ver tabla 5)



Tabla II

"Expanded towns" con expansiones de 4.000 viviendas o más, de acuerdo con la Ley de Desarrollo de Ciudades promulgada en 1952

| Nº Ciudad           | Población (en miles) |                            | Conurbación ("exportadora") | Distancia km |
|---------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------|
|                     | Existente (1961)     | Adicional propuesta (1978) |                             |              |
| 33 Andover          | 17                   | 19.6                       | Londres                     | 100          |
| 34 Ashford          | 28                   | 14                         | Londres                     | 85           |
| 35 Basingstoke      | 26                   | 26.4                       | Londres                     | 75           |
| 36 Bletchley        | 17                   | 16.5                       | Londres                     | 72           |
| 37 Brantree         | 20.6                 | 13.9                       | Londres                     | 65           |
| 38 Havernhill       | 5.4                  | 14.9                       | Londres                     | 78           |
| 39 Huntingdon       | 8.8                  | 14.7                       | Londres                     | 90           |
| 40 Bury St. Edmunds | 21.2                 | 24.7                       | Londres                     | 100          |
| 41 Swindon          | 91.7                 | 26.4                       | Londres                     | 115          |
| 42 Wellesborough    | 30.6                 | 19.5                       | Londres                     | 100          |
| 43 Daventry         | 5.9                  | 17.4                       | Birmingham                  | 60           |
| 44 Tamworth         | 13.6                 | 21.5                       | Birmingham                  | 23           |
| 45 Ellesmere Port   | 44.7                 | 18.2                       | Liverpool                   | 17           |
| 46 Widnes           | 52.2                 | 13.7                       | Liverpool                   | 20           |
| 47 Winsford         | 12.8                 | 22.0                       | Liverpool                   | 44           |
| 48 Crewe            | 53.2                 | 13.2                       | Manchester                  | 40           |
| 49 Crumlinham       | 26.0                 | 21.5                       | Manchester                  | 45           |
| 50 Killingworth     | 46.5                 | 13.3                       | Newcastle                   | 7            |
|                     |                      |                            | Newcastle                   | 11           |

Tabla IV

Las nuevas ciudades históricas

| Nº Ciudad        | Fecha de fundación y construcción | Población prevista final                  | Notas                                        |
|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 58 Saltaire      | 1853-1863                         | 850 viviendas                             | 7 km Bradford - Nueva ciudad industrial      |
| 59 Port Sunlight | 1888-1920                         | 900 viviendas, 3.600 habitantes           | 9 km Liverpool - Ciudad jardín industrial    |
| 60 Bourneville   | 1893-1960                         | 4.000 viviendas, 13.000 habitantes (1960) | 7 km Birmingham - Ciudad jardín industrial   |
| 61 Letchworth    | 1901-1960                         | 40.000 habitantes, 19.000 (1945)          | 54 km Londres - Ciudad jardín                |
| 62 Welwyn        | 1920-1947                         | 40.000 habitantes, 18.500 (1948)          | 34 km Londres - Ciudad jardín (ver número 8) |

Tabla III

"New towns" planeadas por entidades oficiales, pero no concretadas

| Nº Ciudad                        | Población (en miles) |       | Fecha | Conurbación | Dist. | Entidad                                 |
|----------------------------------|----------------------|-------|-------|-------------|-------|-----------------------------------------|
|                                  | Exist.               | Prop. |       |             |       |                                         |
| 51 Hook                          | 4                    | 100   | 1958  | Londres     | 65    | LCC Municipalidad de Londres            |
| 54 North Bucks-hamshire (ver 17) | —                    | 250   | 1966  | Londres     | 77    | Condado de Buckinghamshire              |
| 53 Ipswich                       | 121                  | 275   | 1967  | Londres     | 108   | Gobierno central                        |
| 54 Ashford (ver 34)              | 32                   | 240   | 1966  | Londres     | 82    | Gobierno central (ver "Expanded towns") |
| 55 South Hampshire               | 850                  | 1.250 | 1965  | Londres     | 108   | Gobierno Central                        |
| 56 Llantrisant                   | 15                   | 90    | 1969  | Cardif      |       | Gobierno Central                        |
| 57 Stonehouses*                  | 50                   | 120   | 1972  | Glasgow     | 25    | Gobierno Central                        |

(\* Llegó a ser designada como "new town" en 1972, pero el proyecto fue abandonado en 1976).

Tabla V

Otros nuevos asentamientos mencionados en el texto

| Nº Ciudad        | Fecha     | Población (en miles) | Conurbación     | Dist. (km) | Notas                   |
|------------------|-----------|----------------------|-----------------|------------|-------------------------|
| 63 Wythenshaw    | 1930-1940 | 30 (aprox.)          | Manchester      | 5          | Arquitecto Barry Parker |
| 64 Becontree     | 1921-1940 | 60 (aprox.)          | Londres         | 17         | Viviendas municipales   |
| 65 Thamesmead    | 1965      | 60 (aprox.)          | Londres         | 17         | "New-town" in town      |
| 66 Grahame Park  | 1974-1978 | 10                   | Londres         | 14         | "New-town" in town      |
| 67 New Ash Green | 1968-1975 | 7                    | Londres privado | 35         | "New town"              |



## 9. Otros nuevos asentamientos

Las décadas transcurridas entre las dos guerras fueron testigos del desarrollo de vastas áreas suburbanas, con sus conjuntos habitacionales de vivienda de planta baja y un piso, con amplios jardines —distintas variantes de unos pocos diseños básicos y monótona repetición—, alineados casi indefinidamente a lo largo de calles convencionales. Las viviendas construidas por los municipios (bajo las leyes de desarrollo urbano y vivienda de 1919 y 1932) y por empresas constructoras privadas difieren solo en las terminaciones constructivas y las superficies cubiertas adoptadas, presentando ambos casos la misma respuesta arquitectónica y el mismo enfoque urbanístico: grandes áreas urbanas de densidad relativamente baja, extendidas y yuxtapuestas. Aunque en general estos núcleos suburbanos contaban con algunos espacios verdes, escuela y comercio agrupados en pequeños centros con equipamiento (banco, estafeta postal, sala de primeros auxilios, etcétera), no formaban parte de un crecimiento planificado de la ciudad de la cual dependían ni establecían relación alguna entre población y empleo.

Algunos de estos nuevos barrios, por la escala de su desarrollo, configuraron una de las más grandes extensiones residenciales de Londres, sin llegar a conformar "conjuntos habitacionales" ni nuevas "comunidades urbanas". Becontree, desarrollado por el condado de Londres entre 1921 y 1945 en la zona este de la ciudad, alojó una población de 60.000 habitantes. Posteriormente, Ford implantó en sus cercanías una nueva fábrica automotriz, que absorbió gran parte de la población nueva, reduciendo en cierta forma el flujo diario hacia-desde el centro de la ciudad.

Otro desarrollo urbano importante, dada su magnitud, aunque de menor extensión que Becontree, fue el suburbio de Wythenshaw en Manchester, diseñado por el arquitecto Barry Parker en la década del 30 y encarado por el Municipio. El criterio urbano interno es una sucesión de suburbios periféricos, planteo que no logra superar las desventajas relativas a la carencia de un plan para la conurbación toda, y sin considerar la relación entre las fuentes de mano de obra y empleo.

La reacción general contra esta forma descontrolada de desarrollo urbano en la época de posguerra dio por resultado el establecimiento de un nuevo Sistema de planificación nacional que controlara el crecimiento y expansión urbanos. Dicho Sistema permitió materializar una serie de medidas tales como la creación de las "new towns" y la aplicación del concepto del "cinturón verde". Pero si bien el nuevo Sistema restringió la desmesurada expansión urbana en los límites de las conurbaciones, los municipios pudieron establecer nuevas comunidades dentro de sus áreas debido a la existencia de "zonas vacantes" (destruidas por la guerra, sin desarrollar u obsoletas) con capacidad suficiente como para permitir la realización de planes de desarrollo y renovación urbana en distintas escalas.

Por ejemplo, algunos de los planes de reconstrucción urbana realizados en la zona este de Londres ("East End") cumplan con las recomendaciones de Abercrombie en su propuesta para el condado de Londres (1944), de construir comunidades dentro del área urbana. Por su tamaño y la planificación integral de que fueron objeto pueden establecerse ciertos paralelos con las "new towns", ya que ambas formas de desarrollo urbano enuncian como objetivo especial la formación de comunidades equilibradas.

En cambio, el conjunto de Barbican, de sofisticado nivel de diseño, emplazado en el centro de Londres, que resultó duramente bombardeado, no fue planeado como una comunidad —cuyo criterio puede ser asimilable a los conceptos sustentados por las "new towns"— a pesar de contar con 2.100 unidades de vivienda y gran variedad de equipamiento a nivel metropolitano.

Roehampton, otro proyecto famoso, es más una "ciudad dormitorio" que una comunidad integrada, debido en gran parte a su segregación de fuentes de empleo.

Thamesmead, uno de los más grandes proyectos del GLC (Greater London Council), y también uno de los más exitosos, coincide con los preceptos invocados por las "new towns": una nueva comunidad con zonas industriales propias relativamente autosuficientes y con un equipamiento de tamaño considerablemente importante como para mantener un alto nivel de servicios. Aunque se encuentra insertada dentro mismo de la gran ciudad y no haya sido designada como "new town", de hecho sí lo es.

El plan original para Thamesmead, llamada también Erith, fue publicado en 1962, unos años después que el plan para Hook fuese rechazado. Si bien la primera propuesta consideraba una población de 25.000 habitantes, esta fue incrementada a 60.000 habitantes en el plan final, aprobado en 1966.

En Thamesmead se retoman las imágenes urbanas del plan de Hook (que cristallizara el lenguaje arquitectónico de vanguardia en ese momento, logrando tan amplia difusión como la completa documentación ofrecida a distintos niveles y que se erigiera en el símbolo de una expresión total por su alto valor didáctico), mientras que presenta además una clara respuesta a los requerimientos del sitio y sus alrededores, de características muy particulares y definitorias. Las condiciones del terreno eran muy semejantes a las presentadas por las tierras ganadas al mar en los polders y extensiones de Amsterdam y Rotterdam (ver Colección sumarios Nº 23, setiembre 1978): tierras anegadizas, bajo el nivel del Támesis, con un dique de protección sobre sus orillas. La constitución del suelo —sumamente blando— hacía impracticable la construcción sin pilotajes profundos, mientras que las autoridades de Londres se preocupaban por el impacto de un proyecto de gran magnitud y de sus altos costos constructivos y de mano de obra. Como respuesta, en los primeros conjuntos realizados se adoptó un sistema de prefabricación pesada con grandes paneles. La trama de circulación peatonal elevada (a la nivel del piso 2, que articula y unifica los edificios del conjunto) ha sido un elemento de enorme atractivo visual y de esmerado diseño.

La poderosa y sofisticada imagen arquitectónica establecida en las primeras etapas del desarrollo de Thamesmead ha evolucionado adoptando un carácter totalmente distinto en los últimos conjuntos residenciales, predominando una concepción más simplista y doméstica, de materiales tradicionales, en especial de ladrillos a la vista. En cuanto a su aspecto técnico, el cambio se debió al alto costo de la construcción prefabricada y a los problemas constructivos por ella presentados, tales como filtración y condensación. Además, dado el lento crecimiento económico, no resultó escasa la mano de obra calificada requerida por el sistema constructivo adoptado, mientras que este gozaba al mismo



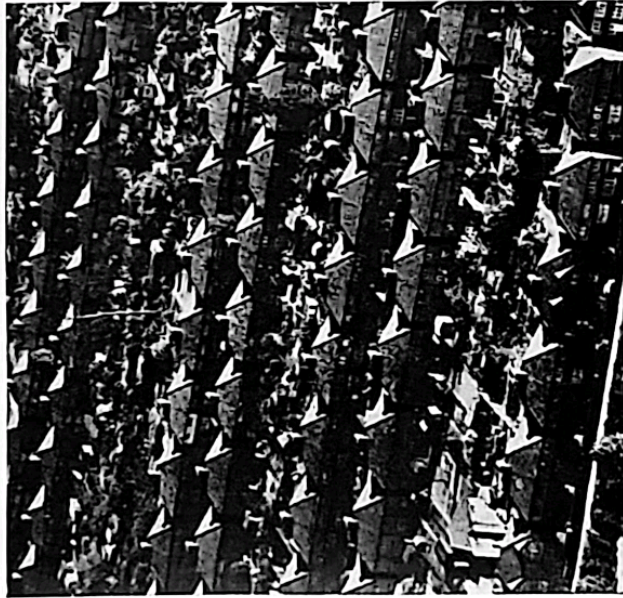
- 1 Áreas residenciales suburbanas: extensas y repetitivas
- 2 Vivienda suburbana del sector privado
- 3 Viviendas suburbanas, sector público
- 4 Barbican, conjunto urbano de alta densidad en el centro de Londres
- 5/6 Rochampton, vivienda y espacio verde

tiempo de gran popularidad, factor no desechable en cuanto a la aceptación del medio por parte de sus futuros habitantes.

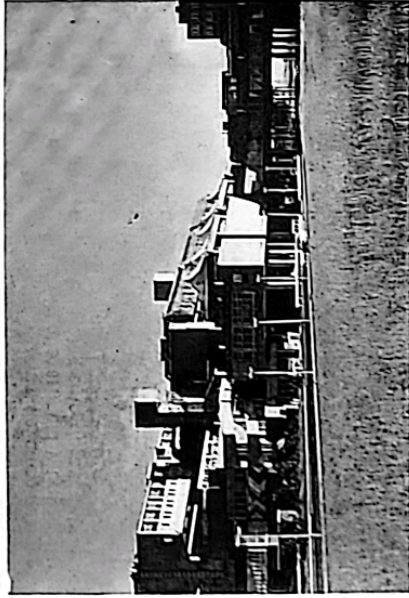
Thamesmead fue el último de los sitios disponibles dentro del ejido urbano, apto para este tipo de desarrollo en gran escala, razón por la cual no se han previsto otros complejos de igual dimensión. A pesar de ello, el GLC fue responsable posteriormente del diseño de una nueva comunidad, **Graham Park**, más pequeña respecto de Thamesmead, ubicada en el noreste de Londres, en un área previamente usada como aeropuerto. Se trata de un conjunto habitacional de viviendas bajas en su mayoría, destinado a alojar a 10.000 habitantes. Solo la zona central cuenta con edificación en altura.

Después de Graham Park resulta casi imposible concebir nuevas ciudades dentro de la ciudad de Londres ("new towns in town"), dada la estructura urbana existente, salvo

1



2



tal vez en el emplazamiento del viejo puerto al sudeste de la ciudad. En cambio, las grandes ciudades industriales del centro y norte de Inglaterra, cuentan con extensas áreas de viviendas obsoletas sin equipamiento ni espacios verdes o infraestructura adecuada, y que constituyen una reserva potencial de renovación urbana.

Así, por ejemplo, el conocido conjunto urbano de **Byker** en Newcastle, donde el arquitecto R. Erskine manifiesta una solución al problema presentando una fuerte impronta visual y sensibilidad ambiental. Además, han surgido otros proyectos cuyo énfasis está dado en la renovación y rehabilitación de edificios existentes, con una política que, por otra parte, ha sido ampliamente implementada en los últimos años. Fuera de los conjuntos habitacionales y desarrollos urbanos ya mencionados, casi no existen otros ejemplos de nuevos asentamientos en la periferia de las grandes ciudades.

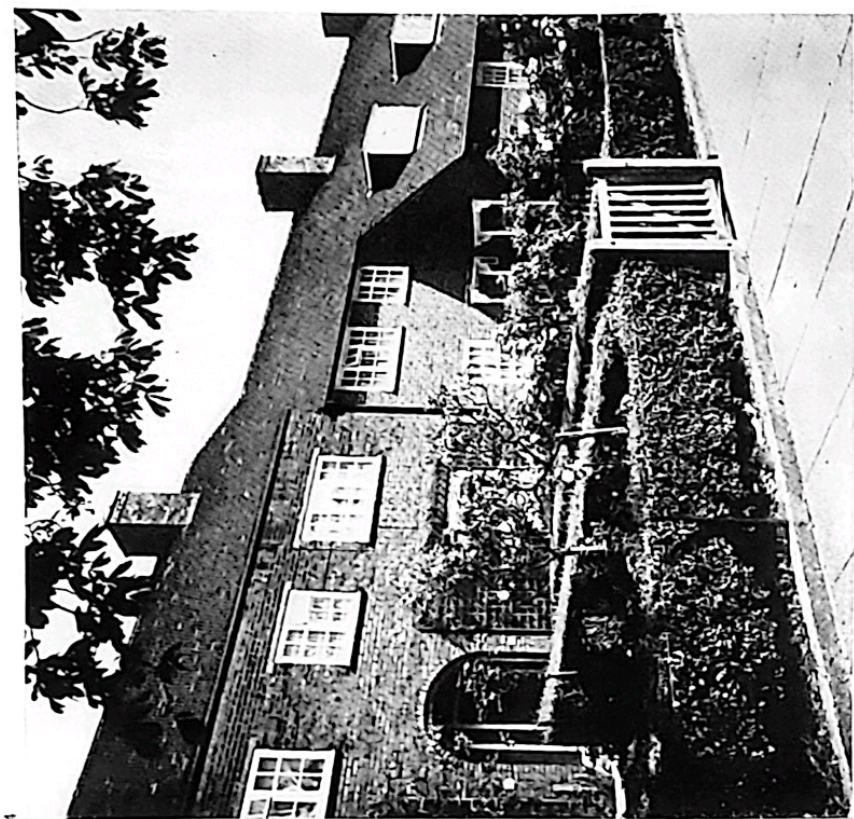
La fuerza del poder ejercido por el Sistema de planificación y desarrollo urbano admite como muy rara excepción la realización de planes de gran envergadura por parte del sector privado. En efecto, **New Ash Green**, diseñado por el arquitecto Eric Lyons, asentamiento de 7.000 habitantes emplazado dentro del cinturón verde londinense, es un caso excepcional, debiéndose su aprobación a dos aspectos en especial: la intervención personal del Ministro y la influencia ejercida por el arquitecto Lyons a través de la realización de diversos y variados diseños en el conjunto de viviendas, que definieron un marcado mejoramiento del nivel de diseño en el sector privado.

La propuesta original incluía una proporción de viviendas municipales destinada a poblaciones provenientes de Londres, aspecto que finalmente no se concretaría. A pesar de la evidente calidad en el tratamiento del diseño urbano y ambiental y en la resolución de las unidades de vivienda, el desarrollo de New Ash Green no resultó sin embargo un éxito económico para la empresa que había encarado la realización del mismo y, finalmente, llegó a su conclusión con la intervención de otra empresa constructora que retomó la obra.

Algunos condados han llevado a cabo proyectos para el desarrollo de nuevos asentamientos sin encuadrarse dentro de los lineamientos establecidos para las "new towns" o las "expanded towns", sino que son el resultado de la simple aplicación de los poderes normales de planificación, juntamente con planes habitacionales municipales y otras fuentes inversoras. En general, los poderes de planificación han operado especialmente en lo referente al crecimiento controlado de ciudades existentes, aunque nos encontramos con excepciones tales como **South Woodham Ferrers**, nuevo asentamiento planificado, emplazado en el condado de Essex y cuya población está prevista en 17.500 habitantes.

A pesar de la escala reducida y su alcance limitado solo al ámbito local, este tipo de nuevos asentamientos —trátese del conjunto de viviendas municipales o privadas, "new towns in town"— produjeron un impacto significativo por la calidad de su diseño y la influencia de su imagen arquitectónica, como lo demuestra especialmente el caso de Thamesmead y New Ash Green.





4



6



3

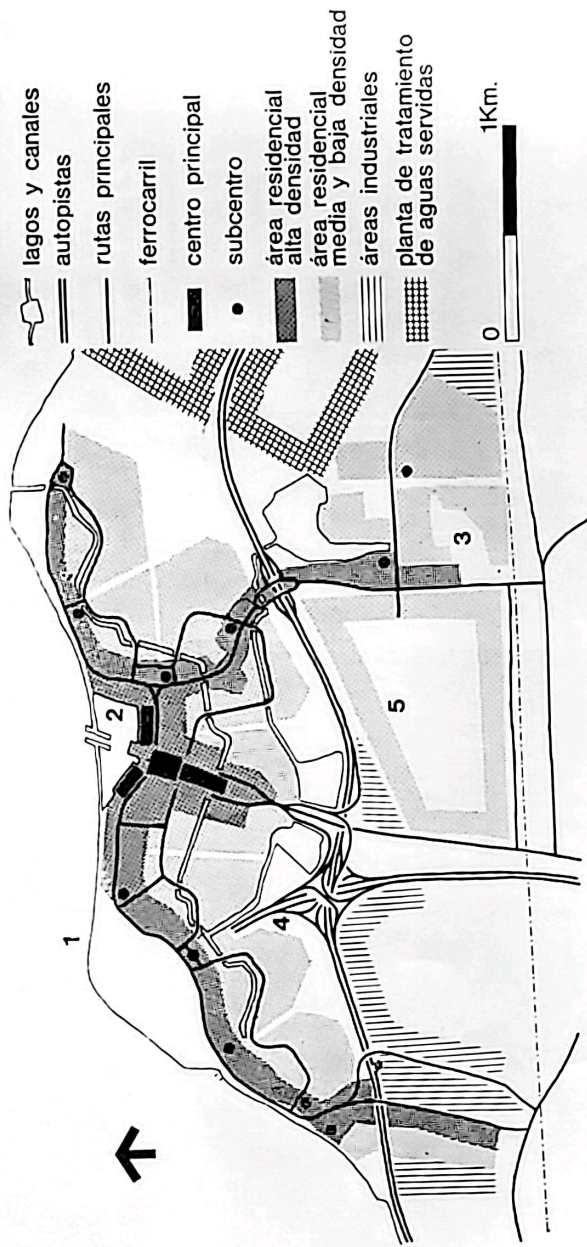


5

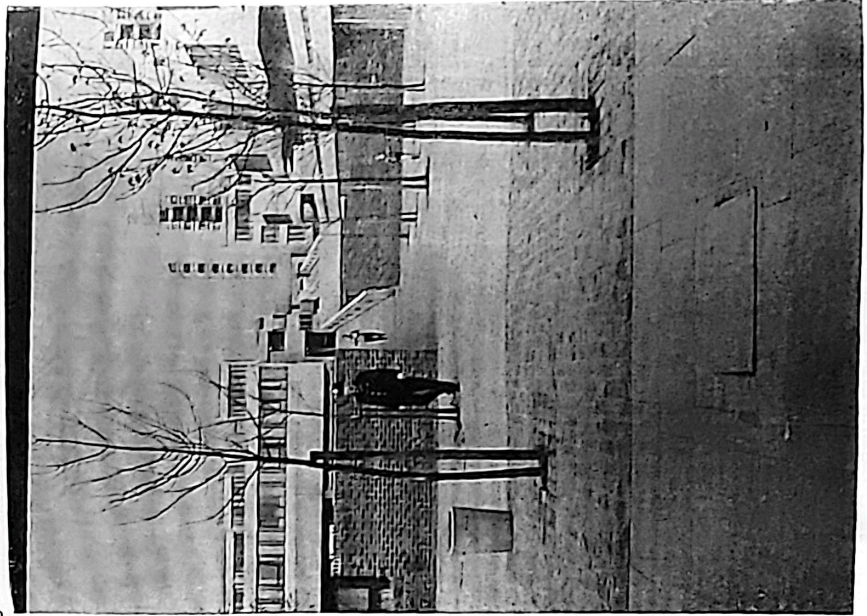


7

Plano general de  
Thamesmead: 1 río  
Támesis, 2 puerto,  
3 primeras etapas,  
4 acceso al túnel  
subfluvial, 5 zona  
residencial existente  
8  
El lenguaje  
arquitectónico de  
Thamesmead



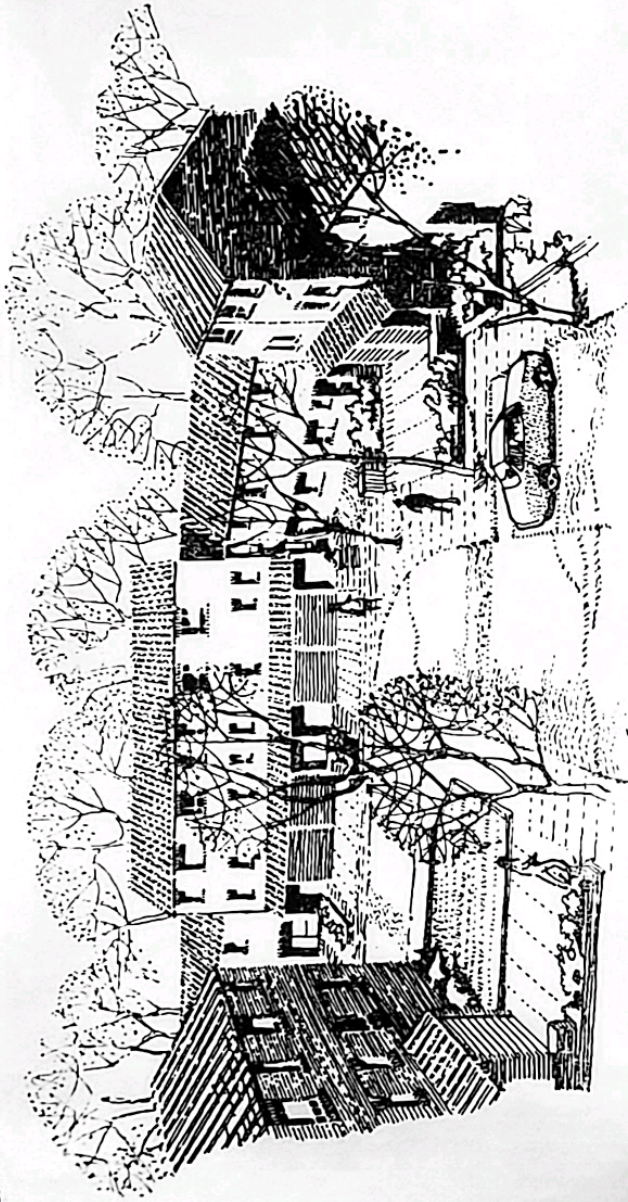
9



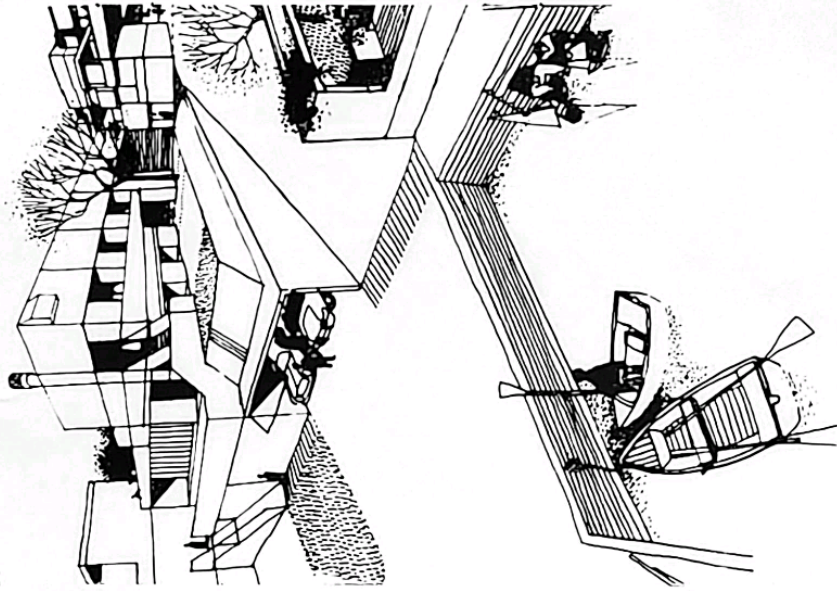
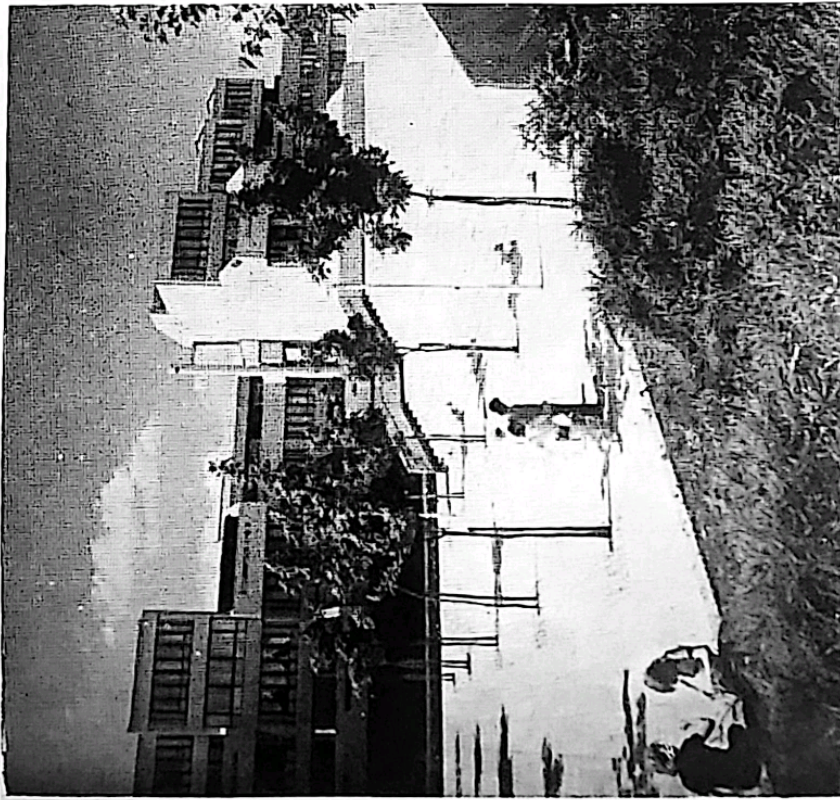
8







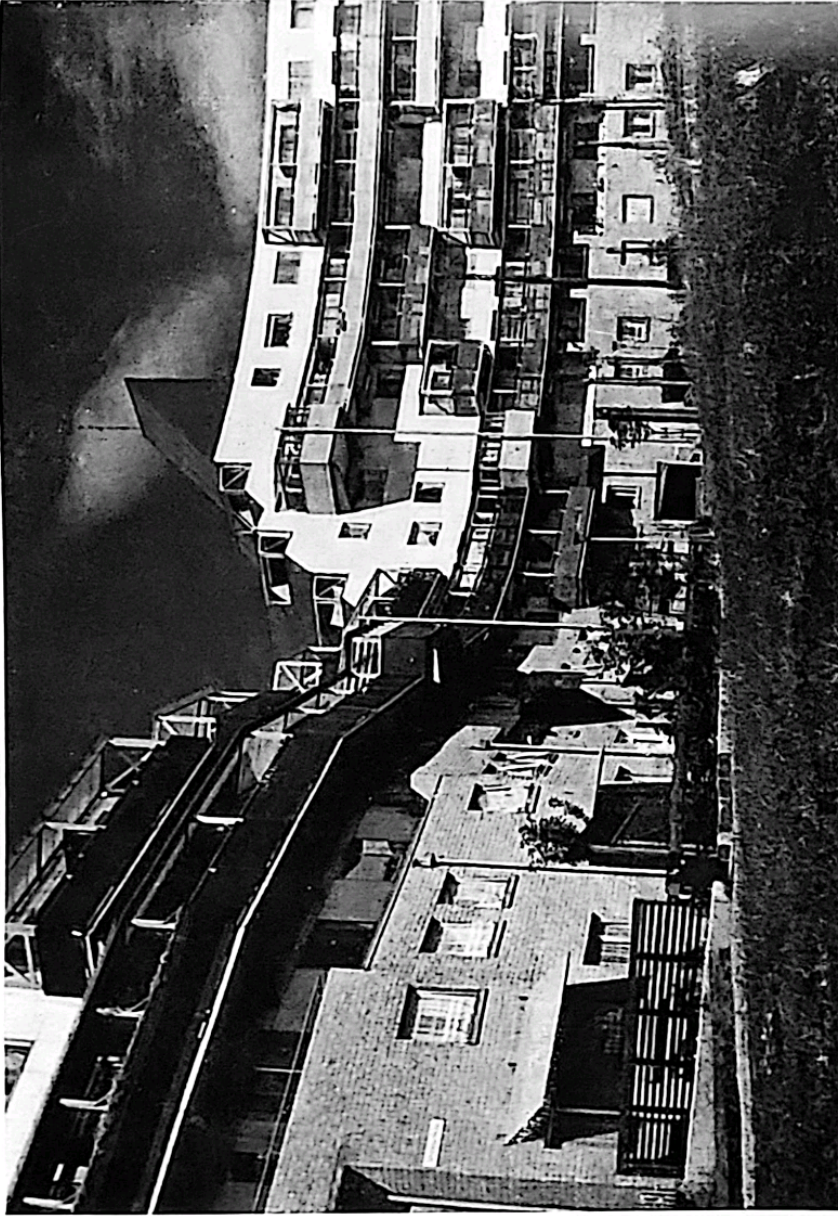
9/11/14/15  
Thamesmead,  
primera etapa  
10/12  
Thamesmead,  
imágenes de las  
primeras y las  
últimas etapas





13

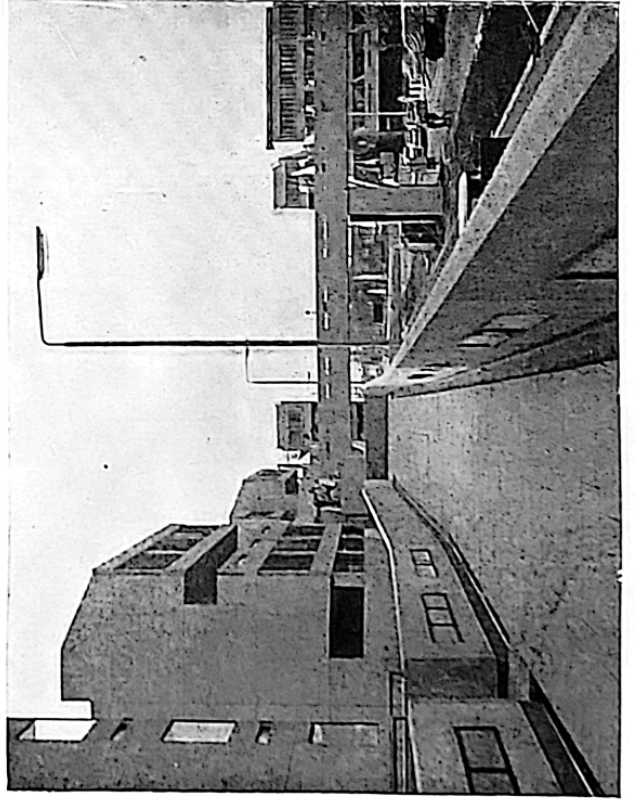
- 13 Byker, reconstrucción de un barrio  
 16 Byker, conjunto urbano en Newcastle  
 17 New Ash Green, una nueva ciudad realizada por la iniciativa privada



15



14



34



10. Conclusiones

En esta última sección analizaremos cinco aspectos críticos del desarrollo e impronta de las "new towns" británicas, que resumen, a nuestro juicio, los contenidos más relevantes de los criterios empleados y que evidencian más claramente los resultados obtenidos. Sirva entonces este análisis como evaluación final, a través de los siguientes puntos:

- 1) Análisis comparativo entre distintos tipos de nuevos asentamientos —"new towns", "expanded towns" y "new towns in town"—, así como también una comparación entre distintas etapas de las "new towns" y sus correspondientes ejemplos.
- 2) La importancia e incidencia del desarrollo de técnicas de análisis y planificación, criterios científico-matemáticos y aplicación de computación.
- 3) Contribución de las "new towns" al proceso de descentralización de las grandes conurbaciones, especialmente Londres.
- 4) El impacto de cambios económicos y demográficos en Gran Bretaña. Cambios producidos durante la última década respecto de los planes de las "new towns".
- 5) El futuro de los nuevos asentamientos y en especial del programa de las "new towns". Sus perspectivas para la década del 80.

1. Análisis comparativo

Los distintos tipos de nuevos asentamientos actúan en formas diferentes: mientras que las "new towns" atraen industrias nuevas, evitando su radicación en Londres o en las grandes conurbaciones, también atraen una población no exclusivamente de Londres (esta población, con mayor movilidad, podría haberse asentado en Londres, de no existir las "new towns"). Por otro lado, las "expanded towns" alojan una proporción más elevada de población londinense, actuando como un elemento descentralizante más directo, mientras que Thamesmead ("new town in town") permite ampliar la disponibilidad de viviendas dentro de Londres. Estas funciones son complementarias a pesar de la competición existente entre los nuevos asentamientos en lo concerniente a industria y población.

Tabla A  
Información demográfica comparativa entre "new towns" y "expanded towns"

|                                    | New towns | Expanded towns | Thamesmead |
|------------------------------------|-----------|----------------|------------|
| Población albergada (1946/1971)    | 618.000   | 132.000        | 11.000     |
| Tamaño familiar                    | 2,70      | 3,30           | 3,45       |
| Emigrantes procedentes de Londres  | 40 %      | 60 %           | 79 %       |
| Población menor de 15 años         | 30 %      | 39 %           | 38 %       |
| Cabeza de familia mayor de 35 años | 48 %      | 36 %           | 57 %       |

La asignación de viviendas en los nuevos asentamientos constituye un factor desencadenante en la composición demográfica y sus mecanismos son diferentes según los tipos de asentamientos en cuestión. Así, las "new towns" atraen normalmente nuevas industrias y la provisión de viviendas se realiza consecuentemente en estrecha relación con la capacidad laboral disponible, mientras que las "expanded





towns", como resultado de los acuerdos intermunicipales que les dan origen, atraen industrias radicadas en las conurbaciones correspondientes con parte de su personal. Las familias que emigran a una "new town" tienden a ser reducidas en tamaño, cuya cabeza pertenece a una edad promedio mayor, comparadas con familias que emigran hacia una "expanded town".

Las "new towns in town", ofrecen un nuevo asentamiento dentro de la misma ciudad, sin que se produzca necesariamente un cambio laboral. Por esta razón, Thamesmead ejerce gran atracción sobre la población procedente de áreas centrales londinenses, dada la cercanía de su lugar de origen, además de resultarles más fácil cambiar una vivienda municipal por otra más amplia dentro de la misma ciudad sin los problemas del desarraigo social. El criterio selectivo normalmente aplicado a gran parte de la asignación de viviendas en las "new towns" y las "expanded towns" no correspondía a Thamesmead por estar emplazada dentro de Londres. Su distribución poblacional es además típica de los conjuntos habitacionales o nuevos desarrollos urbanos comprendidos dentro de una misma ciudad.

**Tabla B**  
Datos comparativos entre una ciudad existente y ciudades correspondientes a cada etapa del desarrollo de las "new towns"

| Ciudad                               | Existente |           |          |          | "New towns" |               |  |  |
|--------------------------------------|-----------|-----------|----------|----------|-------------|---------------|--|--|
|                                      | Reading   | Stevenage | Hook     | Etapa II | Etapa III   | Milton Keynes |  |  |
| Ruta principal m/hab.                | 1,04      | 0,98      | 0,59     | 0,59     | 0,88        |               |  |  |
| Densidad urbana m <sup>2</sup> /hab. | 189       | 142       | 130      | 130      | 218         |               |  |  |
| Densidad residencial hab/ha.         | 62,4      | 83,9      | 81,4     | 81,4     | 46,4        |               |  |  |
|                                      | (10-100)  | (80-100)  | (60-120) | (60-120) | (30-60)     |               |  |  |
| Distancia promedio al centro km      | 3,07      | 2,66      | 2,33     | 2,33     | 4,48        |               |  |  |
| Población                            | 160.000   | 60.000    | 100.000  | 100.000  | 250.000     |               |  |  |

Una rápida comparación entre distintos tipos de "new towns" y una ciudad existente indica la creciente eficiencia de sus planes. Por ejemplo, todas las "new towns" tienen un menor kilometraje de rutas vehiculares principales respecto de una ciudad existente, y si Milton Keynes cuenta con más metros/habitante que Stevenage, hay que considerar que su población es cuatro veces mayor y su densidad residencial es casi de la mitad. La tabla indica también el cambio producido en la política de planeamiento de Milton Keynes, una ciudad de baja densidad y consecuentemente con distancias mayores al centro y entre las áreas residenciales e industriales. La comparación entre distintas etapas de las "new towns" indica el mejoramiento en su rentabilidad con el paso de los años a pesar de las tasas de interés.

La comparación entre "new towns" y ciudades "normales" indica que las áreas urbanas de las primeras son más

densas respecto de las de una ciudad normal de tamaño equivalente, pero menos densas que las áreas urbanas de las grandes ciudades. Esto demuestra que, a pesar de su aparente baja densidad —pues cuentan con muchos espacios verdes— las "new towns" son eficaces en el uso del espacio por ser ciudades planificadas.

## 2. Desarrollo de las técnicas y métodos de planificación

La sofisticación de los métodos y técnicas de planificación alcanzada durante los años del proceso de desarrollo de las "new towns" contribuyó a los cambios operados durante el mismo. Procedimientos físicos para determinar el emplazamiento de las áreas donde se levantará un nuevo asentamiento o la expansión de otros ya existentes, como la "teoría de los umbrales" y otros; métodos selectivos tales como el de "costo y beneficio" o el PBS ("Planning Balance Sheet") para optar entre las alternativas planteadas y los complejos modelos de planeamiento de transporte.

Especialistas en nuevos campos, como son los analistas de sistemas y los programadores, y el acceso a un nuevo equipamiento de apoyo como las computadoras, minicomputadoras, etcétera, han cambiado no solo la forma de trabajo sino las expectativas y los tipos de enfoques por asumir. Pero todo ese bagaje técnico, aunque muy elaborado, sigue siendo un instrumento útil en el análisis y procesamiento de la información como en la etapa de optimización, y no tiene la capacidad de tomar decisiones básicas tales como la designación de un nuevo asentamiento, la definición de un determinado modo de vida o la incidencia de la inversión privada estatal, como tantas otras decisiones de corte netamente político o simplemente subjetivo. Y es que las técnicas y métodos de planificación elaborados pueden solamente optimizar los resultados cuando están alimentados y delimitados dentro de un marco de decisiones básicas.

## 3. El papel de los nuevos asentamientos y la descentralización de las grandes ciudades

La descentralización de Londres fue para Abercrombie uno de los objetivos más directos y concretos expuestos en su Plan para el Gran Londres, considerando que la ciudad tendría un exceso de población de 1.270.000 habitantes. El plan proponía una derivación de 125.000 habitantes hacia extensiones periféricas (casi satélites) a corto plazo; 383.000 habitantes (un 30%) hacia las "new towns" y 525.000 hacia expansiones planificadas de ciudades existentes ("expanded towns"); pero la concreción del programa de las "new towns" resultó una realidad distinta.

Entre los años 1945 y 1970, la región del sudeste de Inglaterra alojó a 125.000 habitantes en sus "new towns" y solo a 41.447 habitantes en las "expanded towns", proporciones estas mucho menores que las previstas. Simultáneamente, la población del Gran Londres disminuyó de 8,2 millones a 7,5 millones de habitantes, y si además se incluye un crecimiento natural de 0,3 millones, se observa que 1 millón de habitantes dejó la gran ciudad, pero solamente un 12% se alojó en las "new towns" y un 4% en las "expanded towns". Un 80% se dirigió a otras ciudades, cuya expansión se realiza de acuerdo con el plan municipal correspondiente pero no según el plan regional original, mientras que solo un 7,5% de los 2,2 millones de viviendas construidas durante ese período en la región mencionada corresponde a los nuevos asentamientos. Sucede que la des-



centralización "espontánea" de Londres, es decir, no dirigida o planificada, se relacionó con una serie de factores y con una complejidad de circunstancias por otra parte inevitables dentro de la magnitud del proceso: primordialmente se debió a la descentralización de la disponibilidad de viviendas —de costos más accesibles—, movimiento dispersor posible gracias a la existencia del sistema regional de transporte público y al uso creciente del automóvil; y en segundo lugar, al proceso de descentralización de las fuentes de empleo, con un movimiento de empresas hacia ciudades que les permitiesen alcanzar costos más bajos.

Este sorprendente resultado indica que, si bien los nuevos asentamientos jugaron un papel importante, no constituyeron un factor imprescindible en el proceso de descentralización de Londres y de otras grandes ciudades.

#### 4. Cambios respecto del programa de las "new towns"

La década del 60 fue una época de expansión, y el crecimiento demográfico alentó la designación de una nueva serie de "new towns", pero el censo de 1971 indicó una disminución de dicho crecimiento, esperándose consecuentemente una disminución en la demanda de nuevas viviendas. Así ocurrió que entre 1974 y 1978 se redujo la población final proyectada para todas las "new towns" que habían sido designadas en la década anterior. Con un crecimiento poblacional más lento, las "new towns" debieron restringir su flujo migratorio, ya que su programa refleja las necesidades nacionales.

**Tabla C**  
Disminución en la población prevista / ciudades

| Ciudad             | 1974<br>(habitantes) | 1978<br>(habitantes) |
|--------------------|----------------------|----------------------|
| Milton Keynes      | 250.000              | 200.000              |
| Peterborough       | 185.000              | 150.000              |
| Northampton        | 230.000              | 180.000              |
| Warrington         | 230.000              | 170.000              |
| Central Lancashire | 430.000              | 285.000              |

Esta disminución trajo aparejados algunos problemas en el desarrollo de los planes —como, por ejemplo, la rentabilidad de una infraestructura preparada para una población más importante— aunque la mayoría de las "new towns" cuenta con suficiente flexibilidad como para ajustarse a las nuevas exigencias, y a pesar de los cambios operados, los resultados obtenidos con los nuevos asentamientos fueron exitosos por cuanto llegaron a concretar esa tan mentada serie de principios sustentados por la teoría de las "new towns". Pero durante la década del 70 se hizo evidente que uno de los pilares de la teoría planteada por Howard —la necesidad de descentralización de las grandes conurbaciones— no representaba ya un problema, dado el decrecimiento poblacional de Londres y de otros centros urbanos, pero se vislumbraban, en cambio, otros problemas, y la política habitacional se vio en la necesidad de asumir la resolución de otros aspectos prioritarios.

La emigración producida desde las áreas centrales de las conurbaciones simplificó algunos de los problemas urbanos,

permitiendo incrementar los espacios abiertos y disminuir la densidad de los nuevos conjuntos de viviendas, pero el éxodo de los sectores más activos y mejor dotados dio por resultado una población remanente con menores expectativas. Los ancianos no deseaban y los desocupados no podían alejarse de las viejas áreas urbanas, y es justamente en estas donde nos encontramos con crecientes problemas sociales, económicos y raciales. La disminución de las inversiones destinadas a las "new towns" facilita una nueva orientación de esos fondos, permitiendo encauzar un mayor esfuerzo hacia las áreas centrales. Este cambio se hizo notorio ya en los años 1976 a 1978.

#### 5. Perspectivas futuras

A la disminución del crecimiento poblacional, al exceso de capacidad de los nuevos asentamientos y al énfasis puesto en la rehabilitación de las áreas centro de las viejas ciudades se agrega otro factor importante: la decisión política y su respectivo enfoque socioeconómico. En 1978, el conservadurismo (que alcanzó una definida mayoría en las elecciones gubernamentales, garantizando así una continuidad de cinco años) asumió el poder con un declarado programa de reducción impositiva y mayor incentivo de la libre empresa. Y, si bien es cierto que un cambio de gobierno no tiene la capacidad de parar la marcha de los planes existentes respecto de las "new towns" en desarrollo, resulta altamente probable que este dependerá en mayor grado de inversiones privadas, menos subvenciones y mayor número de viviendas en propiedad privada que hasta entonces. Es muy improbable entonces que se realicen nuevas designaciones de "new towns" durante los próximos cinco años; tal vez sea Central Lancashire la última de ellas. Esto no significa que nos apresuremos a suplantarla fresca y joven imagen de una ciudad nueva por la nostalgia de algo pasado, sino que la realidad pareciera indicarnos que el ciclo de las "new towns" ya se ha cumplido y cerrado —aunque continúen con su propio desarrollo—, y como las ciudades y sus habitantes siguen esperando, recordemos que dicho ciclo solo fue parte de una estrategia mayor.

Resultaría grato y justo concluir este número de Colección **summarios** con las mismas palabras que Howard empleara en 1898 al finalizar su libro.

"One small garden city must be built as a working model, then a group of cities. These tasks done, and done well, the reconstruction of London must inevitably follow... Let us therefore first bend our energies to the smaller of these tasks thinking only of the larger tasks as incentives to a determined line of immediate action and as a means of realizing the great value of little things, if done in the right manner and the right spirit."<sup>\*</sup>

\* "Debe construirse primero una pequeña ciudad jardín como modelo de trabajo, luego un grupo de ciudades. Realizadas estas metas, y realizadas correctamente, debe proseguirse con la reconstrucción de Londres... Orientemos primero nuestras energías hacia la más pequeña de esas metas, pensando solo que las metas mayores que yacen detrás son incentivos de una línea determinada de acción inmediata, como una forma de comprender el gran valor de las pequeñas cosas, si estas se realizan de manera correcta y con el espíritu adecuado." (Traducción de los autores.)



Fechas relevantes en el desarrollo histórico de las "new towns" a partir de 100 años antes de la designación de la primera nueva ciudad hasta la fecha.

1847. J. S. Buckingham formula la propuesta para el modelo de una ciudad utópica, llamada **Victoria**.

1853. Fundación de **Saltaire**, nueva ciudad industrial.

1875. B. W. Richardson hizo conocer su propuesta para Hygeia, "the city of health" (la ciudad de la salud), nueva ciudad utópica.

El arquitecto Norman Shaw construye **Bedford Park**, el primer barrio jardín ("garden suburb").

1883. Se constituye la Sociedad para la Promoción de Pueblos Industriales ("industrial villages").

1888. Fundación de **Port Sunlight**, nueva ciudad jardín industrial.

1890. Se pone en vigencia la Ley de Vivienda para la clase obrera, con la cual los municipios adquieren el poder de demoler viviendas obsoletas y construir viviendas nuevas, aunque sin subsidios del gobierno central ("Housing for the working classes Act, 1890").

1893. Fundación de **Boumeville**, nueva ciudad jardín industrial.

1895. Comienza la construcción de los primeros conjuntos residenciales municipales en Londres.

1898. Aparece la primera edición de **Tomorrow: a peaceful path to real reform** (Mañana: un camino pacífico hacia una reforma real), de Ebenezer Howard, y que en posteriores ediciones se dio en llamar **Garden cities of tomorrow** (Ciudades jardín del mañana).

1901. Fundación de la ciudad jardín de **Letchworth**.

1903. Comienza la construcción de los primeros conjuntos suburbanos de viviendas municipales o barrios jardín ("garden suburb").

1905. Formación de la Asociación de Ciudades Jardín, que después se llamaría Asociación de Planeamiento Urbano y de Ciudades Jardín, y que actualmente se denomina Asociación de Planeamiento Urbano y Rural ("Town and Country Planning Association").

1907. Fundación del Barrio Jardín de Hamstead ("Hamstead Garden Suburb"), diseñado por los arquitectos Raymond Unwin y Barry Parker.

1909. Ley de Planeamiento Urbano: los municipios cuentan con la autoridad para elaborar planes para las nuevas expansiones urbanas (suburbios) de sus respectivas ciudades ("Town Planning Act, 1909").

1913. Comienza a funcionar el primer servicio municipal de ómnibus en Sheffield.

1914/1918. Primera guerra mundial.

1919. Se formula la Ley de Planeamiento Urbano y Vivienda ("Housing and Town Planning Act, 1919"). El planeamiento urbano resulta imprescindible en todas las ciudades con más de 20.000 habitantes y se establecen subsidios para la construcción de viviendas municipales.

1920. Fundación de la Ciudad Jardín Welwyn.

1929/1932. Gran depresión económica.

1932. Se formula una nueva Ley de Planeamiento, por la cual los municipios adquieren mayores poderes, incluyendo la posibilidad de preparar planes intermunicipales o regionales ("Town Planning Act, 1932").

1938. Informe Barlow: recomendaciones para constituir una autoridad nacional de planeamiento y proseguir los estudios sobre control de usos del suelo. Algunos miembros de la Comisión Barlow adjuntaron enmiendas por las cuales reco-

miendan la formación de ciudades satélites además de conferir poderes especiales para el desarrollo urbano en los centros de ciudades existentes ("Report of the Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population", 1939/1945. Segunda guerra mundial.

1942. Informe Scott: uso del suelo en áreas rurales ("Report of the Committee on Land Utilization in Rural Areas").

1943. Abercrombie y Forshaw presentan el Plan para el Condado de Londres ("The Plan for the County of London").

1944. Ley de Planeamiento Urbano y Rural: nuevos poderes para alentar el desarrollo y reconstrucción urbanos. Abercrombie prepara el plan para el Gran Londres ("Greater London Plan") con un enfoque regional.

1945. Se formula la Ley de Localización Industrial ("Industrial Location Act, 1945"). Se realiza la primera elección de posguerra, triunfando por gran mayoría el Partido Laborista.

1946. Formulación de la Ley sobre Nuevas Ciudades ("New Towns Act, 1946"), designándose a continuación la primera de ellas: **Stevenage**.

1947. Se designan cinco nuevas ciudades. Ley de Planeamiento Urbano y Rural ("Town and County Planning Act, 1947").

1948. Ley de Parques Nacionales ("National Parks Act, 1948"). Se designan otras tres nuevas ciudades.

1949. Se designan tres nuevas ciudades.

1950. Designación de Corby, la decimotercera y última de la primera serie de nuevas ciudades.

1952. Ley sobre Desarrollo de Ciudades: expansiones rápidas de ciudades existentes. ("Town Development Act, 1952").

1955. Designación de Cumbernauld como "new town": la primera realizada por el nuevo gobierno conservador.

1959. Formulación de la Ley sobre Nuevas Ciudades ("New Towns Act, 1959") que propone la creación de la Comisión específica que rija el destino de las nuevas ciudades terminadas ("Commission for the New Towns").

1962. Quedan completadas dos nuevas ciudades: Crawley y Hemel Hempstead.

1963/1965. Segunda serie de planes regionales.

1965. Ley sobre Nuevas Ciudades en Irlanda del Norte ("New Towns Act, Northern Ireland, 1965").

1966. Informe PAG (Grupo Asesor de Planeamiento, "Planning Advisory Group"), que formula recomendaciones para obtener una mayor flexibilidad en planeamiento.

1967/1968. Designación de cuatro grandes nuevas ciudades, cuya población oscila entre 180.000 y 250.000 habitantes cada una.

1968. Ley de Planeamiento que permite implementar las recomendaciones del Informe PAG.

1970. Designación de **Central Lancashire** (última de las "new towns"?).

1976. Se cancela por primera vez la nueva ciudad de **Stonehouses** después de la construcción de los primeros barrios residenciales.

1976. Revisión de la Ley sobre Nuevas Ciudades.

1978. La política de desarrollo urbano y vivienda enfatiza el enfoque de la rehabilitación urbana, prestando especial atención a los problemas de las áreas viejas ("inner city") en ciudades existentes.

1979. Asume el gobierno conservador, con una política de transferencia de viviendas a los ocupantes-inquilinos de los conjuntos habitacionales de las "new towns" existentes.



## Bibliografía

Evans, H.: **New Towns: the British Experience**, Charles Knight, Londres, 1972.  
Hall, Peter et al.: **The containment of Urban England**, Allen and Unwin, Londres, 1973.  
Howard, Ebenezer: **Garden Cities of Tomorrow**, Faber y Faber, Londres, 1965 (texto original de 1898).  
Merlin, P.: **New Towns**, Methuen, Londres, 1971.  
Osborn, F. J. y Whittock, A.: **New Towns: the answer to megalopolis**, Leonard Hill, Londres, 1969.  
Schaffer, F.: **The New Town Story**, Paladin, Londres, 1972.  
Thomas, R. y Cresswell, P.: **The New Town Idea**, Open University Press, Milton Keynes, 1973.

Otras fuentes importantes de información son los informes y material gráfico publicados por las Corporaciones de las "new towns", así como también los informes oficiales sobre planificación:

Sección 3  
Harlow Expansion 1974: Technical Papers. Harlow Master Plan (revised) 1952, Harlow Development Corporation (Corporación de Desarrollo).

Sección 4  
Preliminary Planning Proposals 1952. Technical Brochure 1963, Cumbernauld Development Corporation.

Sección 5  
Washington, England 1974, Washington Development Corporation. The Plan for Milton Keynes (dos volúmenes) 1970, Milton Keynes Development Corporation. Ver también **Architectural Design**, junio 1973 y agosto 1974.

Sección 6  
Irvine New Town Plan, Irvine Development Corporation. Master Plan 1970, Peterborough Development Corporation. Outline Plan 1975, Central Lancashire Development Corporation.

Sección 7  
Swindon; artículos en **Town and Country Planning**, Nº 35, 1967, pp. 111/114; Nº 39, 1971, pp. 14/18.

Sección 8  
Thamesmead, a Riverside Development; Greater London Council, 1967.

La mejor fuente de información actual es la revista **Town and Country Planning**, de la Asociación de Planeamiento Urbano y Regional. Esta Asociación es dependiente directa de la "Garden City Association", fundada por Ebenezer Howard en 1899. Cada año se dedica una edición de esta revista mensual al tema de los nuevos asentamientos, con datos actuales de población, viviendas, industrias, etcétera. El número de febrero de 1978 es la fuente principal para los datos de las tablas I y II.

# suscripción a summaries en Argentina

¿Cómo tomar una suscripción a summaries en Argentina?

Colección summaries, Nº 37 noviembre 1979  
Si vase suscribime por seis números (\$ 45.000)  
a partir del número:

|                   |                          |
|-------------------|--------------------------|
| Nombre y apellido | Profesión                |
| Ocupación         | Cargo                    |
| Dirección         | Teléfono                 |
| Provincia         | Ciudad                   |
| Banco             | Acompaño cheque, giro Nº |

- Recorte y llene el cupón.
- Adjunte giro o cheque por \$ 45.000 (precio sin reajustes por seis números), a nombre de Ediciones Summa SACIF, Perú 689, piso 7, 1068 Capital Federal —no a la orden—.
- Este precio es válido hasta la puesta en circulación del próximo número y rige para todo el país.
- Reserve su ejemplar.
- Suscribase a summaries.



