

LAS NUEVAS CIUDADES BRITANICAS

René Martínez L.

El plan de construcción de ciudades satélites en Inglaterra en los años que siguieron a la última guerra, ha sido una empresa que no tiene paralelos en la historia del urbanismo contemporáneo y representa una de las tentativas más importantes y sistemáticas de nuestra época en materia de planificación regional, descentralización industrial y descongestión urbana.

Existe sobre el tema una extensa Bibliografía, rara vez crítica, elaborada por los innumerables visitantes que cada año realizan una verdadera peregrinación a fin de conocer en el terreno este extraordinario experimento. La afluencia es de tal magnitud, que las Corporaciones de Nuevas Ciudades han debido crear secciones especiales para la atención de los visitantes.

Mi propia experiencia como becado del Consejo Británico de Relaciones Culturales, que me dio la oportunidad de realizar detenidas visitas a casi la totalidad de las ciudades en construcción y estudiar con cierto detenimiento las de Harlow, Stevenage, Crawley y Basildon, me permite agregar a tan copiosa lista de documentos esta somera contribución a la difusión y conocimiento de las nuevas ciudades inglesas, en el espíritu de señalar ciertos antecedentes que, hecha la salvedad de diferencia de escala, puede contribuir a esclarecer nuestros propios problemas de extensión y congestión urbana, hacinamiento y centralización industrial.

ANTECEDENTES GENERALES

El fenómeno de construcción de ciudades no es una novedad en la historia del urbanismo que aparece jalonada de esquemas teóricos, utopías y ciu-

dades de Dios y de hombres de acción que han llevado a la práctica la construcción de "ciudades nuevas" y ciudades "ideales".

Incluso en la edad negra de la congestión urbana, cuando reina indiscutida la "Ciudad carbón" de Dickens y las habitaciones "back to back", J. S. Buckingham elabora sus planos para la ciudad de Templanza y Robert Owen construye New Lanark como reacción contra las intolerables condiciones urbanas creadas por la revolución industrial.

Sir Titus Salt que construye Saltaire (1) en 1851, Lever que construye Port Sunlight en 1887, Cadbury que construye Bourneville en 1889 y otros, son los iniciadores de una política de mejoramiento de las condiciones de vida de los obreros de la industria. En los conjuntos mencionados, y en ello estriba su importancia, aparecen por primera vez integrados claramente elementos de habitación, esparcimiento, servicios comunitarios y trabajo.

Como señala P. Pinchemel en "Les Villes Nouvelles Britanniques", aparece como natural que Inglaterra, nación piloto en la revolución industrial con la aparición del ferrocarril, el carbón y la siderurgia, fuese también la primera en conocer el hacinamiento inhumano y el crecimiento urbano descontrolado. "Ciudades mineras, pueblos textiles, regiones siderúrgicas, y la aglomeración londinense se desarrollan a una escala jamás vista y a mayor velocidad que todas las otras grandes naciones europeas" (2). A principios del siglo XIX el 78% de la población británica vivía en el campo, a fines del mismo, la población urbana había llegado al 80%.

La reacción contra tal estado de cosas debía, necesariamente, provenir del país más afectado.

La labor aislada de los reformadores sociales como Owen o de industriales progresistas como Salt, Lever y Cadbury, se vio reforzada a fines del siglo XIX por la aparición de un libro, casi un folleto: **Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform**, escrito por Ebenezer Howard y publicado en 1898, que estaba destinado a producir un efecto importante y perdurable en el campo de la planificación urbana.

En este libro, que más tarde pasó a llamarse **Garden Cities of Tomorrow** (1902), Howard expone sus ideas para una "Ciudad-Jardín" diseñada para "una vida sana", de un tamaño que haga posible la satisfacción de las necesidades sociales del individuo; pero en ningún caso mayor; rodeada de un cinturón agrícola permanente que asegure el contacto fácil y rápido de todos sus habitantes con la naturaleza; donde exista la repartición de las habitaciones y de la industria en zonas bien determinadas y distintas.

Básicamente, la "ciudad-jardín" consistía en un área residencial compuesta de unidades vecinales capaces de alojar una población de por lo menos

5.000 personas (número apropiado, según Howard, para mantener una escuela primaria completa), la que dentro de sus límites constituidos por caminos periféricos contendría sus propias fuentes de trabajo diversificadas, centros comerciales y comunales, religiosos, culturales y asistenciales. Todo ello con la mayor penetración posible de la vegetación en todas sus formas, jardines, plazas, parques, campos deportivos hasta el centro mismo de la ciudad. En la ciudad, con una población máxima de 35.000 habitantes, conviven sin distinción, diferentes clases sociales y la tierra constituye propiedad común.

La visión de Howard llega hasta proponer en forma diagramática una ciudad "central" con 58.000 habitantes rodeada por 6 ciudades-jardín satélites con poblaciones de 32.000 habitantes y separadas de la ciudad central por una faja de campo abierto (rural-land) de 2 millas de ancho. A este conjunto le dio el nombre de "Ciudad sin Humo y sin Tugurios", con una población total de 250.000 habitantes y cubriendo un área de 66.000 acres (264,0 km.²), incluido el cinturón agrícola, de los que sólo 8.000 acres (32,0 km.²) correspondían a superficie urbana construida.

Howard no se limitó a elaborar un esquema teórico, sino que llegó a establecer la forma en que debía organizarse, construirse, administrarse y financiarse la ciudad.

Sus ideas tuvieron ferviente acogida y ya en 1889 se fundó la "Asociación de Ciudades Jardines", hoy día "Town and Country Planning Association" y muy poco después la primera Corporación para la construcción de una ciudad-jardín, "First Garden City Ltd."

Así fue como la obra de Howard con la colaboración de los arquitectos Raymond Unwin y, más tarde, Louis de Soissons, culminó con la construcción de Letchworth en 1903, y Welwyn Garden City en 1919, en las que se hace realidad el pensamiento de su creador, de que el hombre debe vivir próximo a la naturaleza, en un ambiente formado por jardines, parques y bosques y próximo a su lugar de trabajo. »

Las ciudades de Letchworth y Welwyn por diversos motivos, han tenido un desarrollo lento. La población fijada originalmente en 35.000 habitantes llegó en ellas en 1958 a 22.000 y 16.000 respectivamente.

En todo caso, ambas constituyeron un éxito tanto del punto de vista social como administrativo y financiero, y de ellas arranca en primera instancia toda la política de reconstrucción y la mayor parte de los proyectos de remodelación o expansión urbana de la Inglaterra de postguerra.

EL PLAN DE LONDRES

· El impulso inmediato para la construcción de las nuevas ciudades nace de la necesidad de descentralizar la industria y descongestionar la sobrepoblada ciudad de Londres. En efecto, ya durante la guerra se iniciaron los planes de reconstrucción bajo la dirección de Sir Patrick Abercrombie que en su obra "Greater London Plan" publicado en 1944, proponía la creación de 10 satélites industriales con poblaciones mínimas de 60.000 habitantes. El total de 600.000 habitantes constituía la sobrepoblación ("overspill"), que era necesario desplazar de Londres para obtener en cambio las superficies que se destinarían a recreación, estacionamiento, locales educacionales, etc., en el congestionado centro de la ciudad.

El pensamiento de Abercrombie, discípulo de Howard, era que los satélites debían encontrarse cerca de Londres para que esta ciudad continuara proveyendo los servicios culturales mayores; pero, sin embargo, lo suficientemente lejos para impedirles convertirse en ciudades dormitorios. Al efecto, recomendó varios terrenos ubicados hasta 60 millas de Londres, como distancias mínimas recomendables (100 km.).

Estas proposiciones despertaron un considerable interés y a fines de 1945 el gobierno laborista designó un comisión presidida por Lord Reith para "considerar los problemas generales de establecimiento, desarrollo, organización y administración de "Ciudades nuevas" destinadas a descentralizar las áreas urbanas congestionadas y a sugerir los principios sobre los cuales se establecerían dichas ciudades como comunidades equilibradas para la vida y el trabajo".

El Informe Reith fue aceptado en sus líneas generales por el gobierno y a fines de 1946 se dictó la "Ley de Nuevas Ciudades" (New Towns Act), dando atribuciones al Ministerio de Vivienda para "designar" los lugares en que debía construirse una ciudad nueva y a crear corporaciones encargadas de su planificación y desarrollo con capitales provenientes en su mayor parte de fondos públicos.

Aunque sólo algunos de los sitios recomendados por Abercrombie fueron elegidos en definitiva para el establecimiento de estos satélites, las líneas generales siguen en esencia las directivas establecidas en el Plan de Londres.

A grandes rasgos pueden considerarse tres grupos diferentes de ciudades. Ocho de ellas, Basildon, Harlow, Crawley, Hatfield, Hemel Hempstead, Stevenage, Welwyn Garden City, están ligadas a los problemas de descentralización de Londres y proveerán habitaciones y trabajo para cerca de me-

dio millón de londinenses que estarían de otro modo viviendo en condiciones de hacinamiento o viajando largas distancias hacia sus ocupaciones diarias.

El segundo grupo formado por East Kilbride y Cumbernauld, cumplen las mismas funciones respecto a Glasgow.

Las restantes ciudades, Newton Ayclif, Peterlee, Corby, Cwmbran y Glenrothes sirven las necesidades de expansión industrial. La totalidad de las ciudades, con excepción de Cumbernauld, fueron iniciadas entre los años 1947 y 1950, y al presente se encuentran en diferentes etapas de formación ya que sus poblaciones varían entre 20.000 y 100.000 habitantes.

Cumbernauld corresponde a lo que podría llamarse una "segunda generación" ya que se inició en 1956 y es la primera de un grupo que incluye a Dawley, Skelmersdale y Livingstone cuyas características generales son relativamente diferentes a las anteriores.

En esta segunda etapa se han presentado varias proposiciones para la creación de otras ciudades, tales como Allhalows y Hook New Town, que por razones diversas han sido rechazadas por el Ministerio de Vivienda.

En general, el gobierno conservador ha refrenado la política de creación de nuevas ciudades y ha dado marcha atrás en algunos importantes aspectos de la planificación urbana tales como la modificación de la legislación sobre compensación de mejoras.

Existe, sin embargo, una constante presión para la creación de otras ciudades nuevas sobre todo en la región de Liverpool-Manchester, la gran conurbación industrial donde la necesidad de descentralización es tanto o mayor que en Londres. Cálculos prudentes estiman en 3.000.000 el número de personas que deberían ser realojados en mejores condiciones que las actuales en esa zona.

A fines de 1952 se dictó una nueva ley, la "Ley de Desarrollo Urbano", que permite a la Municipalidad de Londres hacer convenios de extensión urbana con ciudades existentes a fin de proveer de alojamiento a los londinenses que deseen salir de la capital. A la fecha se han realizado numerosos convenios de este tipo con ciudades pequeñas y medianas con una acogida media de 10.000 habitantes.

En todo caso, la nueva ley no puede producir efectos considerables en el proceso de descongestión y descentralización, so pena de agravar los problemas de falta de equipamiento y trabajo en las ciudades expandidas.

Para los urbanistas ingleses, la solución general está en la creación de ciudades mayores, 250 a 300.000 habitantes, los que les permitiría enfrentar el problema de remodelación urbana de las ciudades existentes al acelerar el proceso de descentralización.

• Las nuevas ciudades constituirían así, una respuesta al problema de la

extensión indefinida y al de la decadencia y destrucción de las ciudades tradicionales. *

ORGANIZACION DE LAS CORPORACIONES

La Corporación es designada por el Ministerio de Vivienda y Gobierno Local (Housing and Local Government) una vez que se ha escogido el terreno para la ciudad. Se compone, en general, de 9 miembros elegidos en base a su experiencia en el campo de la planificación, administración o en las finanzas. Algunos de estos miembros son permanentes en tanto que otros lo son por un período determinado.

La Corporación administra el territorio de la nueva ciudad con exclusión de los que corresponde a poblados preexistentes que se encuentren incluidos dentro de la nueva planificación.

La "Ley de Nuevas Ciudades" de 1946 entrega a las Corporaciones el poder de compra y expropiación de los terrenos designados, además de la facultad de construir viviendas y servicios de todo tipo. En casos que interesen al establecimiento de la ciudad, puede prestarse ayuda financiera a las autoridades locales.

La adquisición de terrenos, ya sea por compra o expropiación, está bajo las disposiciones de la "Ley de Planificación Urbana y Rural" de 1947 que evitaba toda especulación con los terrenos congelando su valor en función del uso "actual" y no de la futura plusvalía. La política del gobierno laborista establece así el principio de que la plusvalía debe beneficiar a la colectividad a través de un elaborado sistema de "compensación de mejoras" que se aparta del objetivo del presente artículo y que en todo caso merecería una reseña especial.

La "Ley de 1947" ha sufrido numerosas modificaciones bajo el gobierno conservador hasta volver a reconocer en la práctica el valor "comercial" de los terrenos en vista de su "futura" utilización. Naturalmente que esto ha constituido un rudo golpe a la política socialista de construcción de ciudades y explica en parte el por qué no se han designado otras nuevas en los últimos años.

ELECCION DEL TERRENO

Inglaterra, como se ha dicho, es uno de los países más "urbanizados" del mundo. Su población urbana alcanza a un 80% según el censo de 1951. Sin

embargo, el hecho más destacado no es sólo esta alta concentración, sino su desigual distribución territorial. El 40% de la población, 20.000.000 de habitantes, vive en las siete grandes conurbaciones cuyos centros son Londres, Liverpool, Manchester, Birmingham, Leeds, Newcastle y Glasgow.

En estas condiciones, la búsqueda de terrenos apropiados, en regiones que según la definición censal inglesa corresponden a "áreas continuas urbanizadas en torno a grandes centros de población" es bastante difícil.

Se trata, en suma, de encontrar terrenos lo suficientemente próximos a las ciudades centros como para atraer poblaciones que no deseen abandonar definitivamente a sus relaciones y parientes, ni carecer de los servicios más especializados de la gran ciudad; pero lo suficientemente lejos para evitar el retorno diario al trabajo o a la escuela. Debían tener buenas comunicaciones camineras y ferroviarias y buenas posibilidades de servicios sanitarios. En el caso de Londres, estos terrenos debían encontrarse, además, fuera del "cinturón verde", Green Belt, establecido por Abercrombie como una barrera agrícola al crecimiento desmesurado de la ciudad.

Algunos de los terrenos fueron rechazados por constituir zonas agrícolas de primera calidad, objeción importante en un país de escasa superficie agrícola, o por constituir zonas de "sobresaliente belleza natural que debía ser preservada".

Desde otro punto de vista, los sitios elegidos debían cumplir ciertas condiciones que favorecieran la instalación de la industria que **motu proprio** y como condición primera debía trasladarse a la nueva ciudad.

Desde el primer momento se contemplaron tres posibilidades. La primera de ellas consistía en la expansión de ciudades existentes de tamaño medio, entre 20 y 50.000 habitantes, que podrían acoger una población del 50% de la existente sin grandes trastornos.

La segunda solución consistía en la expansión substancial de pueblos y villorrios y la tercera la ubicación de terrenos prácticamente vacantes.

Entre los años 1946 y 1949, se crearon 8 ciudades nuevas en la región londinense. Los terrenos elegidos finalmente, lo fueron en virtud de su accesibilidad desde la capital y varios de ellos tenían poblaciones de consideración.

Welwyn Garden City con 18.000 habitantes, fue elegida para un programa de expansión urbana hasta la cifra de 50.000 habitantes.

Hatfield, villorrio lineal en la cercanía de una industria aeronáutica, fue designada "ciudad nueva", con el fin de organizar esa zona industrial.

Basildon, con 25.000 habitantes dispersos en tugurios semiagrícolas, sin servicios ni equipamiento, deberá alcanzar una población de 100.000 habitantes y proveerá de los servicios comunitarios a la población preexistente.

Bracknell, Stevenage, Harlow, eran meros villorrios relativamente ale-

gados de Londres. Sus poblaciones alcanzarán, respectivamente, a 25.000, 80.000 y 80.000 habitantes. Hemel Hempstead y Crawley eran ciudades de 18.000 habitantes.

La designación de estas ciudades se hizo no sin vencer fuertes objeciones que en la mayoría de los casos oponían los habitantes de los sitios elegidos. La oposición se manifestaba tanto desde los propietarios temerosos de la expropiación, los residentes acomodados que rechazaban la llegada de "invasores" de baja categoría social; la oposición política que temía la llegada de obreros "rojos" y de los propios obreros que rechazaban la llegada de un exceso de mano de obra nueva.

PLANIFICACION DE LAS CIUDADES

Las Corporaciones organizan sus propias oficinas que realizan el planeamiento físico de la nueva ciudad bajo la forma de comunidades autoabastecidas tanto en sus aspectos materiales como espirituales, culturales y de trabajo.

En detalle, las ciudades se organizan en base a un cierto número de "unidades vecinales" completas, en que la escuela primaria constituye el centro de la comunidad y que cuentan con sus propios centros comerciales, sociales y religiosos. Las zonas industriales se encuentran convenientemente alejadas de las zonas de habitación y se ha elaborado un flexible sistema de agrupación habitacional que permite la creación de espacios libres de todo tipo, desde juegos infantiles hasta canchas deportivas, parques y bosques.

La vialidad ha recibido un cuidadoso estudio. Se han diversificado las vías de tránsito y se recurre a diferentes niveles de circulación para vehículos, peatones y ciclistas en los cruces principales. Dentro de las áreas residenciales y aun industriales, aparecen comúnmente senderos de peatones a través de zonas verdes alejadas de la circulación general.

CENTRO CIVICO

Las unidades vecinales se agrupan en torno a un centro cívico, comercial, educacional y recreativo. Se destacan particularmente entre ellos, los de Stevenage y Harlow como los más acabados y completos, tanto en su equipamiento como en el alto nivel de diseño arquitectónico y urbanístico. Tienen ellos

como distintivo el principio de segregación entre vehículos y peatones. En Inglaterra este principio no es nuevo, ya que existen por lo menos dos ejemplos de extraordinaria belleza. El centro comercial de Tunbridge Wells donde se mezclan en torno a una gran explanada con jardines centrales, edificios de diversos períodos, georgian y regencia, tudor y victorianos, unificados por portales que sirven de pasos cubiertos. La circulación de vehículos es absolutamente periférica y el centro está tratado, además, en diversos niveles.

El segundo ejemplo es el Centro de Chester, donde existe un sector comercial elevado al segundo piso a la manera de portales abiertos que data, por lo menos, del siglo XIII y cuyo origen constituye todavía un enigma.

En nuestro tiempo, los ejemplos más destacados son la reconstrucción del centro de las ciudades de Coventry en Inglaterra y Rotterdam en Holanda. El mismo principio rige la organización de las ciudades de Vallingby y Farsta, satélites de Estocolmo.

En las ciudades de Harlow y Stevenage, primero, y Cumbernauld después, se ha llevado la segregación de vehículos y peatones hasta sus últimas consecuencias.

El "centro" propiamente tal, está dedicado exclusivamente a los peatones y consiste en una "plaza" alrededor de la cual se han ubicado los diferentes edificios públicos y comerciales. La diferencia con nuestra plaza tradicional consiste en que las calles no están "entre" los edificios y la plaza, sino que los edificios están "en" la plaza y la calle se ha desplazado hacia lo que comúnmente llamaríamos la fachada posterior. Esto permite la creación de calles de servicio, "cul de sac", estacionamientos, bodegaje, terminales de buses, etc., en la periferia, en tanto que el centro liberado sirve, tanto en el gran espacio central como en los pasajes menores que a ella convergen, de activo centro de negocios y de reunión.

El equipamiento urbano de tipo menor, postes de alumbrado, bancos, soportes para estacionamiento de bicicletas, buzones, casetas telefónicas, refugios para peatones, servicios higiénicos, pavimentos, etc., han recibido el más cuidadoso estudio, y pasos cubiertos convenientemente ubicados, permiten efectuar las operaciones de compra diaria bajo resguardo en un clima tan riguroso como el de Inglaterra.

El centro y la ciudad en general, se ven enriquecidos con el aporte de los más esclarecidos escultores actuales. Henry Moore, Bárbara Hepworth, Chadwick, Armitage y otros, aportan sus obras al embellecimiento de parques y jardines en tanto que una pléyade de arquitectos paisajistas, continúan la brillante tradición inglesa en el arte de la jardinería.

HABITACION

En el aspecto habitacional, la más significativa contribución inglesa ha sido el "Desarrollo Mixto" (Mixed Development), que consiste en la agrupación de habitaciones en altura conjuntamente con bloques de altura media y casas unifamiliares de 1 y 2 pisos. Esto no constituye, por cierto, una solución arquitectónica fácil desde el punto de vista de la armoniosa agrupación de elementos diferentes y el hecho de que se haya llegado en algunos casos a soluciones admirables que han suscitado la admiración de la crítica europea, habla muy alto de la capacidad de los arquitectos ingleses.

Sería un error, sin embargo, suponer que el "Desarrollo Mixto" tiene solamente una finalidad estética o arquitectónica. Su verdadera fundamentación, establecido por el informe Dudley en 1944, el primer informe gubernamental de postguerra sobre problemas de habitación, es sociológica. La diversa composición familiar requiere de programas diferentes de habitación y el establecimiento de una población equilibrada en cuanto a composiciones familiares, requiere asimismo, una equilibrada distribución de habitaciones de diversos tipos.

La edificación en altura tiene, además, la ventaja de liberar el suelo para aumentar los espacios libres y permite la conservación de árboles y elementos paisajísticos. Los "Manuales de Habitación" publicados por el Ministerio de Vivienda, demuestran asimismo, las ventajas económicas de una diversificación acertada en la altura de los edificios en comparación con edificios de altura uniforme.

Sin embargo, el tipo predominante en las nuevas ciudades, incluso en la extensión de ciudades existentes, es la casa unifamiliar de dos pisos, aislada, pareada o continua. Las nuevas ciudades son, en este aspecto, antítesis de la ciudad monótona del siglo 19. Con especial preocupación, las "Corporaciones de Nuevas Ciudades" han encargado el diseño de las viviendas en las diferentes unidades vecinales al mayor número posible de arquitectos con el fin de obtener variedad en las soluciones planimétricas y plásticas.

La impresión del visitante es, a pesar de todo, de gran unidad, conseguida a través de los materiales de construcción y a la cuidadosa agrupación y distribución de los diferentes tipos de casas.

DENSIDAD DE POBLACION

• La organización del espacio urbano se realiza en consideración a la densidad habitacional en función de las necesidades sociales y, por supuesto, de

las exigencias económicas y técnicas. El "Informe Reith" preconiza densidades brutas urbanas de 30 habitantes por hectárea, al fijar en forma teórica 1.700 hectáreas para 50.000 habitantes.

En detalle, dentro de las unidades residenciales, las densidades varían entre 60 y 100 habitantes por hectárea. En el centro de las ciudades puede ascender hasta 200 habitantes por hectárea, con la existencia de edificación en altura.

En sectores industriales se consideran entre 75 y 125 trabajadores por hectárea.

Como comentario general, podría decirse que estas densidades son bajas en comparación con los standards europeos (3). En lo que respecta a la propia Inglaterra, son el resultante natural de el rechazo de la congestión y hacinamiento que dejó como herencia la revolución industrial. Sin embargo, en las últimas realizaciones se ha ido paulatinamente a una revisión de esta política y las densidades residenciales son substancialmente más altas. Es así como en Stevenage se iniciaron los trabajos consultando densidades de 86 habitantes por hectárea, en tanto que en Cumbernauld, la densidad se ha elevado a 210 habitantes por hectárea (densidad habitacional neta).

INDUSTRIA

La industria es el elemento vital, la función esencial de las "nuevas ciudades". El traslado, aunque sea voluntario, de grandes masas de población, no es posible sin asegurar previamente las fuentes de trabajo para esa población. Es así como las corporaciones promovieron en general el establecimiento de industria liviana y manufacturera bien diversificada en cuanto a producción, empleo por sexo y especialización.

Al efecto, se propusieron tres sistemas de instalación de industrias nuevas:

a) Arriendo de terrenos de propiedad de la Corporación por 99 años a las industrias que quisieran construir sus propios establecimientos.

b) Construcción por la propia Corporación de edificios industriales para industrias determinadas.

c) Arriendo de unidades "standard" construidas por la Corporación.

En Harlow se construyeron desde el comienzo, unidades tipo destinadas a atraer rápidamente a la industria con superficie entre 200 y 1.000 m.²

En Crawley, la unidad base fue de 500 m.², aumentada posteriormente a 750 m.². Las unidades se agrupan de a 4 a fin de poder ofrecer posibilidades diferentes o permitir cierta expansión.

COMERCIO

La vitalidad demostrada por las nuevas ciudades puede comprenderse fácilmente, si se considera que Hemel Hemstead tiene 374 establecimientos comerciales; Harlow 240; Stevenage 123; Basildon 268, en tanto que el número de establecimientos educacionales de todo tipo es en el mismo orden anterior, Hemel Hemstead 14, Harlow 18; Stevenage 16, Basildon 15.

PROBLEMAS SOCIALES

Las nuevas ciudades han atraído, en general, a los trabajadores más jóvenes y emprendedores, y estos hechos se han traducido en problemas de orden sociológico en términos de una población desequilibrada en cuanto a edades, con índice de natalidad superiores al promedio nacional y su consecuencia de aumento extraordinario de población en edad escolar en algunos pocos años.

Este desequilibrio es también evidente en la composición social y cultural de la población. En efecto, se trata de ciudades predominantemente obreras, en las que no existe cabida para el elemento profesional, el empleado medio, etc.

La ciudad tradicional, crecida, desarrollada y organizada a través del tiempo, presenta una estructura social y cultural diversificada. Coexisten en ella, simultáneamente, multitud de intereses que en la medida que coinciden van formando agrupaciones de todo tipo, sociales, deportivas, gremiales, etc., que son las que, en definitiva, confieren a la comunidad su carácter de organismo cultural.

Esto es lo que los sociólogos ingleses, en estrecho contacto con las nuevas ciudades, están tratando de resolver. Por una parte, restablecer el balance de edades y, por otra, el equilibrio cultural y social de las nuevas comunidades.

NOTAS

(1) Saltaire. Véase: *Town Planning Review*, julio de 1960.

(2) Pinchemel, *Op. Cit.*, en: *La Vie Urbaine*, octubre-diciembre, 1958.

(3) La comparación es aún más desfavorable en relación a las densidades adoptadas en nuestro país por la Corporación de la Vivienda o las Cajas de Previsión. Creemos que es indispensable ir a una revisión de estos standards en función de nuestras posibilidades económicas y sociales, pero considerando, al mismo tiempo, el impacto de las altas concentraciones en el aspecto urbano en general, problema que nuestras autoridades parecen ignorar.

BIBLIOGRAFIA

(Material existente en la Biblioteca del Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación)

LIBROS Y FOLLETOS:

- Abercrombie (Patrick).—“Greater London Plan”, 1944.
Arroyo (Héctor).—“Las Nuevas Ciudades Británicas”, Seminario de Urbanismo, 1959.
Howard (Ebenezer).—“Gardens cities of Tomorrow”, 1944.
Purdom (C. B.).—“Building the Satellite Town”, 1952.
Rodwin (Lloyd).—“The British New Towns Policy”, Harvard University Press, 1956.
Self (Peter).—“Cities in Flood”, 1957.
Bracknell Development Corporation.—“Bracknell, the New Town in Berkshire”.
Corby Development Corporation.—“Corby New Town”, 1958.
Crawley Development Corporation.—“Crawley”.
Cwmbran Development Corporation.—“Cwmbran New Town”, 1951.
Hemel Hempstead Development Corporation.—“Hemel Hempstead New Town For Old”.
Stevenage Development Corporation.—“Building the New Town of Stevenage”, 1954.
Stevenage Development Corporation.—“The New Town of Stevenage”, 1949.
Harlow Development Corporation.—“Welcome to Harlow”.
Central Office of Information.—“The New Towns of Britain”, 1961.
Central Office of Information.—“The New Towns in Britain”, 1961.
Central Office of Information.—“Town and Country Planning in Britain”, 1955.
Servicios Británicos de Información.—“Las nuevas ciudades de Gran Bretaña”, 1961.
Town and Country Planning Association.—“New Towns Exhibition”, 1959.

REVISTAS:

- Journal of the Town Planning Institute.
— “New Towns Report”, 1957-1958, enero, 1959.
— “New Towns Report”, 1959-1960, enero, 1961.

Town Planning Review.—

- “Landscape at Stevenage” (Edwards, Paul), abril, 1956.
- “A Private Interprise New Town” (Adams, Eric), octubre, 1957.
- “The Town Centre Stevenage” (Vicent, Leonard), julio, 1960.
- “Saltaire” (Dewhurst, Robert K.), julio, 1960.
- “A New Suburban Landscape, Peterlee New Town” (Daniel, Peter), octubre, 1960.
- “Housing Density and Town Design in a New Town” (Willmott, Peter), julio, 1962.
- “Neighbourhood Units in British New Towns” (Goss, Anthony), abril, 1961.
- “New Towns for Depressed Areas” (Steele, D. B.), octubre, 1963.
- “Some Social Characteristics of a Scottish and an English New Town” (Willmott, Peter), enero, 1964.

Town and Country Planning.—

- “New Towns Density Standards” (Osborn, F. J.), junio, 1957.
- “Space Standards for New Towns” (Keeble, L. B.), junio, 1957.
- “New Towns and the Visual Arts”, enero, 1958.
- “News Towns as seen by a German Planner” (Lenort, N. J.), enero, 1958.
- “Home Ownership in Crawley” (Turner, C. A.), enero, 1958.
- “New Towns Statistics”, enero, 1958.
- “New Towns in 1957”, enero, 1958.
- “Advanced Education, Stimulus of the New Towns” (Thomas, W.), enero, 1958.
- “Living in Crawley” (Pitt, G.), enero, 1958.
- “When do we Become a Town” (Adams, A.), enero, 1958.
- “The idea of a New Town” (Osborn, F. J.), abril, 1958.
- “The look of a New Town” (Richards, J. M.), abril, 1958.
- “Economics of a New Town” (Self, Peter), abril, 1958.
- “People in the New Towns” (Brooke-Taylor, G.), abril, 1958.
- “Two M. P.’S discuss a New Town” (Bevins-Donnelly), abril, 1958.
- “Study in Neighbourhood Planning” (Brooke-Taylor, G.), abril, 1958.
- “The Future of the New Towns” (Town and Country Planning Association), abril, 1958.
- “The Hemel Hempstead Layout Study” (Keeble, L. B.), abril, 1958.
- “The Hemel Hempstead Layout Study” (Bryant, H. F.), abril, 1958.
- “New Towns a Success to follow up”, enero, 1959.
- “The L. C. C. New Town” (Fiske, W. J.), enero, 1959.
- “The Stevenage Town Centre” (Hampson, T.), enero, 1959.
- “The Health Centres of Harlow” (Lord Taylor), enero, 1959.
- “Neighbourhood Planning in the New Towns” (Pitt, G.), julio, 1959.
- “Youth in a New Town”, julio, 1960.
- “North Killingworth, a County Council New Town”, noviembre, 1960.
- “New Towns in 1958”, 1961.
- “Housing in the New Towns to December 1958”, julio, 1961.
- “Manufacturing Industries to December 1958”, julio, 1961.
- “Progress of New Towns to December 1958”.
- “Balance Sheet Figures at 31 March 1958”.
- “Growth and Finance”.

- "Future ownership of a New Town", julio, 1961.
- "Bus transport in a New Town" (Churchill, J. D. C.), julio, 1961.
- "A Housing manager's views" (Tabor, M. R.), julio, 1961.
- "Public Libraries in New Towns" (Paulin, L. V.), julio, 1961.
- "Wild Life in a New Town" (Chear, J.), julio, 1961.
- "The New Towns in 1960", enero, 1961.
- "Offices in New Towns", enero, 1961.
- "Completing the New Towns", enero, 1961.
- "Leisure in a New Town" (Pitl, G.), marzo, 1961.
- "New Towns 1959-1960, Accounts", enero 1961.
- "Britain's Fifteen New Town" (Sharp, E.), enero, 1961.
- "Crawley after 13 years" (Bennett, T. P.), enero, 1961.
- "Expansion of Stevenage and Harlow" (Thomas, W.), enero, 1961.
- "Housing in the New Towns to Dec. 1960", enero, 1961.
- "Manufacturing industries in New Towns to December 1960", enero, 1961.
- "Progress of New Towns to December 1960", enero, 1961.
- "New Towns: Balance Sheet Figures at March, 1960", enero, 1961.
- "The New Towns in 1960", enero, 1961.
- "Dawley New Town" (Eversley, D. E. C.), noviembre, 1962.
- "The New Towns in 1962", enero, 1963.
- "New Towns Centres taking shape", enero, 1963.
- "Teen agers in New Towns", enero, 1963.
- "Cultural activities in New Towns", enero, 1963.
- "A Swedish view on New Towns", enero, 1963.
- "Livingstone: a Progress Report", enero, 1963.
- "Expansion of Stevenage and Harlow", marzo, 1963.

The Architect's Journal.—

- "Cumbernauld New Town, Preliminary Planning Proposals", junio, 1958.
- "Cumbernauld New Town, mark II", octubre, 1958.

La Vie Urbaine.—

- "Les Villes Nouvelles Britanniques" (G. y P. Pinchemel), octubre-diciembre, 1958.
- "Les Villes Nouvelles Britanniques" (G. y P. Pinchemel), enero-marzo, 1959.

L'Urbanisme.—

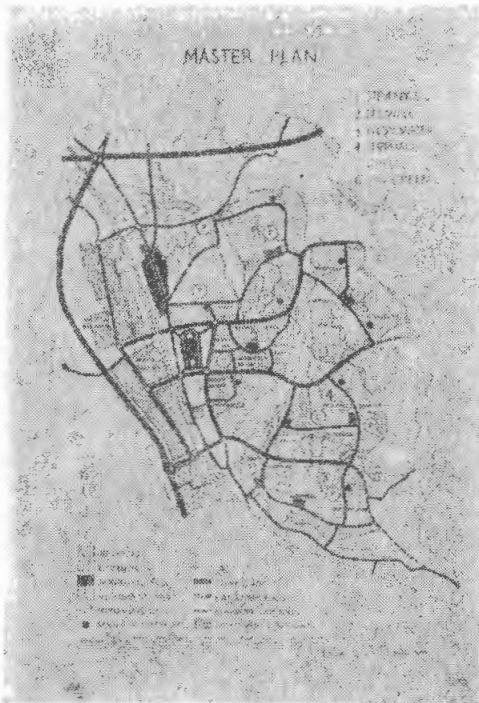
- "L'aménagement des Quartiers de Residence en Engleterre" (A. Suquet-Bonnaud), N.ºs 1-2, 1950.
- "Villes Nouvelles pour la meilleure repartition de la population et des industries" (A. Suquet-Bonnaud), N.ºs 25-26, 1953.

L'Architecture D'Aujourd'Hui.—

- "Villes Nouvelles autour de Londres", N.º 88, febrero-marzo, 1960.

Urbanística.—

- "La Nuova Città di Cumbernauld", N.º 39, octubre, 1963.



Plan Regulador de STEVENAGE

Población: 80.000 Hab.
Superficie: 2.500 Hás.

Sup. residencial: 920 Hás.
Area industrial: 175 Hás.
Centro comercial: 40 Hás.
Centros vecinales: 50 Hás.

Areas verdes: 250 Hás.

Areas educacionales: 116 Hás.
Densidad bruta urbana: 32 h/há.
Densidad residencial bruta: 65 h/há.
Densidad residencial neta: 86 h/há.

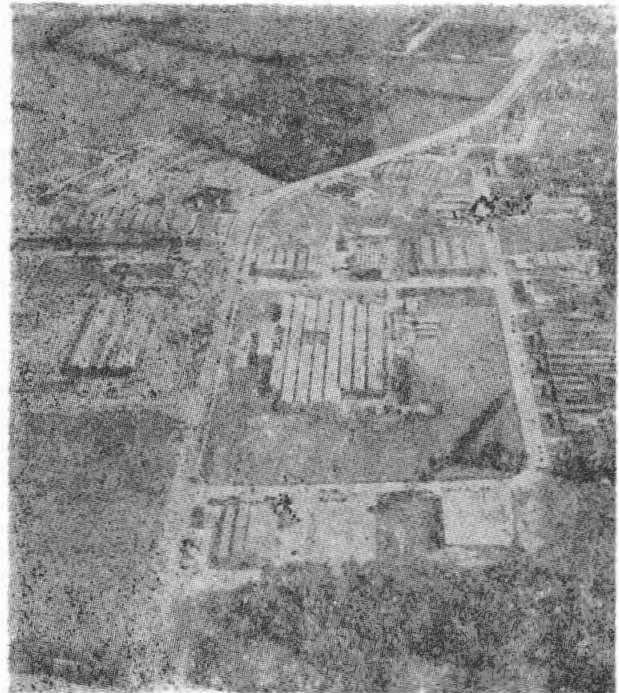
HEMEL HEMSTEAD:

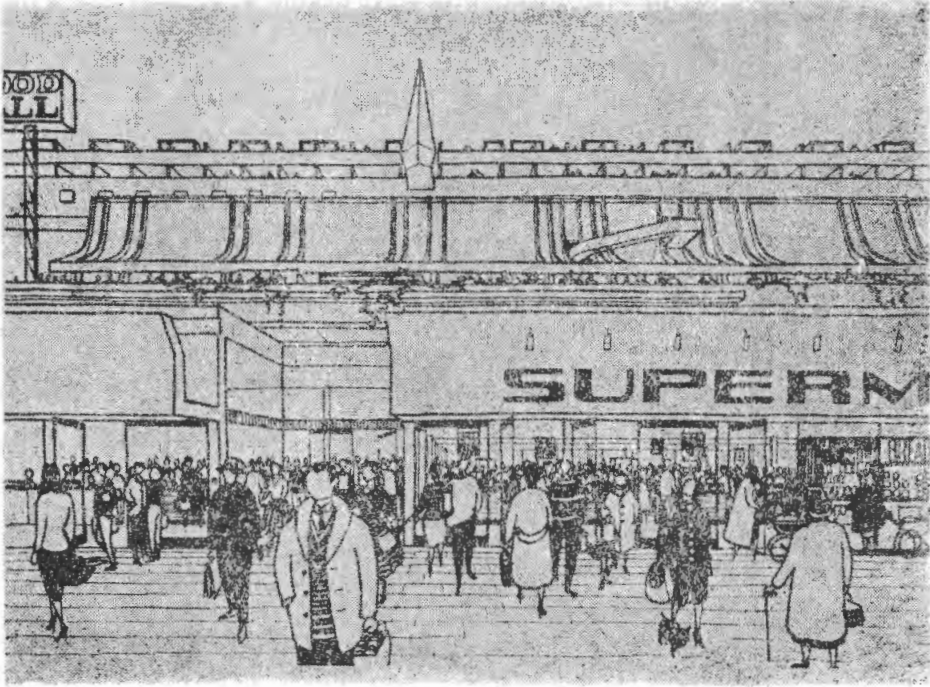
Población: 60.000 Hab.
Superficie: 2.400 Hás.

Vista aérea de la zona industrial. A la derecha, unidades standard construidas por la Corporación.

Superficie industrial: 186 hectáreas.

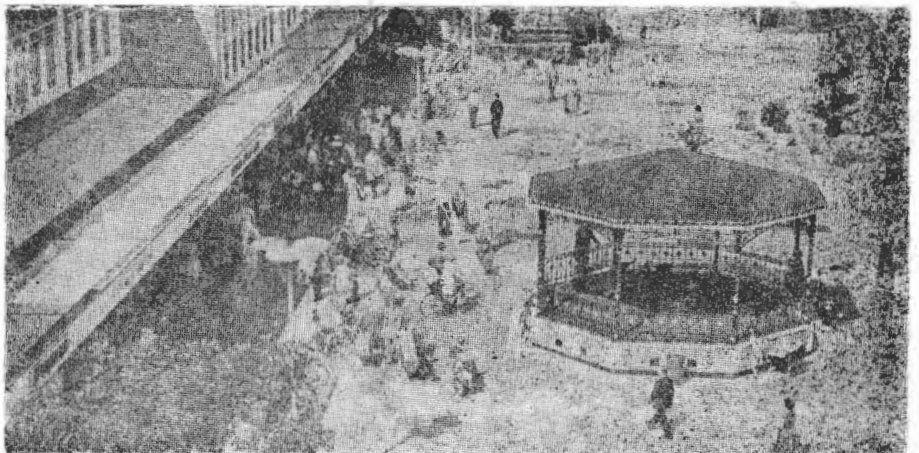
Densidad industrial: 135 trabajadores por hectárea.

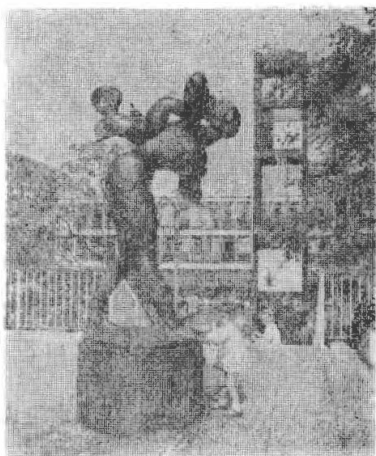
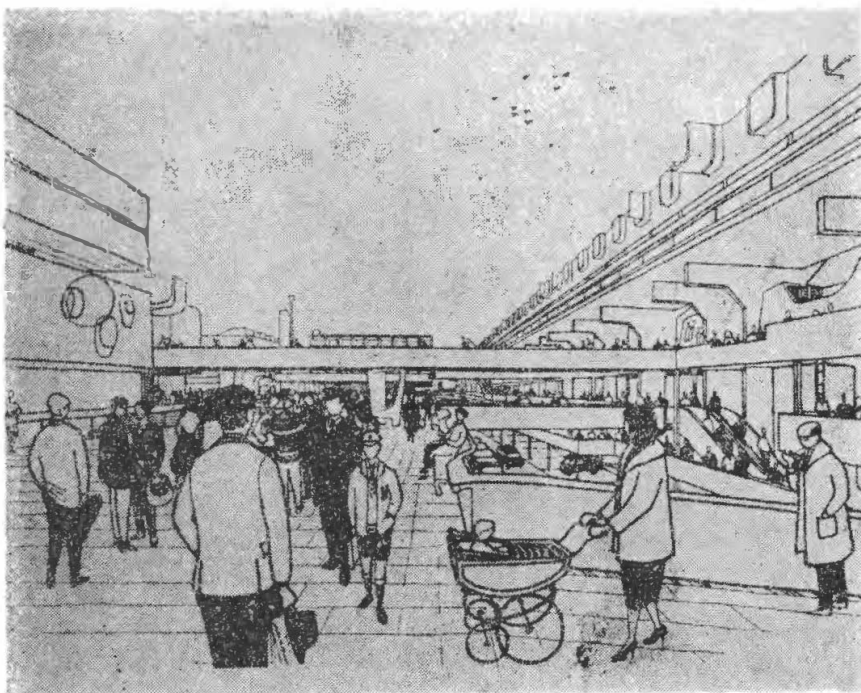




Arriba: Centro de CUMBERNAULD

Abajo: Centro de CRAWLEY.





Evolución del concepto de CENTRO

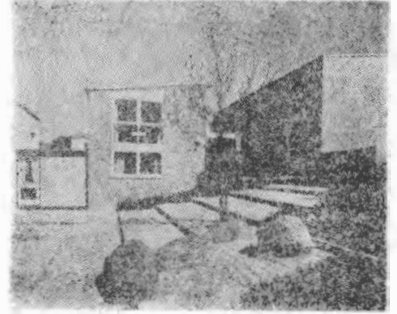
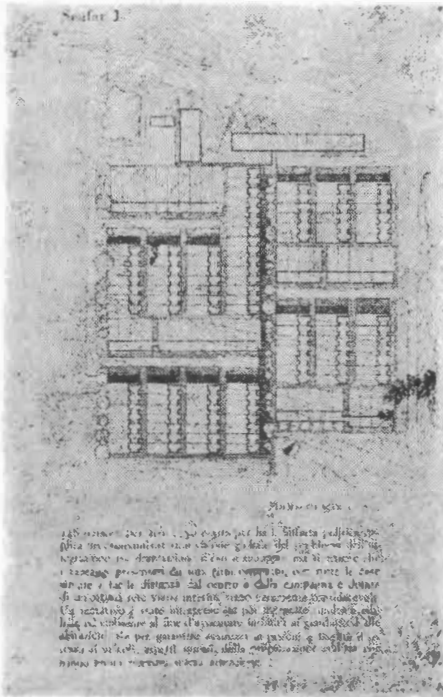
CRAWLEY (al frente). La Plaza situada inmediata a una vía de circulación.

STEVENAGE (al lado). Separación absoluta de peatones y vehículos a nivel del terreno.

CUMBERNAULD (superior izq. y der.). Separación de peatones y vehículos a diversos niveles. Plataforma elevada para peatones, estacionamiento inferior y escaleras mecánicas.

Arriba: Centro de
CUMBERNAULD.

Abajo: Centro de
STEVENAGE.



CUMBERNAULD:

Población: 70.000 Hab.
Superficie: 1.700 Hás.

Evolución del concepto de Densidad urbana.

En CUMBERNAULD se han adoptado densidades más altas que en las otras ciudades. La densidad media es de 212 h/há. La ciudad tiende a ser más compacta, con mayor accesibilidad hacia el centro y la campiña.



Arriba: Unidad residencial tipo "Radburn", sin cruce de vehículos.

Arriba: Solución del problema de niveles en calles de peatones.

Abajo: Patios interiores con juegos infantiles.