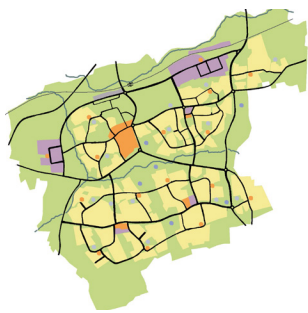


LA EXPERIENCIA URBANÍSTICA DE LAS NEW TOWNS BRITÁNICAS A TRAVÉS DE EJEMPLOS COMPARADOS

HARLOW, THAMESMEAD Y MILTON KEYNES



TESIS DOCTORAL



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

AUTORA:

JULIA DELTORO SOTO

DIRECTORES:

CARMEN BLASCO SÁNCHEZ

FRANCISCO JUAN MARTÍNEZ PÉREZ

LA EXPERIENCIA URBANÍSTICA DE LAS NEW TOWNS BRITÁNICAS A TRAVÉS DE EJEMPLOS COMPARADOS

HARLOW, THAMESMEAD Y MILTON KEYNES

TESIS DOCTORAL

Autora: Julia Deltoro Soto

Directores: Carmen Blasco Sánchez

Francisco Juan Martínez Pérez



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Valencia - Noviembre 2015

DEPARTAMENTO DE URBANISMO

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE VALENCIA

Resumen de la tesis

Gran Bretaña ha sido pionera en materia de planificación urbanística en etapas clave de su historia. La Ciudad Jardín y las *New Towns* son dos de los referentes que han sido decisivos para la cultura urbanística, y utilizados con gran profusión a nivel internacional. La influencia que a lo largo del siglo XX tuvo el desarrollo del Movimiento Moderno fue otro factor determinante del recorrido de ambos modelos y de su compromiso con nuevos recursos en la configuración arquitectónica y urbanística.

La experiencia de las *New Towns* arroja luz sobre esos y otros temas de interés para futuros desarrollos. Estudiar en detalle tres de ellas, Harlow, Thamesmead y Milton Keynes, y profundizar en aspectos como: su definición instrumental y política, su propia formulación urbanística y objetivos programáticos, la identidad física de cada asentamiento y su relación con el territorio, la estructura urbana, las unidades compositivas, el papel y la configuración de los centros cívicos, sus tipologías arquitectónicas o sus tratamientos paisajísticos, nos permite hacer un diagnóstico comparado de dichas experiencias. Este diagnóstico, junto con otros datos nos aproxima a algunas conclusiones sobre el cumplimiento de sus objetivos, el modo en que han evolucionado, su situación actual y sus expectativas de futuro.

La investigación propone hacer una lectura actual de las mismas en cuanto a la mayor o menor trascendencia de sus idearios y su posible vigencia sobre los retos a los que el Urbanismo actual se enfrenta. Las *New Towns* constituyen una alternativa al crecimiento desmedido de las grandes ciudades y las formas de ocupación indiscriminada del territorio, un problema todavía por resolver heredado de las últimas décadas del siglo XX en Europa.

Resum de la tesi

Gran Bretanya ha sigut pionera en matèria de planificació urbanística en etapes clau de la seua història. La Ciutat Jardí i les *New Towns* són dos dels referents que han sigut decisius per a la cultura urbanística, i utilitzats amb gran profusió a nivell internacional. La influència que al llarg del segle XX va tindre el desenvolupament del Moviment Modern va ser un altre factor determinant del recorregut d'ambdós models i del seu compromís amb nous recursos en la configuració arquitectònica i urbanística.

L'experiència de les *New Towns* dona llum a eixos i altres temes d'interés per a futurs desenvolupaments. Estudar amb detall tres d'elles, Harlow, Thamesmead i Milton Keynes, i aprofundir en aspectes com: la seua definició instrumental i política, la seua pròpia formulació urbanística i objectius programàtics, la identitat física de cada assentament i la seua relació amb el territori, l'estructura urbana, les unitats compositives, el paper i la configuració dels centres cívics, les seues tipologies arquitectòniques o els seus tractaments paisatgístics, ens permet fer un diagnòstic comparat d'eixes experiències. Aquest diagnòstic, junt amb altres dades, ens aproxima a algunes conclusions sobre el compliment dels seus objectius, el mode en què han evolucionat, la seua situació actual i les seues expectatives de futur.

La investigació proposa fer una lectura actual d'elles pel que fa a la major o menor transcendència dels seus idearis i la seua possible vigència sobre els reptes a què l'Urbanisme actual s'enfronta. Les *New Towns* constitueixen una alternativa al creixement desmesurat de les grans ciutats i les formes d'ocupació indiscriminada del territori, un problema encara per resoldre heretat de les últimes dècades del segle XX a Europa.

Thesis summary

Great Britain has always been a pioneer in the field of urban planning during key stages in its history, the Garden City and the New Towns are two models that have been decisive in urban culture, and have been used with great profusion internationally. The influence that the development of the Modern Movement had throughout the twentieth century, is another determining factor of the course of the mentioned models and their commitment with these new resources in architectural and urban settings.

The experience of Harlow, Milton Keynes and Thamesmead shed light on these and other topics of interest for future developments. Deepening into aspects such as their instrumental and compositional definition, their own urban development and programmatic aims, the shapes of each settlement and its relationship with the territory, their urban structure, their compositional units, the role and settings of the civic centres, their architectural typologies and their landscape treatments, allow us to make a compared diagnosis of these experiences. This, together with some other data, will help us reach conclusions on the compliance of their aims and how they have evolved, their current situation and their future expectations.

This research proposes to make a current reading of them in terms of the greater or lesser implications of their ideologies and their possible influence on the challenges that the urban planning and design faces nowadays. The New Towns are an alternative to the sprawl of large cities and a dispersed growth on the territory, a problem still to be resolved and inherited from the last decades in Europe.

Índice

| | |
|---|-----------|
| 1. Introducción..... | 13 |
| Objetivos y estructura..... | 15 |
| Justificación de la investigación y relevancia | 16 |
| Metodología | 17 |
| Fuentes de información y consulta | 18 |
| 2. La experiencia de las <i>New Town</i>, aproximación disciplinar. | 21 |
| 2.1. El concepto de <i>New Town</i> | 23 |
| Ciudad jardín, ciudad satélite y <i>New Town</i> | 25 |
| 2.2. Las <i>New Towns</i> Británicas desarrolladas entre 1945 y 1970 | 26 |
| 2.2.1. Origen del planeamiento y diseño de las <i>New Towns</i> | 26 |
| 2.2.2. Primeros pasos. Informes urbanísticos e iniciativas legales | 32 |
| 2.2.3. Mark I – 1946-1950 | 38 |
| 2.2.4. Mark II – 1951-1961 | 48 |
| 2.2.5. Mark III – 1961-1970..... | 50 |
| 2.2.6. El final de la designación de <i>New Towns</i> | 52 |
| 2.2.7. Características de las <i>New Towns</i> | 53 |
| 2.2.8. Recorrido cronológico sobre la creación de las <i>New Towns</i> británicas y los episodios históricos relacionados..... | 58 |
| 2.3. Referencias de las <i>New Towns</i> | 60 |
| 2.3.1. La Ciudad Jardín, urbanismo y arquitectura | 60 |
| 2.3.2. El Urbanismo Moderno: La ciudad verde, Le Corbusier y La Carta de Atenas | 65 |
| 2.3.3. Las Unidades vecinales | 69 |
| 2.3.4. La arquitectura..... | 71 |
| 3. Aproximación a la definición urbanística de los proyectos de las <i>New Towns</i> británicas. | 75 |
| 3.1. Modelos para el análisis de las <i>New Towns</i> | 77 |
| 3.2. Harlow | 80 |
| 3.2.1. Formulación urbanística y objetivos iniciales..... | 82 |
| 3.2.2. Condiciones del territorio donde se inserta | 83 |
| 3.2.3. La estructura urbana | 85 |
| 3.2.4. Las unidades compositivas | 89 |
| 3.2.5. Tipologías arquitectónicas..... | 101 |
| 3.2.6. La configuración del centro cívico | 103 |
| 3.2.7. Paisaje y espacio público | 111 |
| 3.2.8. Evolución en el tiempo y situación actual | 113 |

| | | |
|--------|---|------------|
| 3.3. | Thamesmead..... | 124 |
| 3.3.1. | Formulación urbanística y objetivos iniciales..... | 126 |
| 3.3.2. | Condiciones del territorio donde se inserta..... | 130 |
| 3.3.3. | La estructura urbana..... | 133 |
| 3.3.4. | Las unidades compositivas..... | 140 |
| 3.3.5. | Tipologías arquitectónicas..... | 153 |
| 3.3.6. | La configuración del centro cívico..... | 163 |
| 3.3.7. | Paisaje y espacio público..... | 165 |
| 3.3.8. | Evolución en el tiempo y situación actual..... | 168 |
| 3.4. | Milton Keynes..... | 178 |
| 3.4.1. | Formulación urbanística y objetivos iniciales..... | 180 |
| 3.4.2. | Condiciones del territorio donde se inserta..... | 183 |
| 3.4.3. | La estructura urbana..... | 184 |
| 3.4.4. | Las unidades compositivas..... | 192 |
| 3.4.5. | Tipologías arquitectónicas..... | 202 |
| 3.4.6. | La configuración del centro cívico..... | 208 |
| 3.4.7. | Paisaje y espacio público..... | 212 |
| 3.4.8. | Evolución en el tiempo y situación actual..... | 215 |
| 3.5. | Diagnóstico comparado de los modelos..... | 223 |
| 3.5.1. | Características compartidas e individuales..... | 226 |
| 3.5.2. | Cumplimiento de los objetivos..... | 229 |
| 4. | Reflexiones actuales sobre la experiencia de las <i>New Towns</i>..... | 233 |
| 4.1. | Aportaciones de la experiencia de las <i>New Towns</i> | 235 |
| | Aportaciones..... | 236 |
| | Críticas..... | 240 |
| | Balance final..... | 241 |
| 4.2. | Las nuevas formas de desarrollo urbano, la ciudad actual y las <i>New Towns</i> | 242 |
| | Respuestas concretas frente a problemas globales..... | 245 |
| | La ciudad difusa frente a las <i>New Towns</i> | 248 |
| 5. | Conclusiones..... | 251 |
| | Aplicabilidad y vigencia de las <i>New Towns</i> en la actualidad..... | 254 |
| | Temas pendientes y líneas de futuras investigaciones..... | 257 |
| 6. | Bibliografía..... | 259 |
| 7. | Otros Índices..... | 273 |

Introducción

Objetivos y estructura

Justificación de la investigación y relevancia

Metodología

Fuentes de información y consulta

1

A lo largo del trabajo se pretende indagar en el hecho histórico y la evolución de las *New Towns*¹ británicas, comprobar su vigencia y detectar en su caso las lecciones que estas pueden ofrecer frente a los retos del urbanismo actual. Nos surgieron en ese sentido las primeras cuestiones previas: por qué fueron creadas, cómo fueron ideadas y bajo qué condiciones fueron posteriormente construidas. Dada la importancia que tuvieron en su momento como experiencia urbanística, se intentará poner de relieve los valores y las evidencias que explican la repercusión que tuvieron al servir de ejemplo a intervenciones similares en otros países. El proceso seguido y la evolución de las leyes en las que se basan será fundamental para comprender la formulación de las distintas generaciones de *New Towns* y para constatar posteriormente a través de tres experiencias cómo se trasladó a la realidad construida. Se pretende, por lo tanto, analizar su evolución en el tiempo y su situación actual, para poder traducir sus puntos fuertes y débiles y extraer conclusiones.

Ahora que estamos distanciados en el tiempo, hace ya 70 años que se designó la primera *New Town*, podemos retomar su estudio y analizarlas desde una perspectiva más general y objetiva. Se puede aprender todavía de los logros de estas experiencias, que no son exclusivamente episodios de una historia pasada, y extraer pautas de actuación a las que recurrir a la hora de reformular soluciones urbanas contemporáneas.

El enfoque que le damos a este estudio parte de un posicionamiento concreto, el de la práctica urbanística. Se pretende perfilar las características que identifican las *New Towns* a través del análisis comparado de las tres seleccionadas, Harlow, Thamesmead y Milton Keynes. Se estudian las relaciones de esas nuevas ciudades con su territorio y las formas de asentamiento, para comprobar si consiguen aunar urbanización y construcciones con las nuevas formas de desarrollo territorial y los elementos preexistentes. También se estudia el orden que siguen en el establecimiento de una estructura urbana general más o menos jerarquizada con la complicidad del tratamiento de los espacios verdes, las reglas y los elementos que determinan su composición espacial, la provisión de áreas de trabajo o actividad económica así como de servicios, equipamientos y espacios de relación, donde los habitantes pueden coincidir y desarrollar actividades de carácter colectivo.

Aspectos centrados más en sus características espaciales y medioambientales que en los procesos normativos y de gestión que los respaldaron. Las nuevas estructuras urbanas fueron resultado de una serie de decisiones estratégicas y proyectuales que determinaron su perfil espacial y físico, condiciones de una realidad tangible que determinó formas de vida y nuevas dinámicas.

No pretendemos quedarnos solo con la visión histórica de las mismas, sino ver además en qué aspectos sus principios siguen vigentes y pueden aplicarse a los retos del urbanismo actual.

En definitiva, algunas de las preguntas a las que se procura dar respuesta en esta tesis son: ¿Qué características comparten las tres generaciones de las *New Towns*? ¿Qué éxitos y fracasos asumieron? ¿Qué lecciones nos pueden dar estas experiencias? ¿Qué lecciones serían aplicables hoy en día a programas similares o de diferente envergadura? ¿Qué hay de cierto en las afirmaciones de los que las defienden y en las críticas que las consideran un fracaso?

1 En la redacción de esta investigación se realiza una diferenciación entre *New Town* y *new town*. Cuando se escribe con mayúscula nos referimos a las *New Towns* pertenecientes al *New Towns Programme*, iniciado por el *New Towns Act* en 1946. Se utiliza *new towns* con minúscula cuando nos referimos a nuevas ciudades en general.

Justificación de la investigación y relevancia

Esta tesis sobre las *New Towns* tiene su origen en el trabajo de investigación de título “*La experiencia urbanística de las New Towns británicas. Tres ejemplos: Harlow, Thamesmead y Milton Keynes*” (Deltoro Soto, 2008), presentado tras realizar los cursos de doctorado en la ETSAV, en el Departamento de Urbanismo. En ese sentido, entendemos la tesis doctoral como un paso más definitivo que desarrolla el tema con un grado mayor de exigencia, profundizando en el proceso iniciado entonces y partiendo de las herramientas de investigación y conocimientos adquiridos en la fase anterior y en los años sucesivos.

Mi interés por profundizar en temas de las *New Towns* comienza en 2004 cuando colaboro en la preparación del libro *Experiencias urbanísticas del proyecto moderno* (Alonso, Blasco, & Martínez, 2007). Posteriormente, sigo interesada en esta temática y amplí mis conocimientos cuando por motivos de trabajo me traslado a vivir a Londres, teniendo allí una relación más directa, en primera persona, con algunas de estas *New Towns* que estábamos estudiando. Visito, entre otras, las tres *New Towns* seleccionadas, que se analizan tanto en el trabajo de investigación presentado para la obtención del DEA (Diploma de Estudios Avanzados) como en esta investigación, contrastando con la realidad los planteamientos recogidos en los proyectos originales.

Me llaman la atención, desde un principio, las variadas opiniones que estas ciudades suscitan entre la gente que voy conociendo en Londres, ya que encuentro muchos defensores entre arquitectos, urbanistas y amigos, que piensan que fueron un logro, que son ciudades activas y con una gran relación entre lo urbano, el paisaje y los tratamientos ajardinados; pero también hay muchos otros que piensan completamente lo contrario, que son lugares imposibles en los que vivir, feos, sin carácter y de los que la gente, si pudiera, saldría huyendo. Es por ello que me surge la inquietud de saber más sobre ellas y de profundizar en sus señas de identidad, para descubrir por mí misma en qué aspectos coincidía con una u otra opinión.

A estas experiencias se les prestó mucha atención mientras se estaban desarrollando, la mayoría de la bibliografía consultada para el trabajo de investigación era de los años en los que se construyeron, y poco a poco fueron desapareciendo de los debates sobre planificación urbana. Esto hizo que se quedasen en el olvido muchas de las lecciones y bagaje que se puede aprender hoy de ellas.

También es cierto que, a mediados de la década de los dos mil, se retomó el estudio de las experiencias llevadas a cabo en el Reino Unido y empezaron a aparecer nuevos trabajos sobre ellas. Durante los años de la realización de esta investigación fue cambiando el interés que las mismas provocaban dentro del ámbito de la planificación urbana. Ante la necesidad de nuevas viviendas por el aumento de la población, se empezaron a revisar las experiencias pasadas, para valorar las mejores soluciones. Desde ese momento se empiezan a publicar un mayor número de estudios y a celebrarse algunas conferencias que tratan de ellas.

El interés por las *New Towns* siguió en aumento y se celebraron nuevas reuniones y exposiciones, las más recientes a nivel internacional en Londres² y en Oporto³. Incluso programas de radio recientes en Francia se hacen eco de ellas y de sus sucesoras, las *villes nouvelles*⁴. Otro claro ejemplo de su importancia en los últimos años es el estudio que llevó a cabo el departamento de la Universidad de Oxford Brookes en 2006: *Transferable lessons from the New Towns*, (DCLG, 2006) que sirvieron como base para el desarrollo de sus *Growth Areas*. En el año 2007 Milton Keynes cumplió 40 años, y se celebraron también conferencias y aparecieron artículos en distintos medios sobre el evento en la ciudad de Londres.

Además han surgido entidades cuyo interés se centra en investigar las *new towns*, las británicas y las realizadas en otros países, como es el INTI (*International New Town Institute*) situado en la ciudad holandesa de Almere, y la ENTP (*European New Towns & Pilot Cities Platform*) con sede en Bruselas. Otras que ya existían, como el TCPA (*Town and Country Planning Association*) continúan con un estudio más profundo de las experiencias de las *New Towns* y de la Ciudad Jardín.

Al mantenerse la necesidad de creación de viviendas en el Reino Unido, en este momento se siguen planteando alternativas para afrontar el problema y por eso continúan investigando las experiencias pasadas. Se puede destacar alguna de las últimas publicaciones del TCPA, como las

² Se realizó en marzo de 2013 una exposición sobre las *New Towns: The Banality of Good: Six decades of New Towns, Architects, Money and Politics* en el RIBA de Londres. <<http://www.architecture.com/WhatsOn/Exhibitions/At66PortlandPlace/2013/Summer/TheBanalityofGood.aspx>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

³ El congreso internacional *20th Century New Towns | Archetypes and Uncertainties*, se celebró en Oporto los días 22, 23 y 24 de mayo de 2014 en la *Escola Superior Artística do Porto*. <<https://darqconferencias.wordpress.com/>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

⁴ *Villes Nouvelles: Voyages en villes nouvelles* retransmitidos en la radio francesa *France Culture* 25 al 28 de febrero de 2013. <<http://www.france-culture.fr/recherche/key%3Dvilles%2520nouvelles>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 1 y *el Stage 2* publicadas en diciembre de 2014 y en septiembre de 2015 respectivamente.

Esas publicaciones, conferencias, exposiciones y congresos demuestran que sigue siendo un tema vigente en el ámbito del planeamiento y del diseño urbano y justifica la elección como tema de la tesis doctoral. Pese a que ha aparecido más bibliografía en los últimos años, existen todavía muchos aspectos relativos a las *New Towns* esperando a ser estudiados y analizados, investigaciones que nos pueden ayudar a llegar a conclusiones y pautas a las que poder acudir cuando se decida la construcción de algún nuevo asentamiento, en la reformulación y mejora de los que ya existen, o nuevas alternativas para resolver los problemas asociados al crecimiento desmedido de las megaciudades o los creados por la ciudad dispersa o difusa como modelo generalizado y controvertido de nuestra realidad urbana y territorial.

Metodología

Los métodos de análisis y trabajo utilizados quedan estructurados del siguiente modo: se han planteado unos objetivos, bajo la hipótesis de que efectivamente existen lecciones aplicables al urbanismo actual, y se ha verificado su cumplimiento, comparándolo con la realidad actual y con otros estudios científicos. Esta investigación ha puesto el énfasis en la dimensión morfológica y medioambiental de los planes y la realidad construida. La mayor parte de la investigación ha sido realizada, revisando la gran cantidad de documentación y bibliografía recopilada, analizándola y contrastándola para poder llegar a cubrir los objetivos planteados.

Las tareas realizadas para la redacción final de la tesis han sido las siguientes: acudir a los principales centros de documentación, búsqueda de bibliografía, organización y análisis de la información, visita a las *New Towns*, revisión de nuevas fuentes de datos, análisis de las *New Towns* estudiadas, realización de los esquemas y dibujos propios, análisis comparado y redacción de conclusiones.

Se ha revisado la documentación necesaria que nos ha permitido realizar un amplio recorrido cronológico sobre la creación de las *New Towns* británicas, los episodios históricos que las motivaron y los movimientos y modelos urbanos que ejercieron una mayor influencia sobre ellas. Un primer paso para poder entender su genealogía y las motivaciones que decantaron dicho modelo.

El siguiente paso, ha sido incidir en la problemática particular de las experiencias de las *New Towns*, utilizando la bibliografía tanto internacional como nacional. Las *New Towns* efectivamente fueron unas iniciativas muy bien informadas, reflejo de ello es la cantidad de información, artículos y estudios publicados en la década de los cuarenta hasta la de los sesenta.

Se han analizado posteriormente las *New Towns* Británicas desarrolladas entre 1945 y 1970, y las distintas generaciones en las que pueden establecerse. Se realizaron algunas visitas para confirmar la coherencia en la selección de los tres ejemplos que pueden ser más representativos. Una vez hecha la selección, se ha buscado documentación específica de estos tres casos, los planos originales, sus planes directores, artículos y libros divulgativos del proceso particular de cada uno. Se han perfilado sus características físicas y programáticas.

Posteriormente, se procedió a la elaboración de la documentación tanto escrita como gráfica que apoya la investigación realizada, aportando en imágenes una síntesis de la misma que permita valorar por separado y comparativamente los pormenores del análisis individualizado. De ella se han extraído los datos para poder incidir en las condiciones generales compartidas y los aspectos particulares más destacados de cada una de las tres *New Towns*.

Por último, se han redactado las conclusiones que permiten poner de relieve la trascendencia de sus aportaciones, tanto del modelo en sí como de las contribuciones de unas experiencias concretas desde las problemáticas urbanas y territoriales de entonces y las no resueltas en la actualidad.

Fuentes de información y consulta

Las fuentes a las que se ha recurrido son variadas, se buscó la información disponible en varias bibliotecas, archivos de instituciones así como en Internet. Los documentos consultados han sido libros, artículos de revistas, monografías de arquitectos, transcripción y actas de conferencias, informes e investigaciones, tesis, leyes, documentación oficial, planes, cartografía en papel, fotografías aéreas, videos, *podcasts*, *webs* y la información extraída en primera persona de las conferencias y exposiciones a las que se ha asistido, y de las visitas realizadas a las ciudades estudiadas.

La mayoría de bibliografía consultada ha sido producida en el Reino Unido y redactada en inglés. Se ha detectado también la escasez de bibliografía redactada en castellano que estudie las *New Towns*, se han encontrado capítulos de libros que hablan de ellas como una experiencia urbanística, pero no se ha encontrado ningún libro específico de autor nacional. La fecha de estas publicaciones es bastante antigua y fueron redactadas en los años posteriores a ser construidas, algunas de ellas, incluso son traducciones de libros redactados en otro idioma.

Las citas se han mantenido en idioma original de la fuente, y sus traducciones se han introducido como pies de página. La traducción de las mismas ha sido realizada por la autora de la tesis.

Archivos y fuentes bibliográficas

Las principales bibliotecas e instituciones visitadas y consultadas son:

- La biblioteca del RIBA en Londres
- El archivo nacional de la mediateca de Londres (BFI Southbank), donde se pueden visualizar videos publicitarios y explicativos de la época sobre el fenómeno de las *new towns*
- La biblioteca del TCPA en Londres
- *New Towns Record 1946-2002* (Burton & Hartley, 2003). Es una biblioteca digital que contiene planes, artículos, entrevistas, libros, imágenes o leyes relativas a las *New Towns*
- La biblioteca del City Discovery Centre de Milton Keynes
- La biblioteca Central de Milton Keynes
- La biblioteca de Harlow
- La biblioteca de la Universidad Politécnica de Valencia
- La biblioteca del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia

Las entidades nombradas anteriormente, INTI y el ENTP, entidades internacionales interesantes que investigan las *new towns*, han publicado libros y documentos que investigan y estudian la experiencia de las *new towns* a nivel internacional. Se ha consultado la información disponible en ambas.

Congresos y exposiciones

Tal y como se ha comentado, se han realizado en los últimos años varios congresos y exposiciones sobre las *New Towns*. Se ha recogido información sobre los temas tratados en ellos en los libros y actas de congresos. Además se ha asistido a varias de ellas, teniendo la posibilidad de ver en directo las ponencias de las personalidades y expertos en el tema, como a Sir Peter Hall, Derek Walker, Michelle Provost o David Lock. En algunos casos he podido mantener conversaciones con ellos comentándoles el tema de mi tesis. En otras ocasiones he presentado junto con otros autores ponencias sobre las *New Towns*.

- Conferencias realizadas en Londres en 2007 por la celebración de los 40 años de Milton Keynes.
- Asistencia al Congreso *New New Town (New New Town symposium,)* celebrado en Londres los días 20 y 21 de febrero de 2008. Dieron ponencias personalidades como Sir Peter Hall, Derek Walker, Michelle Provost o David Lock.
- Asistencia a la exposición sobre las *New Town* en marzo de 2013 *The Banality of Good: Six decades of New Towns, Architects, Money and Politics* en el RIBA de Londres.
- Asistencia al congreso y presentación de ponencia "British New Towns through compared examples. Three examples: Harlow, Thamesmead and Milton Keynes" en el congreso internacional *20th Century New Towns | Archetypes and Uncertainties*⁵, celebrado en Oporto los días 22, 23 y 24 de mayo de 2014 en la *Escola Superior Artística do Porto*.
- Asistencia al congreso y presentación de ponencia "The Urban Validity of Modern Experiences" en el congreso internacional *10th International Docomomo Conference The Challenge of Change: Dealing with the Legacy of the Modern Movement, Rotterdam (September 13–20, 2008)*⁶, celebrado en *Rotterdam* del 13 al 20 de septiembre de 2008.
- La última conferencia sobre las *New Towns* se ha realizado en Londres el 15 de septiembre de 2015, *TCPA Conference and Report Launch new towns – past, present and future 2015*.⁷

Otras fuentes

Además de las citadas, se han consultado otras fuentes electrónicas, como páginas web o blogs, incluso grupos de Facebook⁸ y de Flickr⁹ donde existe información, testimonios y fotografías de las *new towns* estudiadas. Programas de radio como los cuatro que la radio francesa *France Culture* ha realizado centrados en el estudio de las *Villes Nouvelles: Voyages en villes nouvelles*¹⁰ emitidos del 25 al 28 de febrero de 2013.

Algunas de las imágenes del trabajo han sido extraídas de la bibliografía citada y de los visores de fotografías aéreas disponibles en Internet, Bing maps, Google Maps, Google Earth y Microsoft Virtual Earth así como de otras webs con imágenes disponibles para su uso académico, el resto de fotos son de la autora realizadas en las sucesivas visitas a las *New Towns*.

5 <<https://darqconferencias.wordpress.com/>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

6 <<http://www.docomomo.com/shop/node/64>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

7 <<http://www.tcpa.org.uk/pages/tcpa-conference-and-report-launch-new-towns-past-present-and-future.html>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

8 Grupo Photos of Harlow, <<https://www.facebook.com/groups/PhotosOfHarlow/?ref=browser>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

Grupo Thamesmead All Stages SE28, <<https://www.facebook.com/groups/Thamesmead-SE28/?ref=browser>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

Grupo Thamesmead, <<https://www.facebook.com/groups/Thamesmead/?ref=browser>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

9 Evolution of Thamesmead, London, <<https://www.flickr.com/groups/1108188@N22/>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

Sir Frederick Gibberd, <https://www.flickr.com/groups/sir_frederick_gibberd/> [Consulta: 5 octubre de 2015]

10 <<http://www.franceculture.fr/recherche/key%3Dvilles%2520nouvelles>> [Consulta: 5 octubre de 2015]

La experiencia de las *New Towns*, aproximación disciplinar

- 2.1. El concepto de *New Town*
- 2.2. Las *New Towns* Británicas desarrolladas entre 1945 y 1970
- 2.3. Referencias de las *New Towns*

2

El concepto de nuevas ciudades como creación de una ciudad completa sobre un terreno no urbanizado y una fecha de nacimiento conocida no es un concepto nuevo del siglo XX. Numerosas ciudades fueron creadas en distintas épocas por distintas civilizaciones y con distintos objetivos. Sirvan como ejemplo las ciudades de colonización romanas o las construidas tras el descubrimiento de América, las que se crearon para ser nuevas capitales. Otro claro ejemplo de nuevas ciudades son las colonias industriales inglesas creadas asociadas a una industria o fábrica durante el siglo XIX. Incluso teóricos como Leonardo Da Vinci las estudiaron como propuesta para descongestionar Milán, tal y como lo describe Mumford en el prefacio de (Howard, 1965):

*[...]proposed to abate the congestion and squalor of Milan by building a group of ten cities of five thousand houses, limited to thirty thousand inhabitants each, cities which, in another place he proposed to design with a complete separation of pedestrian and horse traffic, and with gardens attached to a municipal irrigation system.*¹

Podemos encontrar distintas definiciones de este tipo de *new towns* en diversos diccionarios o fuentes:

- Según el diccionario americano Merriam-Webster² es:
*An urban development comprising a small to medium-sized city with a broad range of housing and planned industrial, commercial, and recreational facilities.*³
- Según el diccionario *Oxford English Dictionary*⁴ es:
*A planned urban centre created in an undeveloped or rural area, especially with government sponsorship.*⁵
- La definición que ofrece el *International New Towns Institute*⁶ en su web es la siguiente:
*New Towns are cities or towns that are designed from scratch and built in a short period of time. They are designed by professionals according to a Master Plan on a site where there was no city before. This distinguishes a New Town from a 'normal' city that gradually grows and evolves over time. Also, New Towns are mostly the result of a political (top-down) decision. The building of a new city 'from scratch' is a heroic enterprise that challenges the architect or planner to find the ideal shape for the urban program according to the state of the art planning ideas. A New Town is always a reflection of one moment in time and the ambitions of that moment.*⁷

Sin embargo, las *New Towns* estudiadas en esta tesis y a las que se hace referencia son aquellas que cumplen unas características específicas, aquellas que fueron aquellas creadas a partir de 1945 en Gran Bretaña como solución a la superpoblación de las grandes ciudades como Londres y sus problemas asociados y su intento de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

Entre otras definiciones encontradas en la bibliografía utilizada que definen específicamente las *New Towns* estudiadas en esta tesis, sirvan como ejemplo las siguientes:

- Para Mumford (Mumford, 1966) :
New towns es un término inglés para designar las ciudades autónomas que fueron construidas íntegramente cuando terminó la guerra, como Harlow o Hemel Hempstead. Son tan definidas, avanzadas y hermosas como podría desearse. Los ingleses nunca se sienten más seguros, desde el punto de vista estético, que cuando están haciendo algo práctico, como construir un barco o un jet.

1 Trad.: [...] propuso reducir la congestión y la miseria de Milán construyendo un grupo de diez ciudades de cinco mil viviendas, limitadas a treinta mil habitantes cada una, ciudades que, en otro lugar, propuso diseñar con una completa separación de tráfico de caballos y peatonal, con jardines conectados a un sistema de riego municipal.

2 <<http://www.merriam-webster.com/dictionary/new%20towns>> [Consulta: 6 de junio de 2015]

3 Trad.: Un desarrollo urbano que comprende una ciudad de tamaño medio o pequeño con un amplio abanico de viviendas, industria planificada e instalaciones comerciales y de ocio.

4 <http://www.oed.com/search?searchType=--dictionary&q=new+towns+&_searchBtn=-Search> [Consulta: 6 de junio de 2015]

5 Trad.: Un centro urbano planificado creado en un área rural o sin desarrollo previo, sobre todo patrocinada por el gobierno.

6 <<http://www.newtowninstitute.org/spip.php?rubrique1>> [Consulta: 6 de junio de 2015]

8 Trad.: Una ciudad desarrollada por la ley *New Towns Act 1946* y sus posteriores enmiendas, y de acuerdo a un detallado plan director. Incluye a ciudades donde anteriormente el asentamiento existente era mínimo y a expansiones de ciudades de un tamaño significativo.

7 *New Towns* son ciudades o pueblos que son diseñadas desde cero y construidas en un corto periodo de tiempo. Son diseñadas por profesionales de acuerdo a un plan director en un lugar donde no había ciudad previamente. Esto distingue una *new town* de una ciudad normal que crece y evoluciona gradualmente durante el tiempo. También, las *new towns* son en su mayoría resultado de una decisión política (de arriba abajo). La construcción de una ciudad desde cero es una iniciativa heroica que desafía al arquitecto o urbanista para encontrar la forma ideal del programa urbano y que concuerde con las ideas de la época en urbanismo y planeamiento. Una *new town* es siempre un reflejo de un momento en el tiempo y de las ambiciones de ese momento.

- En el glosario del *New Towns Record* (Burton & Hartley, 2003) las definen como:
*A town developed by virtue of the new town legislation, the New Towns Act 1946 and subsequent amendments, and to a comprehensive town plan. This includes towns where any existing settlement was of minimal size and expanded towns based on a significant existing town or city.*⁸
- Según Pascaline Gaborit (Gaborit, 2010):
*In Europe, New Towns refer to towns created after World War II to meet housing needs and to alleviate traffic congestion around major capital cities.*⁹
- Según la definición de Pierre Merlin (Gaborit, 2010):
[...] towns are considered New Towns if they meet the following criterions:
 - *The building operation was thanks to a decision taken by national public authorities.*
 - *The town was a result of a nationally planned initiative*
 - *Specific policies and tools were implemented for their creation and further development.*¹⁰

Por ello se trata de “Nuevas ciudades” en su sentido histórico más amplio, pero para las que se acuña como un término urbanístico nuevo que responde a una nueva solución a una realidad histórica concreta, tal y como lo fue la Ciudad Jardín que refleja una realidad específica concreta, con instrumentos y recursos específicos para obtener un modelo concreto, con morfologías distintas y con otras constantes.

8 Trad.: Una ciudad desarrollada por la ley New Towns Act 1946 y sus posteriores enmiendas, y de acuerdo a un detallado plan director. Incluye a ciudades donde anteriormente el asentamiento existente era mínimo y a expansiones de ciudades de un tamaño significativo.

9 Trad.: En Europa se entiende como *New Towns* aquellas ciudades creadas después de la 2ª Guerra Mundial para satisfacer las necesidades de vivienda y aliviar la congestión de tráfico alrededor de las grandes capitales.

10 Trad.: Una ciudad se considera *New Town* si cumple con los criterios siguientes: su construcción se deba a una decisión tomada por autoridades públicas nacionales, si son resultado de una iniciativa nacional planeada y si se crearon herramientas y leyes específicas para su creación y desarrollo futuro.

Cuando se habla de *New Towns*, en muchas ocasiones se utilizan otros conceptos como sinónimos o conceptos contrapuestos. Se tratará en este apartado de anotar estos conceptos para que se entienda su marco teórico cuando sean utilizados en el texto de este trabajo.

Aunque las características de la ciudad jardín se explican de un modo más amplio más adelante, se introduce aquí una breve reflexión en relación con los otros términos.

Osborn explica la aparición del término de ciudad satélite (*Satellite Town*) en su prefacio de la reedición del libro de Howard *Garden Cities of To-Morrow* (Howard, 1965) del siguiente modo: Este término fue utilizado en Gran Bretaña en 1919 para describir de un modo alternativo a Welwyn Garden City. Las razones de la adopción de este nuevo término fueron dos: la primera por la errónea utilización del concepto de Ciudad Jardín como equivalente de Open Suburb o **Garden Suburb**¹¹; la segunda, para reconocer un vínculo económico especial con el Gran Londres. Osborn comenta también en este mismo texto que algunos urbanistas o escritores que escriben sobre planeamiento confunden el uso de Ciudad Satélite para denominar un suburbio industrial bien planeado. Termina diciendo que es mejor que se reserve este concepto para denominar a una Ciudad Jardín o a una ciudad rural, que se sitúa a una distancia moderada de una gran ciudad pero físicamente separada de ella por un **Country Belt**¹².

Por lo tanto, la ciudad satélite se puede entender como un sinónimo de ciudad jardín, que se encuentra en la esfera de influencia de una ciudad mayor o de mayor importancia pero separada de ella físicamente.

Las *New Towns* por el contrario, aunque dependen y algunas de ellas son creadas alrededor de una metrópolis, se conciben como ciudades autosuficientes e independientes, no como ciudades satélites de una gran ciudad.

Por otro lado existen algunas diferencias entre ciudad jardín y *New Town*, la primera de ellas puede ser su tamaño, sobre unos 30.000 hab. en la ciudad jardín y una media de uno 80.000 hab. la segunda (aunque las de las últimas generaciones se llegue hasta 250.000 hab.). También hay diferencias en el concepto de ciudad social que propuso Howard, varias ciudades jardín interrelacionadas e interconectadas, mientras que a las segundas ciudades se les requería únicamente que estuviesen bien conectadas. Por último y como se verá más adelante la forma en que fueron construidas difiere también, las primeras se crearon por medio de compañías privadas mientras que las segundas lo fueron por medio de unas corporaciones públicas. (TCPA, 2014)

11 Osborn lo define en el mismo prefacio como un área residencial abierta bien planeada y localizada en la periferia de la ciudad, estando ésta conectada físicamente a la ciudad. Sirva como ejemplo Hampstead en Londres.

12 Osborn en este mismo prefacio considera este concepto como sinónimo de *green belt*, *agricultural belt* y *rural belt* y lo define como una franja de campo alrededor y entre ciudades separándolas unas de otras, principalmente con tierras de cultivo o áreas verdes o parques, siendo o no estos propiedad del municipio.

Las *New Towns* Británicas desarrolladas entre 1945 y 1970

2.2

Origen del planeamiento y diseño de las *New Towns*

2.2.1

La industrialización comenzada en el siglo XIX continuó en el siglo XX, siendo éste un siglo de grandes cambios y evolución social y tecnológica, que estuvo marcado de un gran modo por las dos guerras mundiales. Ya en el siglo XIX una gran cantidad de población emigró de las áreas rurales a las ciudades incrementando la población en las mismas. Las familias más adineradas salieron de los centros de las ciudades y se localizaron en los suburbios. Las viviendas de las clases medias existentes en los centros de las ciudades se subdividieron para acoger a nuevos pobladores que no podían costearse las viviendas nuevas en los alrededores de las ciudades. En cuanto a la industria, en estos momentos, se produce también una modificación de funcionamiento de la misma, la industria se instaló también en los centros de las ciudades y aquellas industrias que necesitaban más espacio, más luz y terreno más barato se localizaron en los suburbios. El comercio y los servicios crecieron rápidamente, se localizaron en los centros de las ciudades, aumentando así el empleo en los mismos y como consecuencia la cantidad de gente que entraba y salía de las ciudades diariamente, creando así numerosos problemas de congestión, tráfico, superpoblación, contaminación, hacinamiento y la falta de higiene.

Toda esta situación se vio agravada después de la Segunda Guerra Mundial ya que nuevos problemas y masas de población hicieron aparición en las ciudades. Tanto Londres como otras capitales tenían un gran problema de escasez de vivienda debido a la limitada construcción de viviendas entre guerras, a las destrucciones producidas por los bombardeos y a una nueva población que tenía necesidad de encontrar un sitio para vivir. Esto incrementó la superpoblación de las ciudades, donde familias completas vivían hacinadas en una única habitación alquilada, generalmente poco iluminadas y ventiladas, sin desagües o agua corriente. Debido a esta superpoblación, otros problemas asociados surgieron, como la congestión del tráfico, la proximidad de las viviendas a las fábricas dentro de una misma manzana, la polución... creando un ambiente insano para la población y problemas sociales. Se requería una solución a este problema



2.1_Imagen de una calle inglesa durante la Segunda Guerra Mundial.

y la sociedad demandaba mejores lugares para vivir con una mejor calidad de vida.

Sumado a toda esta situación se detectó otro problema surgido después de la guerra, la diferenciación en rapidez de recuperación de distintas áreas del país. Existían áreas industriales envejecidas o con competidores en otros países situadas principalmente en el norte, Gales y Escocia; otras áreas más prósperas, con nuevas industrias situadas en el sur y las Midlands, donde acudía población del norte en busca de empleo aumentando de este modo los problemas asociados a la superpoblación.

Antes de llegar a la creación de las *New Towns* se intentaron solucionar estos problemas existentes de varios modos. Primero, se crearon como medida de emergencia y bajo un poder temporal viviendas prefabricadas en solares vacíos, las llamadas *Emergency Factory Made*¹³. Una vez colmatadas estas posibles localizaciones dentro de Londres, se intentó otra solución: construir barrios de baja densidad en los límites del condado, como en Harold Hill y Dagenham. Pero estas soluciones temporales nunca fueron suficientes ni llegaron a resolver el problema.

Tratando de profundizar más en el tema y de resolver la superpoblación existente en las grandes ciudades, la dispersión suburbana y la concentración en el sureste del país, se encargaron una serie de estudios. Tras su elaboración y análisis, finalmente se llega a la conclusión de la necesidad de crear nuevas ciudades satélites retomando las experiencias de Howard, lo que se realiza a través del *New Towns Programme* iniciado en 1945 por el gobierno laborista. Éste programa fue el primer programa público y el más grande de su clase.

Para la población que habitaba estos barrios degradados, la idea de poder vivir en áreas nuevas, con aire limpio y amplios espacios libres, acceso a mercados, áreas comerciales, escuelas y hospitales era como un sueño hecho realidad, una nueva oportunidad donde poder mejorar su nivel y calidad de vida o de poder optar a un empleo.

En un período de veinte años fueron designadas treinta y dos áreas para la construcción de las *New Towns* en Gran Bretaña. Veinte de ellas en Inglaterra, cinco en Escocia, dos en Gales y cuatro en Irlanda del Norte. Su evolución, objetivos, las distintas situaciones geográficas, los técnicos y arquitectos involucrados o el cambio de las necesidades a lo largo del tiempo hicieron que existiera una gran variedad en las propuestas. Se encuentran variaciones en los tamaños, en las densidades de barrios (entre 70-200 hab./ha), en el número de habitantes de la ciudad (entre 20.000 y 250.000 hab.), en la población prevista para cada una de las unidades vecinales (2.000 a 10.000 hab.), en el nivel de dependencia o independencia respecto de las metrópolis, en la estructura y forma del área designada (circular, lineal o rectangular), en la distribución del sistema viario, en la segregación o no del tráfico rodado respecto del peatonal y, en otros tantos aspectos que caracterizan y diferencian a cada una de las *New Towns* desarrolladas en ese período.

¹³ Las construidas a partir del *Housing Temporary Accommodation Act 1944*.



2.2_Imagen de edificación y calles inglesas antes de la Segunda Guerra Mundial.

Estas actuaciones fueron también una gran oportunidad para una gran cantidad de arquitectos, paisajistas, ingenieros, urbanistas que pudieron crear y experimentar con nuevos conceptos e ideas a una gran escala. Muchos de los arquitectos famosos de las últimas décadas, como veremos en los próximos capítulos, iniciaron su experiencia laboral dentro de algunas de las corporaciones que diseñaron y ejecutaron estos planes.

En este capítulo se tratarán de explicar las causas que provocan las diferencias entre una y otra generación, debidos a cambios en el planeamiento, a las necesidades programáticas y a los distintos puntos de partida y de enfoque al pasar los años. La variación en la concepción de la ciudad, la necesidad de una mayor movilidad o flexibilidad, así como la introducción del vehículo son ejemplos de algunas de ellas.

Distintos textos clasifican las *New Towns* en tres generaciones, otros distinguen sólo dos y subdividen las generaciones en *Mark I* –primera generación-, *Mark II* y *Mark III* –segunda generación- y otros las consideran como tres *Marks*. Se ha escogido esta última clasificación ya que es la más generalizada entre los textos consultados. La clasificación entre las tres *Marks* varía también según los textos leídos, en este trabajo se sigue la clasificación que realiza la *Town and Country Planning Association*.

En el **Mark I**, las *New Towns* tenían una población entre 20.000 y 60.000 habitantes. Esta generación incluye catorce *New Towns* designadas entre 1946-50. Ocho de ellas, más allá del *London Green Belt*, siguieron las recomendaciones de Abercrombie en el *Greater London Plan* del anillo de ciudades satélite para personas e industria y del Reith Report, y son: Stevenage, Crawley, Harlow, Hemel Hempstead, Welwyn, Hatfield, Basildon y Bracknell.

Las siguientes *New Towns*, **Mark II**, son de mayor tamaño y se localizan a una mayor distancia de las metrópolis, en el caso de que su objetivo de creación sea para provocar la descongestión de la misma). Finalmente las del **Mark III** pueden llegar a unas poblaciones máximas de 250.000 hab, y se distinguen por la existencia de grandes preexistencias que influenciaron sus formas y localizaciones. (Madani-Pour, 1993). Estas tres *Mark* continuaron siendo construidas hasta los 70, bajo los dictados de varios gobiernos.

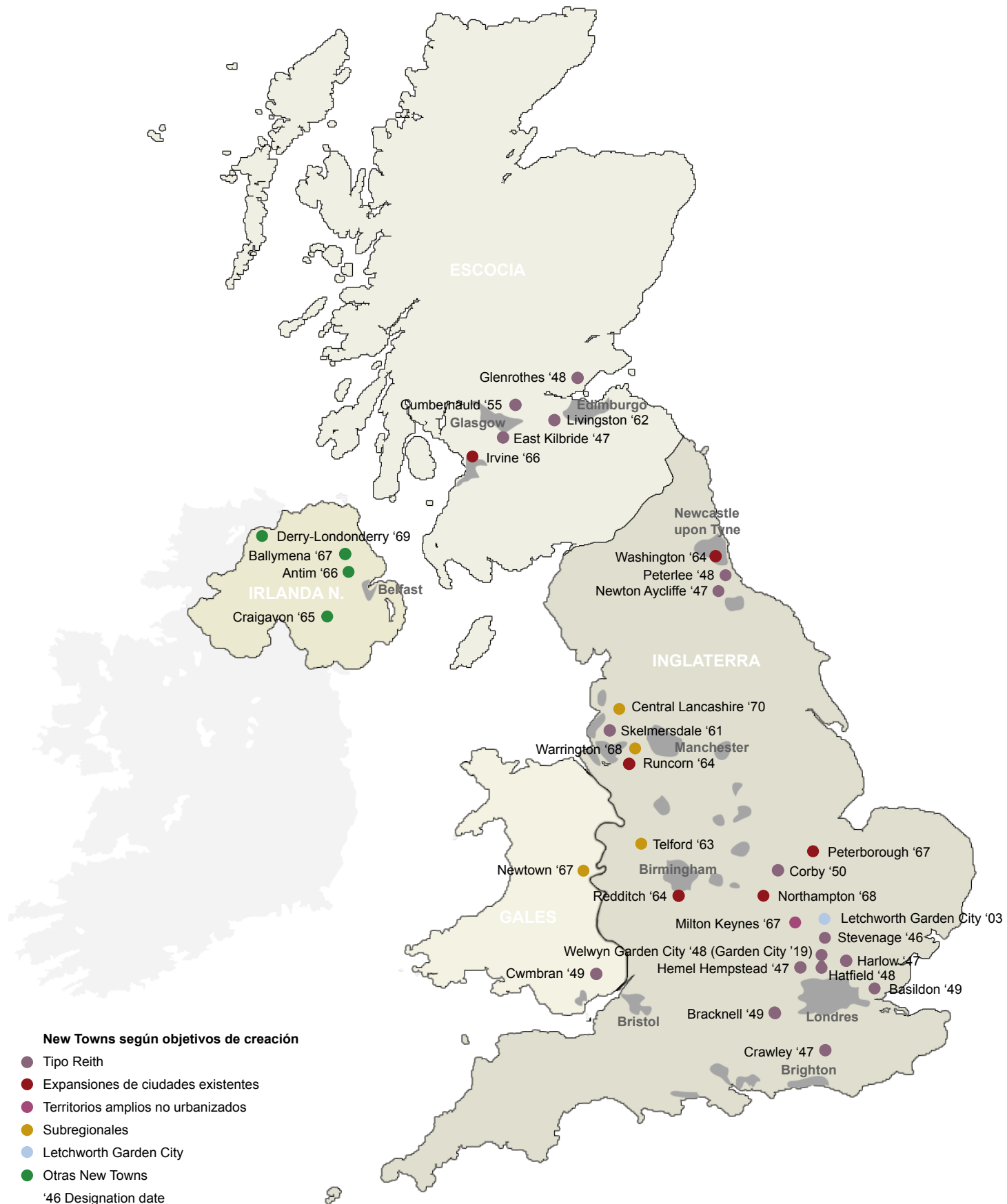
De las veintiocho *New Towns* designadas en el Reino Unido, finalmente se construyen veintisiete ya que Central Lancashire no se llega a realizar, cinco de ellas se desarrollan en Escocia (East Kilbride, Glenrothes, Cumbernauld, Livingston e Irving), dos en Gales (Cwmbran y Mid-Wales) y las veintiuna restantes en Inglaterra. Aunque no se estudian en este trabajo, en Irlanda del Norte se construyeron también *New Towns* después de que el *New Towns Act (Northern Ireland)* fuese aprobado en 1965. Fueron cuatro las *New Towns* construidas: Craigvagnon, Antrim, Ballymena y Derry-Londonderry, y sus características y filosofía son distintas en parte. Todas ellas hacen un total de treinta y dos *New Towns* construidas.

Las *New Towns* británicas alojan actualmente a casi tres millones de habitantes. Algunas de ellas (Milton Keynes, Peterborough y Northampton) son *Primary Urban Areas*, que representan a las ciudades más grandes de Reino Unido, las dos primeras además con el crecimiento de población más rápido entre 2002 y 2012¹⁴.

14 2.761.272 habitantes en total, de los cuales 2.227.627 en Inglaterra, 268.702 en Escocia, 205.051 en Irlanda de Norte y 59.892 en Gales. (TCPA, 2014)

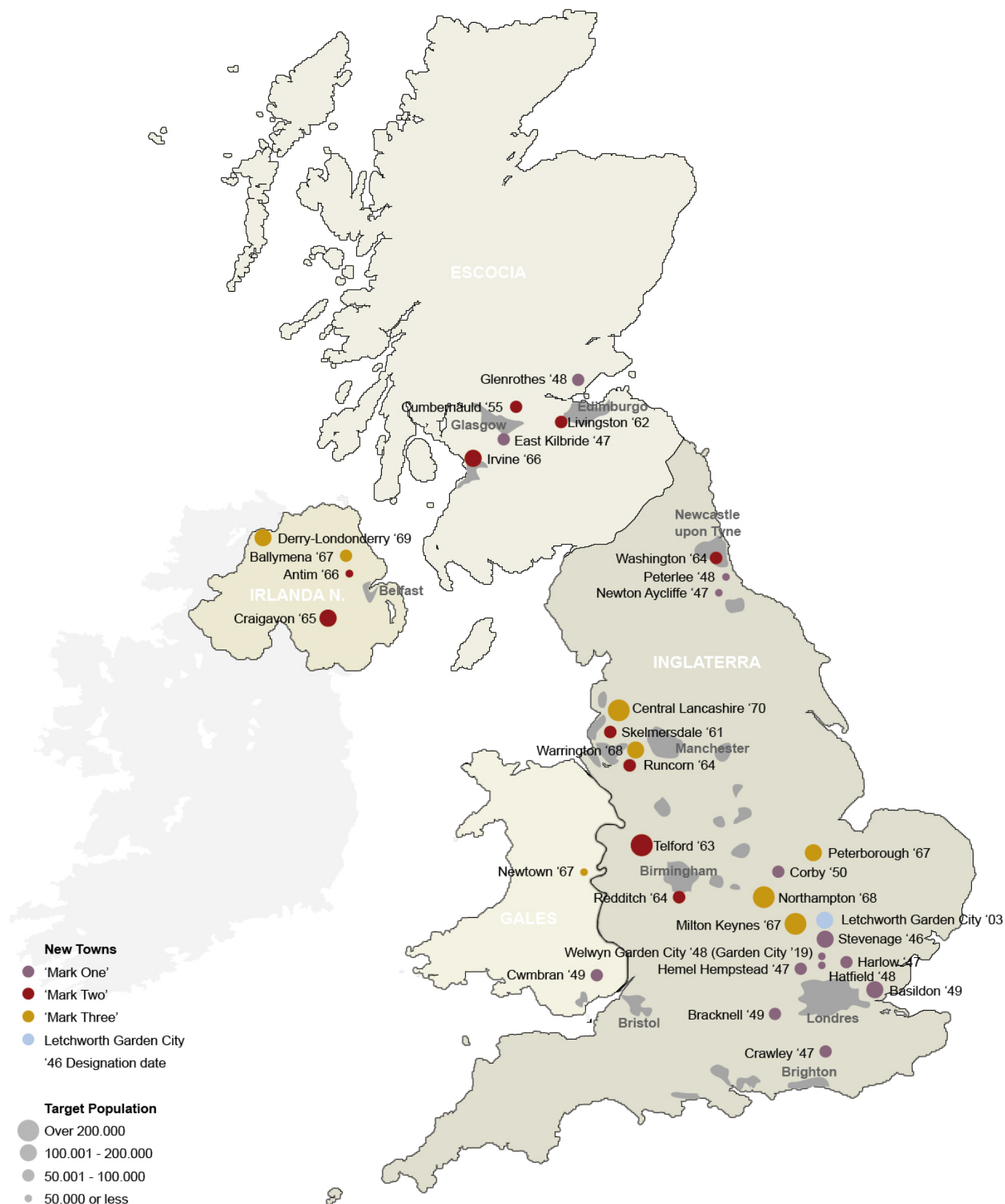
| AÑO | MARK | NEW TOWNS | NACIÓN | ÁREA designada (ha) | DEVELOPMENT | POBLACIÓN | | | | |
|------|-------------|--------------------|-------------|---------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | CORPORATION | | | | | |
| | | | | | año inicio - año fin | original | propuesta | 1976 | 2011 | |
| 1946 | I | Stevenage | Inglaterra | 2.456 | 1946-1980 | 6.700 | 80.000 | 74.000 | 83.957 | |
| 1947 | | Crawley | Inglaterra | 2.449 | 1947-1962 | 9.500 | 70.000 | 75.000 | 106.597 | |
| | | Harlow | Inglaterra | 2.558 | 1947-1980 | 4.500 | 60.000 | 81.000 | 81.944 | |
| | | Hemel Hempstead | Inglaterra | 2.392 | 1947-1962 | 21.000 | 65.000 | 78.000 | 85.786 | |
| | | Newton Aycliffe | Inglaterra | 1.254 | 1947-1988 | 60 | 20.000 | 26.500 | 26.633 | |
| | | East Kilbride | Escocia | 4.148 | 1947-1995 | 2.400 | 82.500 | 76.200 | 76.562 | |
| 1948 | | Welwyn Garden City | Inglaterra | 1.747 | 1948-1966 | 18.500 | 50.000 | 41.000 | 46.619 | |
| | | Hatfield | Inglaterra | 947 | 1948-1966 | 8.500 | 25.000 | 26.000 | 39.088 | |
| | | Peterlee | Inglaterra | 950 | 1948-1988 | 200 | 30.000 | 27.500 | 20.164 | |
| | | Glenrothes | Escocia | 2.333 | 1948-1995 | 1.100 | 45.000 | 33.700 | 39.277 | |
| 1949 | | Basildon | Inglaterra | 3.165 | 1949-1986 | 25.000 | 103.600 | 91.890 | 110.762 | |
| | | Bracknell | Inglaterra | 1.337 | 1949-1982 | 5.149 | 60.000 | 45.000 | 64.135 | |
| | | Cwmbran | Gales | 1.278 | 1949-1988 | 12.000 | 55.000 | 45.000 | 48.535 | |
| 1950 | | Corby | Inglaterra | 1.971 | 1950-1980 | 16.880 | 55.000 | 53.500 | 59.563 | |
| 1955 | | II | Cumbernauld | Escocia | 3.152 | 1955-1996 | 3.000 | 70.000 | 45.000 | 52.270 |
| 1961 | Skemersdale | | Inglaterra | 1.669 | 1961-1985 | 8.500 | 61.000 | 41.000 | 40.710 | |
| 1962 | Livingston | | Escocia | 2.708 | 1962-1996 | 2.000 | 70.000 | 29.000 | 50.296 | |
| 1963 | Telford | | Inglaterra | 7.790 | 1968-1991 | 70.000 | 168.000 | 99.700 | 166.641 | |
| 1964 | Redditch | | Inglaterra | 2.906 | 1964-1985 | 32.000 | 70.000 | 53.200 | 84.214 | |
| | Runcorn | | Inglaterra | 2.930 | 1964-1989 | 28.500 | 71.000 | 54.600 | 63.684 | |
| | Washington | | Inglaterra | 2.261 | 1964-1988 | 20.000 | 70.000 | 46.000 | 55.196 | |
| 1966 | Irvine | | Escocia | 5.022 | 1966-1996 | 34.600 | 116.000 | 52.300 | 50.297 | |
| 1967 | III | Milton Keynes | Inglaterra | 8.870 | 1967-1992 | 40.000 | 250.000 | 77.000 | 211.062 | |
| | | Peterborough | Inglaterra | 6.453 | 1967-1988 | 81.000 | 188.000 | 109.000 | 183.631 | |
| | | Newtown | Gales | 606 | 1967-1977 | 5.500 | 13.000 | 7.700 | 11.357 | |
| 1968 | | Northampton | Inglaterra | 8.080 | 1968-1985 | 133.000 | 260.000 | 158.000 | 21.069 | |
| | | Warrington | Inglaterra | 7.535 | 1968-1989 | 124.000 | 210.000 | 135.000 | 171.840 | |
| 1970 | | Central Lancashire | Inglaterra | 14.267 | 1970-1985 | 234.500 | 321.500 | 248.000 | 313.332 | |
| | | TOTALES | | | 103.234 | | 948.089 | 2.739.600 | 1.931.766 | 2.367.232 |

Tabla 1. Resumen de áreas y poblaciones de las New Towns construidas. Elaboración propia a partir de datos extraídos de diversas fuentes.



2.3_Localización, fecha de designación y clasificación en función del objetivo de creación de las New Towns Británicas. (Ver apartado 2.2.7.)

Elaboración propia a partir de la imagen de (TCPA, (Town and Country Planning Association), 2014) y otras fuentes.



2.4_Localización, tamaño, fecha de designación y clasificación en generaciones de las New Towns Británicas.

Elaboración propia a partir de la imagen de: (TCPA, (Town and Country Planning Association), 2014)



2.5_



2.6_



2.7_



2.8_

2.5_ Sir Ebenezer Howard

2.6_ Frederic Osborn

2.7_ Sir Anderson Montague-Barlow

2.8_ Sir Patrick Abercrombie

Los nombres de las personas que más influenciaron e hicieron posible el sistema de planeamiento posterior a la guerra y que dio pie a la creación de las New Towns fueron: Sir Ebenezer Howard¹⁵, Frederick Osborn¹⁶, Sir Anderson Montague-Barlow¹⁷ y Sir Patrick Abercrombie¹⁸.

En este contexto, Howard sobresale por la influencia que su modelo de ciudad jardín tendría a la hora de diseñar las nuevas ciudades. La importancia de Osborn es fundamental en seguir defendiendo la idea de la ciudad jardín como la única solución al desarrollo urbano en ese momento y por su influencia en las políticas de vivienda después de la guerra.

*At the end of the last war, his [refiriéndose a Howard] younger lieutenant, Mr. F.J.Osborn, proposed to build 'New Towns after the War', on a scale of commensurate with the current needs for housing and rehousing: a proposal that required complete legislative backing.*¹⁹ (Mumford en el prefacio de (Howard, 1965))

*He is known as an ardent disciple of Ebenezer Howard but he was much more than that. At the meeting in Welwyn Garden City in June 1985 to celebrate the centenary of Osborn's birth Wyndham Thomas, a former Director of the Town and Country Planning Association, said that in his view Osborn 'achieved even more than Ebenezer Howard to bring garden cities into concrete reality. And if Howard was responsible for the garden city idea, it was F.J.O. who was responsible for the new towns.'*²⁰ (Texto de la contraportada de (Whittick, 1987))

15 Sir Ebenezer Howard, nacido en Londres en 1850 fue el creador del concepto de la Ciudad Jardín, fundó *The Garden City Association* en 1898 para poder desarrollar sus ideas de un modo práctico en las ciudades de Letchworth y Welwyn. Falleció en 1928 a la edad de 58 años, vivió sus últimos años en Welwyn.

16 Frederick Osborn, trabajó con Howard, como director de vivienda en Letchworth y durante trece años en Welwyn Garden City Ltd., perteneció y lideró *The Garden City Association*. Actuó como consejero del *Minister for Works*, Lord Reith.

17 Sir Anderson Montague-Barlow fue director de la *Royal Commission on the Geographical Distribution of the Industrial Population*.

18 Sir Patrick Abercrombie fue miembro de la *Town and Country Planning Association* y redactor del GLP.

19 Trad.: Al final de la pasada guerra, su joven lugarteniente [refiriéndose a Howard], Mr. F.J. Osborn, propuso construir "new towns after the War", a una escala proporcional a las necesidades de vivienda y realojamiento del momento: una propuesta que necesitaba un respaldo legislativo completo.

Barlow fue el responsable directo de iniciar la creación del complejo planeamiento posterior a la guerra. Y Abercrombie por que dio una solución al problema existente y a la creación de las nuevas ciudades en su GLP (Greater London Plan).

Los estudios que influyeron y abrieron paso para que se aprobase El *New Towns Act* de 1946 (Ley de Ciudades Nuevas) que dio pie a la creación posterior de todas las *New Towns* Británicas. Como se verá en este capítulo²¹, los pasos que permiten la creación de las *New Towns* comienzan muchos años antes al momento en que la ley permite construirlas.

1919 – *Housing and Town Planning Act* (Ley de vivienda y planeamiento urbano)

Desde 1920 hasta 1939 alrededor de Londres se crearon unos tres millones de viviendas a partir del *Housing Bill*, siendo Dr. Christopher Addison el ministro responsable de la vivienda en ese momento, y creándose así el cinturón de suburbios alrededor de Londres.

Estas viviendas se desarrollaron siguiendo el *Board of Local Government Housing Manual* de 1919, donde se indicaba cómo debían de construirse, y aconseja, siempre que fuese posible, una densidad menor a treinta viviendas por hectárea.

Muchos de estos desarrollos no poseían las dotaciones necesarias, escuelas, hospitales o tiendas, por lo que los habitantes de todas estas nuevas viviendas debían de realizar largos viajes diarios para acudir a sus puestos de trabajo. Esto les repercutía en una peor calidad de vida y en su salud, ya que debían gastar más dinero en el transporte que en su alimentación.

*The solution was a planning system that would prevent this poor-quality urbanism. The Garden Cities Movement thus joined the campaign for the introduction of a government policy for town and country planning, whereby standards for urban development would be created and enforced. For Howard and Osborn, the ideal urban settlement was the Garden City, designed to be self-contained with a well-planned balance of employment and housing.*²²
(Alexander, 2009)

Desde este momento, y tras el éxito de las ciudades jardín construidas de Letchworth y Welwyn (ver punto 2.3.1), la propuesta de Howard de crear nuevas ciudades autosuficientes que permitían tener una mejor calidad de vida y de empleo se consolidó como una nueva y válida opción de desarrollo urbano.

Chamberlain, quien sucedió a Addison como nuevo ministro de vivienda, defensor de las ciudades jardín y posterior primer ministro, incluyó en el **Housing Act de 1923** una cláusula dónde se facultaba al gobierno a realizar préstamos a asociaciones que pretendiesen construir ciudades jardín, lo que permitió construir Welwyn Garden City. En 1932 en una revisión del gobierno sobre las ciudades jardín se reconoció el éxito de las mismas, que su construcción era de interés público y se sugería debía de iniciarse algún tipo de maquinaria pública que permitiese la construcción de más ciudades jardín por medio de préstamos en sus estados iniciales de desarrollo.

1938 -Green Belt Act (Ley del cinturón verde)

El inicio de la guerra en 1939 hace que el gobierno tome el control de la industria. Durante el tiempo de la guerra la *Garden Cities and Town Planning Association*²³ planea como debería de ser la reconstrucción de Gran Bretaña tras la guerra, gracias a los contactos y trabajo con el gobierno por parte de Osborn y Abercrombie.

1940- Barlow Report – Royal Commission on the Geographical Distribution of the Industrial Population

La comisión Barlow designada por el gobierno en 1938, bajo la dirección de Sir Anderson Montague-Barlow, y P. Abercrombie como miembro de la misma, fue la iniciadora de todo el proceso de planeamiento que culminaría en las *New Towns*. (Hall, 2002). Según se recoge en el glosario del *New towns record* (Burton & Hartley, 2003) fue un documento de gran influencia que por primera vez recomendó un planeamiento nacional, la limitación del tamaño de las ciudades, la dispersión de la población a *new towns* y unas directrices para la localización de la industria.

Los **objetivos** planteados a los que la comisión debía dar respuesta eran los siguientes:

- Investigar las causas de la distribución geográfica de la población y de la industria. El problema de la desigualdad entre la prosperidad del sur de Inglaterra y la depresión progresiva de las ciudades del norte.
- Considerar las desventajas, sociales, económicas y estratégicas de la concentración de la industria y la población en grandes centros urbanos.
- Proponer recomendaciones.

20 Trad.: Es conocido como un ardiente discípulo de Ebenezer Howard, pero era mucho más que eso. En la reunión en Welwyn Garden City en junio de 1965 para la celebración del centenario del nacimiento de Osborn, Wundham Thomas, un exdirector de la *Town and Country Planning Association*, dijo que en su visión Osborn 'había conseguido incluso más que Ebenezer Howard para llevar a la realidad las ciudades jardín. Y si Howard era responsable de la idea de la Ciudad Jardín, F.J.O.era el responsable de las *New Towns*'.

21 Para realizar este apartado y ver las influencias directas de cada uno de los *reports*, se ha utilizado la información extraída de varias fuentes consultadas, destacando entre ellas la del libro de *Urban and regional planning*, (Hall, 2002) y el de *Town and Country Planning in Britain* (Cullingworth, 1983), en ocasiones no se hace referencia directa a ellas.

22 Trad.: La solución fue un sistema de planeamiento que impidiese este urbanismo de mala calidad. El movimiento de las ciudades jardín se unió a la campaña para la introducción de una normativa para el planeamiento de la ciudad y el campo, donde se creasen y regulasen unos estándares para el desarrollo urbano. Para Howard y Osborn, el asentamiento urbano ideal era la ciudad jardín, diseñada para ser autosuficiente y con un equilibrio planeado entre alojamiento y empleo.

23 Es la anteriormente denominada *The Garden City Association* creada en 1898 por Howard, que modifica su nombre en 1909. Posteriormente en 1941 se renombrará de nuevo con el nombre que posee en la actualidad, *Town and Country Planning Association*. Firmes defensores del programa de las *New Towns*, continua en la actualidad defendiendo y haciendo campaña en defensa de la sostenibilidad, participación pública y planeamiento efectivo.

Osborn, designado secretario honorífico de la *Garden Cities and Town Planning Association*, se reúne en numerosas ocasiones con la comisión, influenciando con sus visiones y defendiendo la creación de más ciudades jardín como solución para el desarrollo urbano, ya que la otra opción, la de desarrollar las ciudades o los suburbios, contribuiría a la creación de problemas a largo plazo. Osborn manifiesta:

*It was largely the persistence of the Association, when the urban development of the inter war years and the housing policy of the government had intensified the nineteenth-century trend, that led to the appointment of the Barlow Royal Commission, and it was the evidence of the Association to that Commission that set the note of its Majority and Minority Reports. Serious national consideration of the principles first implied in Howard's book really only began with the publication of the Barlow report in 1940 and the attention drawn to the possibility of the replanning of obsolete city areas by the German air-raids of 1940 and 1941.*²⁴
(Howard, 1965)

Las conclusiones a que llegaron fueron las siguientes:

1- El patrón del crecimiento industrial estaba dominado por el "efecto estructural" -el crecimiento de las áreas más prósperas puede ser explicado en términos de su estructura industrial más favorable-. Las áreas industriales más deprimidas eran las más antiguas del S.XIX, incapaces de remontar a la gran depresión, por el cambio en la industria; las nuevas del S.XX necesitaban estar situadas en zonas servidas por una mayor población.

2- Las desventajas de las grandes conurbaciones pesaban más que las ventajas y debían resolverse. Por ejemplo, hacían referencia a que las condiciones de vivienda y salud pública eran peores en las grandes ciudades que en las pequeñas. En cualquier caso, Londres era un problema urgente a solucionar de inmediato.

*[...] the disadvantages in many, if not most of the great industrial concentrations, alike on the strategical, the social and the economic side, do constitute serious handicaps and even in some respects dangers to the nation's life and development, and we are of opinion that definite action should be taken by the Government towards remedying them.*²⁵
(Great Britain. Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population et al., 1940)

3- Los controles debían de aplicarse a la localización de las nuevas industrias. La comisión se dividió en dos grupos de opinión sobre la forma de afrontar los remedios. Unos pensaban que debía aplicarse solo a Londres y alrededores. Otros que eran algo aplicable a todo el país, iniciándose así la visión de un plan con un ámbito mucho mayor a lo que se acostumbraba. Finalmente, se optó por esta segunda opinión.

La Comisión mantuvo que el desarrollo de ciudades jardín, ciudades satélite y áreas de comercio podrían hacer una gran contribución a la solución de los problemas de la congestión urbana. (Cullingworth, 1983)

A partir de este primer informe el gobierno encarga otros muchos informes que cubren distintos aspectos del planeamiento y proponen nuevas recomendaciones. La mayoría recibe el nombre de la persona responsable del estudio. Se enumeran y explican brevemente a continuación aquellos informes que influyen directamente o de un modo importante la creación de las *New Towns*:

24 Trad.: Fue en gran medida la persistencia de la Asociación, cuando el desarrollo urbano de los años entre guerras y la política de vivienda del gobierno había intensificado la tendencia del siglo XX, que llevó al nombramiento de la Comisión Real Barlow, y fueron las evidencias presentadas por la asociación a esa Comisión las que fijaron los puntos de los informes de mayoría y de minoría. Fue cuando se publicó el informe Barlow en 1940 que los principios expuestos en el libro de Howard solo empezaron a tener consideración nacional, así como logró más atención la posibilidad de replanear las áreas de la ciudad obsoletas por los ataques aéreos alemanes de 1940 y 1941.

25 Trad.: Las desventajas en muchos, sino en la mayoría de las grandes concentraciones industriales, así como en los aspectos estratégicos, sociales y económicos, constituyen graves desventajas e incluso en algunos casos riesgo de la vida de la nación y del desarrollo, somos de la opinión en que es el momento en el que el Gobierno debe de realizar una acción definitiva para remediarlo.

1942- Scott report – Committee on Land Utilization in Rural Areas (Comité para la utilización del suelo en áreas rurales)

Es el Comité designado por Lord Reith en 1941 y presidido por Lord Justice Scott para considerar el impacto que produciría el desarrollo en áreas rurales.

Las conclusiones a las que llegaron defendían que cuando había una propuesta de desarrollo sobre un suelo agrícola había que demostrar que la misma era de interés público; en el caso de que no se cumpliera este requerimiento, las tierras agrícolas mantendrían su uso. Esta recomendación fue, sin embargo, criticada por uno de los propios arquitectos del informe diciendo que se debía comparar con el beneficio que el nuevo uso llevaría a la comunidad. Este informe tuvo mucha influencia para el planeamiento posterior.

1942- Uthwatt report – Expert Committee on Compensation and Betterment (Comité en compensación y revalorización)

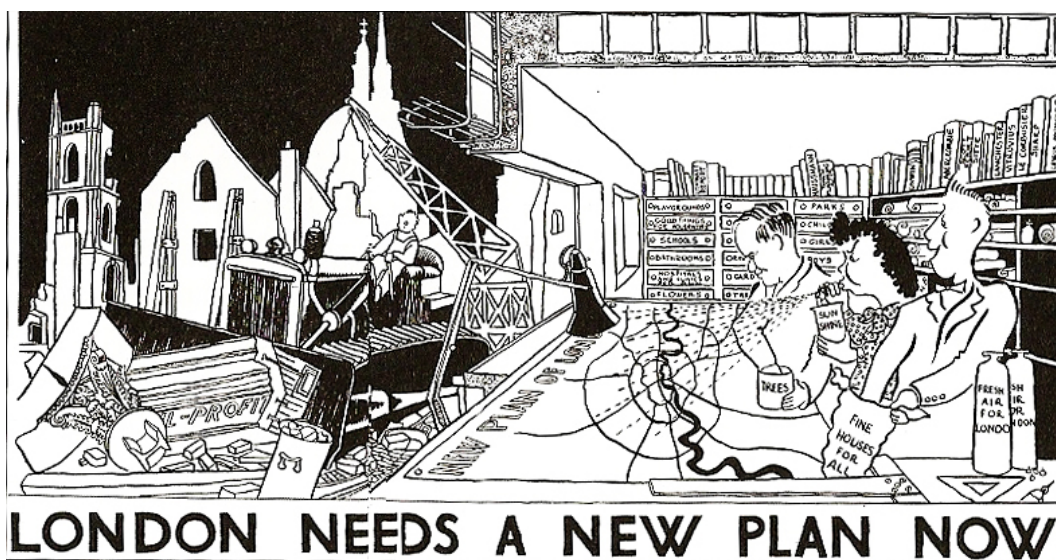
Es el Comité nombrado por Lord Reith bajo la dirección de Mr Justice Uthwatt para intentar examinar el control del uso de las tierras y su valor. Son dos de los problemas a los que se enfrenta el desarrollo urbano a la hora de construir, la compensación por la adquisición de las tierras por un ente público para un desarrollo urbano y la pérdida de valor o aumento de las tierras colindantes a ellas en función del uso a que se destinasen las primeras tierras.

La solución adoptada por este estudio es la nacionalización de las tierras agrarias sin desarrollo urbano por el gobierno, de modo que sólo ellos podían ser los compradores cuando se quisiese construir. Los dueños serían compensados por la pérdida de derecho de construir en ellas.

No se aplicaría del modo expuesto en el estudio, pero posteriormente serviría de base para que desde *el Planning Act* de 1944 se permitiese la compra de tierra de modo rápido y barato para la reconstrucción.

1944 – Town and Country Planning Act (Ley del campo y la ciudad)

Fue la primera ley basada en los principios de un desarrollo a gran escala bajo una misma propiedad, de un planeamiento más abierto, así como la provisión para la relocalización de las personas y las industrias en comunidades orgánicas, por lo que se inicia una discusión a nivel nacional sobre cómo aplicar estos principios y las leyes necesarias para desarrollarlo.



2.9_«Londres necesita un nuevo plan» 1944. Dibujo de Margaret y Alexander Potter.

1944 - Dudley report - Design of dwellings: The Central Housing Advisory Committee Report
(Informe sobre el diseño de las viviendas)

Este estudio fue redactado por el ministerio de salud para revisar la construcción de la vivienda social desarrollada durante los años 30. Sus requisitos y recomendaciones influirían en las tipologías de vivienda desarrolladas en las *New Towns*.

1945- Greater London Plan (GLP)

En 1945 el partido laborista es elegido para gobernar y se aprueba el *Greater London Plan* redactado por Patrick **Abercrombie** y realizado por encargo del *Ministry of Town and Country Planning*, creado en 1943²⁶.

En el proponía la reconstrucción de la capital con áreas industriales, redes viarias de gran capacidad, áreas residenciales modernas y amplios espacios verdes. Anteriormente se había redactado el *County of London Plan* en 1943 que cubría solo el Londres central.

Pero éste segundo plan no se ceñía únicamente a los límites de la ciudad de Londres sino que abarca a la región completa, este plan fue el primer plan regional. En él se propone la descentralización de la superpoblada ciudad de Londres, de la industria y de una población de un millón de habitantes distribuyéndose de un modo más o menos circular y equilibrado alrededor de la misma y limitándola con la creación de un *green belt*²⁷ de unos 8 km.

Es en este momento que la idea inicial de Howard y defendida por Osborn llega a realizarse de un modo completo, localizando el crecimiento de la población en ciudades satélites en vez de densificando los centros de las ciudades o ampliando indefinidamente los suburbios. Por otra parte la construcción de estas ciudades satélite se realizará con dinero público siendo un proyecto del gobierno, a diferencia de Letchworth y Welwyn que fueron construidas por empresas privadas.

Se propone que unos 400.000 hab. se localizasen en nuevas ciudades situadas a unos 35-60 km de Londres y diseñadas para una población entre 40.000 y 60.000 habitantes, separadas de las ciudades colindantes y limitando su crecimiento por medio de un *green belt*. Estas nuevas comunidades serían autosuficientes, no ciudades satélites dependiendo de una metrópoli, tendrían que resolver sus funciones básicas por sí mismas, vivir, recrearse y trabajar. Los restantes 600.000 hab, se localizarían en expansiones de ciudades ya existentes aumentando su distancia a unos 50-80km de Londres.

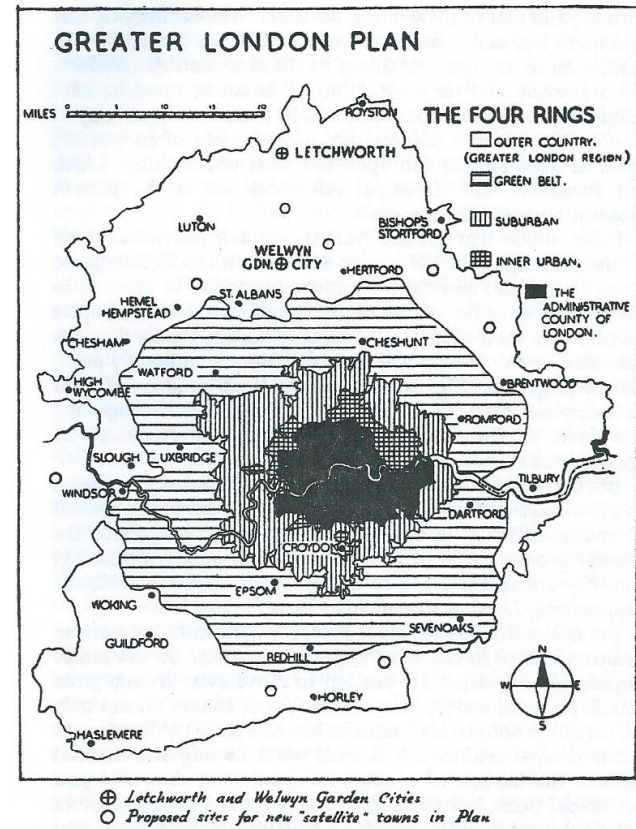
En su plan ya propone que las ciudades se desarrollen separando el tráfico rodado del peatonal así como la separación de las áreas de vivienda, comerciales e industriales.

Propone diez ciudades, tres de ellas con asentamientos previos y con unas poblaciones objetivo entre los 25.000 y los 60.000 habitantes. El movimiento de un número de habitantes tan grande presentaba problemas a la hora de la organización y las estructuras ensayadas hasta entonces no eran válidas. Para estudiar el mejor modo de hacerlas y ver que organismos debían crearse se elabora el *Reith report* de 1946.

- | | |
|--------------------------------|----------------------------|
| - Harlow (60.000 hab.) | - Redbourne (60.000 hab.) |
| - Stevenage (60.000 hab.) | - Stapleford (25.000 hab.) |
| - Chipping Ongar (60.000 hab.) | - Meopham (40.000 hab.) |
| - White Waltham (60.000 hab.) | - Crowhurst (60.000 hab.) |
| - Margaretting (30.000 hab.) | - Holmwood (60.000 hab.) |

²⁶ Posteriormente denominado *Ministry of Housing and Local Government* y actualmente *Department of the Environment*.

²⁷ El TCPA fue la primera organización en proponerlo en su Informe Anual de 1939 y defendía que las ciudades debían de estar rodeadas por un cinturón rural (o verde) para el uso, disfrute y mejora de las ciudades y sus habitantes. Esta idea surgió a causa del impacto negativo de la expansión urbana incontrolada. Fue Sir Patrick Abercrombie quien lo incluyó por primera vez en su GLP en 1944.



2.14_New towns propuestas en el GLP de Abercrombie 1944

Mark I – 1946-1950

2.2.3

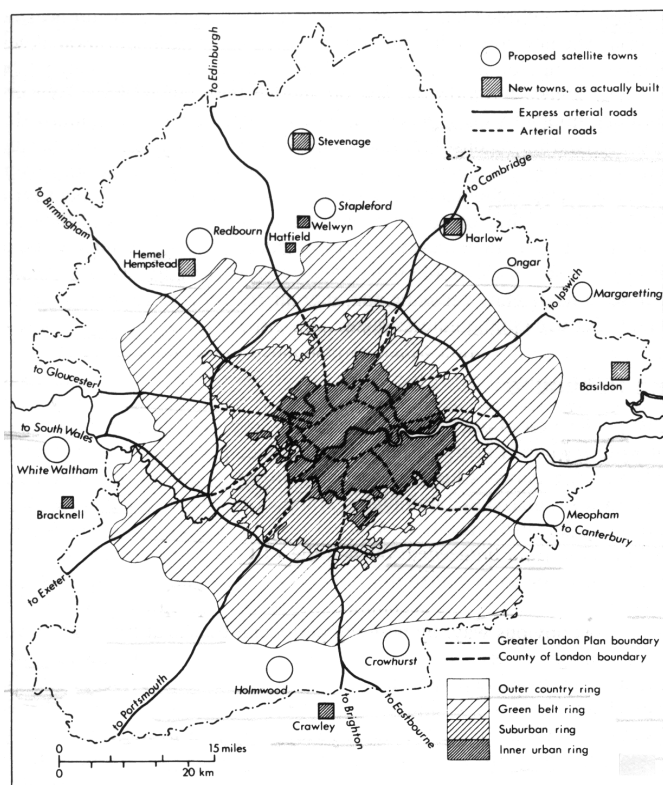
1945- *Distribution of Industry Act*. (Ley de la distribución de la Industria)

Prosigue la idea del *Barlow report* para controlar la distribución de la industria a nivel nacional, dando el control a los gobiernos. Cualquier extensión o nueva industria que se quisiese construir debía de poseer un certificado que la permitiese. Además, por medio de esta Ley se promovía la creación de industria en el norte en áreas alejadas de Londres y de los Midlands.

Está configurada por las *New Towns* creadas durante este periodo son las *New Towns* propuestas por el gobierno laborista después de la guerra, fueron construidas mayoritariamente durante el periodo posterior con el gobierno de los conservadores de la década de los 50. En estos años se designan catorce nuevas ciudades, cada una de ellas fue construida en un periodo aproximado de 10 años. Ocho de ellas surgen como ciudades satélites de Londres. Se mantienen las localizaciones propuestas por Abercrombie en Stevenage (en Hertfordshire) y Harlow (en Essex). Las restantes *New Towns* designadas alrededor de Londres son: Hemel Hempstead, Hatfield y Welwyn Garden City en Hertfordshire, Crawley en Sussex, Bracknell en Surrey y Basildon en Essex.

Las otras seis se situarían en otras localizaciones en Reino Unido. En Inglaterra: Corby en East Midlands, Peterlee (inicialmente denominada Easington New Town) y Newton Aycliffe en County Durham. En Escocia Glenrothes en East Fife y East Kilbride en South Lanarkshire. Y en Gales Cwmbran, en South Wales.

Para poder estudiar cómo debían de realizarse y los entes necesarios para su construcción fue necesaria la realización de varios informes y aprobación de leyes, que se explican a continuación. Es a partir del momento en el que todas las leyes han sido aprobadas que se puede iniciar su construcción.



2.15_Las ocho *New Towns* propuestas por Abercrombie en su *Greater London Plan* y las finalmente construidas dentro de los límites del Gran Londres. Harlow y Stevenage son las únicas que mantienen su localización.

1946- Reith report - New Towns Committee Report

Debe su nombre a Lord Reith, quien ocupó distintas responsabilidades en el gobierno, como *Minister of Works* or *Minister for Information*. Es Lewis Silkin, *Minister of Town and Country Planning*, quien en 1945 le designa como el presidente del *Committee for the New Towns*, en el que participaba también Osborn, quien influiría con sus ideas el desarrollo de este informe.

Este informe estudia el modo de construir estas nuevas ciudades propuestas por Abercrombie en su plan regional. Las instrucciones que se le dieron al comité para elaborar el informe fueron las siguientes:

*To consider the general questions of the establishment, development, organisation and administration that will arise in the promotion of new towns in the furtherance of a policy of planned decentralisation from congested urban areas; and in accordance therewith to suggest guiding principles on which such new towns should be established and developed as self-contained²⁸ and balanced communities for work and living.*²⁹ (Great Britain. New Towns Committee, 1946)

Una vez acabado el informe se propuso construir las casi tal y como Howard las había pensado. Se defendía la construcción de nuevas ciudades, más que expansiones de ciudades existentes, creadas para absorber la población e industria sobrante de Londres.

Las recomendaciones de comité reflejan muchos aspectos a ser considerados en el diseño y la organización de las *New Towns*, y según afirmó Mumford en la introducción de *New Towns: Their Origins, Achievements And Progress* (Osborn & Whittick, 1977) hasta que existieron las *New*

28 Este término utilizado se puede traducir como comunidades autosuficientes y según se define en *el New Towns Record* (Burton & Hartley, 2003) son las ciudades que poseen todos los equipamientos necesarios para poder mantener la existencia de vida y de la comunidad como vivienda, empleo, comercial, recreo, salud, educación y equipamientos culturales. Utilizando un vocabulario más actual se podría traducir como una comunidad sostenible.

29 Trad.: Debe considerar las cuestiones generales de la implantación, desarrollo, organización y administración que surgirán en la promoción de las *new towns* en el desarrollo de una política de descentralización planeada de las áreas urbanas congestionadas, y de acuerdo con ello el sugerir los principios guía sobre los que estas *new towns* deben ser establecidas y desarrolladas como comunidades autosuficientes y equilibradas para vivir y trabajar.

Towns Británicas casi ninguna ciudad había sido concebida como un todo, como un conjunto, con provisión pública para todos los componentes físicos y sociales necesarios para crear un entorno bien equilibrado.

Se realizaron dos informes intermedios, el primero entregado en enero de 1946 versa sobre la forma en que se iban a construir las *New Towns* y las comisiones y leyes necesarias para ello. El segundo presentado en abril del mismo año se centró en la preparación del *New Towns Bill* presentado ese mes por el gobierno. El Informe Final, tal y como se describe en la introducción del mismo, se centra no solo en las tareas físicas necesarias y la maquinaria necesaria para desarrollarlas, también en la tarea más delicada y compleja de fundar la estructura social necesaria en una ciudad y promover su vida corporativa.

Es por ello que los estándares recomendados por el Informe Reith sobre *New Towns* y expansiones de ciudades de 1946 se centran en múltiples aspectos y definen las distintas escalas de las ciudades a crear. Estos son los que condicionan la forma, las superficies, los usos, las distancias y las áreas de y entre los distintos usos existentes en la ciudad.

Las características de las *New Towns*, sobre todo las de la primera generación, vienen definidas por estas recomendaciones iniciales aunque se lleven a cabo en cada una de las ciudades con una cierta flexibilidad, adaptándose a las condiciones particulares. De hecho en la introducción del Informe se deja claro este aspecto, que las ciudades deberán adaptarse a los gustos y tradiciones de las distintas regiones y que debe de existir variedad y experimentación, que las densidades dadas se basan en la experiencia y la demanda del momento, pero que estas se pueden variar siempre que salvaguarden las necesidades humanas de espacio, aire y luz. Defienden que las recomendaciones deben de ser tomadas en cuenta con estos aspectos de evolución, adaptación y experimentación, incluso aunque ello pueda llevar a cometer errores.

Las recomendaciones dadas en el informe vienen estructuradas en tres partes: principios de planeamiento, factores que afectan a la preparación del plan y la ejecución del plan. Al ver estas recomendaciones y los puntos importantes nos damos cuenta de la mayor o menor importancia que se les daba a ciertos aspectos.

Se adjunta un listado de los aspectos que se definen en las recomendaciones. (Great Britain. New Towns Committee, 1946)

B _ Principio de planeamiento

- I. Tipo de ciudad
- II. Tamaño
- III. Estructura social
- IV. Elección de la localización: Norma, Características físicas, Distancia a ciudades existentes, Área para la ciudad
- V. Importancia de la flexibilidad
- VI. Zonificación principal: Centro urbano, Áreas industriales, Áreas residenciales, Densidad global
- VII. Trazado, diseño y estándares constructivos: Trazado y agrupaciones, Control del diseño, Ordenanzas y reglamentos de construcción, Estándares de construcción, Estándares de equipamiento, Protecciones anti aéreas, Ruido, Polución atmosférica
- VIII. Tratamiento del paisaje
- IX. Uso de los terrenos circundantes

C_ Factores que afectan a la preparación del plan

- I. General
- II. Servicios
- III. Comunicaciones
- IV. Industria, servicios y comercio
- V. Viviendas
- VI. Tiendas
- VII. Educación
- VIII. Sanidad
- IX. Vida social y recreo
- X. Organizaciones religiosas
- XI. Otros factores

D – Ejecución del plan:

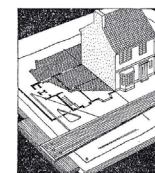
- I. Organización y administración
- II. Programa y método
- III. Comisión Central Consultiva

Las **recomendaciones clave** para las *New Towns* y la expansión de ciudades existentes dadas en el informe final en julio de 1946, el *New Towns Committee Report* fueron las siguientes:

- Se alienta a la construcción de nuevas ciudades en vez de extensiones de ciudades existentes hoy.
- Estas ciudades deben ser comunidades autosuficientes y equilibradas.
- Las *New Towns* deben estar localizadas suficientemente lejanas de la ciudad capital, al menos a 40 km de Londres y a 20 km de otras metrópolis revisar.
- Deben tener un tamaño de una población objetivo de 50.000 hab, sin embargo se indica un rango ideal entre los 20.000 y los 60.000 habitantes.
- Tendrán objetivos de absorber la población o industria que saliese de las ciudades superpobladas o en algunos casos, se construirán para prevenir el deterioro de áreas industriales ya establecidas.
- Deben de poseer un plan director, uno que esté en constante revisión, lo que deja cierta flexibilidad en algunos aspectos.
- Poseerán un centro urbano, industria y uso residencial en vecindarios. Los distintos usos deben de estar claramente separados y localizados en este plan.
- Se proveerán predominantemente de viviendas unifamiliares con bajas densidades.
- Deben ser construidas, siempre que sea posible, en áreas *greenfield* de gran calidad, pero fuera de áreas de belleza excepcional que deben ser preservadas.
- Las viviendas deben estar organizadas en unidades vecinales alrededor de una escuela primaria y guardería, un pub, tiendas y una sala de reuniones para que los clubs y grupos de voluntarios se puedan reunir.
- Las *New Towns* deben buscar un equilibrio de todos los grupos socio-económicos.

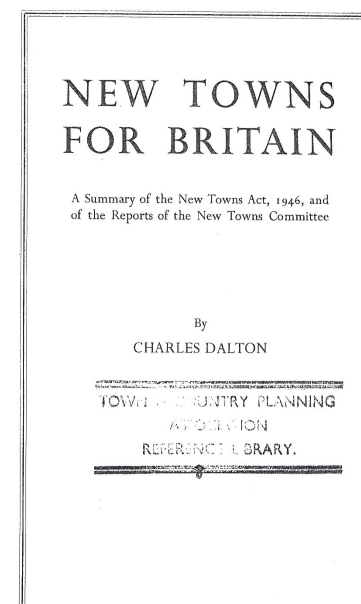
New Towns

by Sir Henry Bullock



Number 18

December 14th, 1946



2.16_Folletos explicativos sobre las *New Towns* del TCPA, 1946.

- Para poder llegar a ser autosuficiente, se debe ofrecer a cada uno de los negocios que se trasladen a la *New Town* una unidad de vivienda por cada empleo creado.
- Se definen muchos aspectos como las densidades, el tamaño ideal de los centros locales, los ratios de provisión de servicios, los patrones del viario rodado, la asignación de terrenos...

(Great Britain. New Towns Committee, 1946) y (Porzecanski, 1972)

Los **estándares recomendados** en el informe son los siguientes: (Great Britain. New Towns Committee, 1946) y (Porzecanski, 1972)

1- Tamaño ciudad:

Población flexible entre 30.000 y 50.000 habitantes. El límite menor se define por la necesidad de una comunidad equilibrada, industria diversificada y servicios sociales. El superior por la accesibilidad a la industria, comercios y centros culturales, basada en el acceso a ellas en bicicleta o peatonal, y por la accesibilidad al campo.

2- Área designada

Densidad total de población entre 29.5-36.8 hab por hectárea. Cinturón verde de una anchura de 1.225km, de uso principalmente agrícola.

| Población | 20.000 | 30.000 | 40.000 | 50.000 | 60.000 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Área construida | 668 ha. | 1.010 ha. | 1.340 ha. | 1.690 ha. | 2.000 ha. |
| <i>Greenbelt</i> | 1.560 ha. | 1.820 ha. | 2.010 ha. | 2.228 ha. | 2.430 ha. |
| Área total | 2.228 ha. | 2.830 ha. | 3.350 ha. | 3.918 ha. | 4.440 ha. |

3- Centro:

4.04 hectáreas por 10.000 hab. con tiendas y edificios públicos y administrativos

4- Industria:

40 hectáreas por 10.000 habitantes. Industria manufacturera pequeña y mediana. Solar de 61 x 152.5m de área dependiendo del tamaño de la industria. Acceso de servicio por detrás de la misma y deben estar a una distancia para poder acceder a pie o en bicicleta.

5- Áreas residenciales:

- Entre 22 y 26 ha. por 1.000 hab. Densidad neta 79 hab. por ha.
- Espacios abiertos: 4 ha por 1.000 hab. recomendado (2.8 ha. como mínimo).
- Unidades vecinales de unos 10.000 habitantes, definidas por las vías principales con un frente sin edificación. Estas unidades residenciales deben de poseer tiendas locales, escuelas, iglesias, edificios públicos, servicios, viario y garajes.
- La mayoría de viviendas deben poseer tres habitaciones, aunque debe haber algunas con mayor número de habitaciones.

6- Tiendas:

- De 1 a 1.5 por cada 100 habitantes, más si la ciudad posee clientela de la región.

- Se localizan tiendas de todo tipo en el centro desde el estado inicial de las ciudades. En los centros de los vecindarios se podrán tiendas con los productos de primera necesidad. El frente de las mismas será flexible y con acceso trasero.
- Distancia de las viviendas a las tiendas con un máximo de 800 m.

7- Viario:

- Vías radiales: se sugiere calzada de doble vía, conexión con el tráfico regional. Influenciadas por la topografía. Limitan las unidades residenciales.
- Vías en anillo: se sugiere calzada de doble vía, el anillo interior circunda el centro urbano, y es el foco de las vías radiales. Se sitúan más anillos entre el interior y el greenbelt. Al igual que las vías radiales limitan las unidades vecinales.
- Vías residenciales: dividen las unidades vecinales, con tráfico en dos sentidos. Calzada mínima de 6.1m. Acera mínima de 3.7m. Deben estar suficientemente separadas para permitir entre ellas las parcelas de residencial, y no deben permitir atajos para no atraer más tráfico a ellas, deben conectarse con las vías principales en un número determinado de puntos.

8- Educación:

Accesibilidad: Situadas a una distancia máxima a pie de las viviendas

- a 400m las guarderías
- a 800m las escuelas infantiles
- a 1.200m las escuelas primarias

| Tipo de escuela (para población de 50.000 hab.) | Alumnos por escuela | Área Colegios y patios | Campos deportivos | Área total | Número de escuelas | Área total |
|---|---------------------|------------------------|---|------------|--------------------|------------|
| Guardería | 40 | 0.202 ha. | - | 0.202 ha. | 30 | 6.060 ha. |
| Escuela infantil | 200 | 0.202 ha. | - | 0.202 ha. | 10 | 8.808 ha. |
| Escuela primaria | 320 | 0.808 ha. | 1.212 ha. | 2.020 ha. | 10 | 22.20 ha. |
| Escuela secundaria | | | | | | |
| a) Tamaño estándar | 500 | 1.212 ha. | 5.656 ha. | 6.868 ha. | 8 | 55 ha. |
| b) Tamaño inferior | 300 | 0.808 ha. | 3.636 ha. | 4.444 ha. | 2 | 8.90 ha. |
| Escuelas de enseñanzas superiores | 400 | 1.212 ha. – 1.616 ha. | Dependerá de otros campos ya existentes | - | - | - |

9- Servicios sanitarios:

- Hospitales completos: para poblaciones mínimas de 80.000 hab. Para cuadros clínicos y quirúrgicos graves. Capacidad óptima de 800 camas, mínimo de 400 camas, y 5 camas por 1.000 hab.
- Hospitales de atención intermedia: mínimo de 100 camas, 2 camas por cada 1.000 hab.
- Hospitales locales: ciudades de unos 20.000 hab. 1 cama por cada 1.000 hab.
- Hospitales especiales: 0.6 camas por cada 1.000 hab. para maternidad. 0.8 camas por cada 1.000 hab. para tuberculosis. 0.8 camas por cada 1.000 hab. para enfermedades infecciosas.
- Centros de salud: máximo de 12 médicos, mínimo de 4 médicos, 2.000 pacientes por médico. Unos tres o cuatro centros para una ciudad de 50.000 hab.

10- Servicios sociales y recreativos:

- Teatros: para poblaciones entre 40 y 60.000 hab. Capacidad de unas 1.000-1.500 plazas para actuaciones regionales y unas 400-600 plazas para teatro y óperas de aficionados. Localizado en el centro de la ciudad.
- Bibliotecas:
 - Para 20.000 hab. : área de 2.000 m² y capacidad para unos 28.000 volúmenes y 5.000 consultas.
 - Para 60.000 hab. : área de 4.000 m² y capacidad para unos 60.000 volúmenes y 20.000 consultas.
- Bares – restaurantes: uno por unidad vecinal, con un área de 2.000 m² y área de parking.
- Iglesias: Unas 25 para una población de 60.000 hab.

11- Costes: para una ciudad de 50.000 hab. para una densidad de 29.5 personas por hectárea.

- Ingeniería civil: 6-7 millones de libras
- Vivienda: 12-15 millones de libras
- Otras construcciones incluyendo fábricas: 9-12 millones de libras
- Total 27-36 millones de libras, basado en los costes de 1939 con un plus de un 50%.
- Standard de 550 libras por persona, para una población de 50.000 hab.

1946- *New Towns Act, 1946*. (Ley de Ciudades Nuevas)

Es la Ley que siguió al *Reith report* (aunque el informe final se presentó posteriormente a la aprobación de esta ley) y propone la construcción de las ciudades siguiendo las pautas que este proponía. Se detalla en ella dónde y cómo se localizarían estas comunidades, y a través de las corporaciones de desarrollo, como sería su gestión económica, como se planearían y el modo en que se entregarían.

Las áreas y localizaciones específicas donde se construirían las nuevas ciudades así como las corporaciones de desarrollo debían ser designadas por el ministro responsable. Para ello se hacían estudios regionales desde varias agencias de los gobiernos central y local. Posteriormente se realizaba una consulta pública, se proponía el área y se realizaba una investigación pública con las objeciones y declaraciones hechas al respecto de la propuesta.(TCPA, 2014)

Una vez las corporación poseía el plan director para la ciudad, que podía haber sido desarrollado por ellos mismos o subcontratado, el ministro lo supervisaba y solicitaba los cambios que considerase oportunos.

Para poder llevarlas a cabo era necesario constituir una corporación específica según la escala de su desarrollo ya que se veía que las administraciones locales no podrían asumir todo el trabajo necesario para lograr la construcción y gestión de las *New Towns*. De este modo se crean las *Development Corporations* y se define como trabajarían.

Las corporaciones eran responsables de todo el proceso: la adquisición de las tierras, la contratación de las personas o empresas necesarias y el desarrollo físico, económico y social de la ciudad futura. De haberse desarrollado de otra manera, las ciudades existentes o cercanas a la localización de las *New Towns* se opondrían y darían muchos problemas, interfiriendo en los plazos y construcción de las mismas (como veremos que ocurrió en Thamesmead).

Estas corporaciones eran dependientes del Parlamento pero funcionaban como un organismo independiente con una fundación y dinero propio, que obtenían de financiación por préstamos del gobierno (*HMTreasury loans*) y que debían de devolver con los intereses propios del momento. Poseían los poderes de un ente público, pero también la libertad que tiene una empresa privada en temas de contratación y una estructura propia. Tenían la capacidad de forzar la compra de tierras por su valor agrícola y reinvertir los beneficios de su alquiler (*leasing*) una vez la ciudad había sido construida.

En cada caso particular las corporaciones poseían distintos miembros, dependiendo de si eran extensiones de ciudades a existentes o no y de otros factores³⁰.

Una vez concluida su construcción, la nueva ciudad pasaría a manos públicas del gobierno local. Esta última parte se modificó en 1959 con el *New Towns Act* de ese mismo año, así las nuevas ciudades pasarían a depender de una nueva autoridad *Commission for the New Towns*.³¹ En 1992 la última *Development Corporation* cesó y transfirió su *New Town* a la *Commission for the New Towns*.

1947- *Town and Country Planning Act*. (Ley de Planeamiento de la ciudad y el campo en Inglaterra)

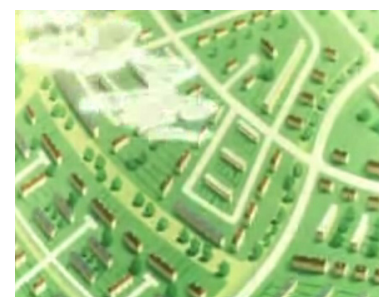
Se aprobó con el objetivo de equilibrar el desarrollo urbano y el rural, y se instó a las ciudades a crear sus correspondientes anillos verdes. Permitía a las autoridades locales limitar el crecimiento de las áreas ya congestionadas y poner fin a la dispersión en los límites de las ciudades y pueblos. Les dio un control efectivo del uso de la tierra y de los nuevos desarrollos. Incluía tres puntos principales:

- 1- Nacionalizaba el derecho al desarrollo urbano de la tierra para poder tener control público sobre ella de acuerdo con un plan. Heredado del *Uthwatt report* pero extendido a todo tipo de tierras, también las urbanas.
- 2- La unión del planeamiento y del desarrollo de los proyectos por medio de la creación de unas autoridades locales que poseían ambas funciones, siendo responsables de crear nuevos planes para las regiones. El ministro aprobaría o rechazaría este plan. Las propuestas de desarrollo de las áreas se presentarían al ministro para que las rechazara o aprobase según si cumplían o no el plan. En caso de no estar de acuerdo, el promotor podía ordenar un juicio público para debatirlo, posibilidad que sigue hoy en vigencia.
- 3- La compensación por la pérdida de la posibilidad de desarrollo por parte de los propietarios de las tierras.

Características:

Estas *New Towns* del *Mark I* absorberían la población sobrante de las conurbaciones de las grandes ciudades. Sus características eran las dadas en el *Reith report* explicadas anteriormente, con poblaciones de 20.000 a 60.000 habitantes, entendida ésta última como la población máxima a alcanzar.

Las *New Towns* de esta primera generación son herederas de la idea inicial de las Ciudades Jardín de Howard, aunque no en el concepto de las ciudades sociales, que no se vio reflejado en el *Reith report*. Aunque también se distanciaban conceptualmente en algunos puntos: se plantearon un poco mayores respecto al tamaño ideal que defendía Howard (32.000 hab.), y estaban más basadas en la necesidad de nuevas viviendas que en tener en cuenta a los nuevos habitantes, (con un centro comercial mayor y uno cívico menor). Pero todas ellas y las de las generaciones siguientes, todas las *New Towns* creadas en el periodo posterior a la guerra fueron un éxito al proporcionar una alternativa a vivir en las ciudades superpobladas y dar respuesta a una necesidad.



2.17_Imágenes extraídas del video *Charlie in a New Town* (1948), donde se explica por medio de dibujos animados, las razones de la construcción de las *New Towns* y el modo en que iban a ser construidas. <<https://www.youtube.com/watch?v=6ophEYd4A-Q>> [Consulta: 5 junio 2015]

³⁰ Por ejemplo, las *Development Corporations* de las *New Towns* de Warrington, Peterborough y Northampton colaboraron con la autoridad local existente. (Alexander, 2009)

³¹ En 1999 la Comisión por las *New Towns* se integró con *English Partnerships*, la agencia de regeneración urbana del gobierno, que ha sido reemplazado por *Homes and Communities Agency* en 2008.

Estas comunidades debían ser equilibradas, autosuficientes, con provisión de empleo, de vivienda y de las facilidades y espacios abiertos necesarios; con una población heterogénea. Debían estar situadas a una cierta distancia de modo que lograsen unos tiempos de desplazamiento mínimo a la ciudad capital, contribuyendo así a una planeada descentralización de la misma.

La **estructura urbana** de estas primeras ciudades estuvo marcada por una zonificación bastante estricta; sus usos se distribuyeron casi sin mezclarse. Se distinguen dos núcleos principales, el industrial y el centro urbano, conectados con el ferrocarril y las carreteras principales que la comunican con otras ciudades. Alrededor de estos núcleos se distribuyen las unidades residenciales. El espacio disponible entre los usos mencionados, tanto interior como exterior, es ocupado por espacio verde. Las distancias a pie son las que determinan la disposición y las relaciones entre los elementos de la ciudad y el centro.

El **centro de la ciudad** se localiza generalmente en el centro geográfico, generalmente protegido del tráfico pasante. Es peatonal y donde confluyen los recorridos peatonales; es una especie de gran plaza central, donde elementos como una torre del reloj u otros edificios singulares enfatizan su importancia, confiriéndole la centralidad y representatividad necesarias. En este centro se localizan las oficinas y la mayor parte de servicios comerciales.

Respecto al **sistema viario**, en el interior de la ciudad no existía casi diferenciación jerárquica en el rodado. Aunque sí se plantea la separación funcional del tráfico rodado y del peatonal. En este momento se pensaba que solo habría un coche por cada diez personas. Las unidades vecinales quedan separadas por tráfico que se dirige al centro urbano sin cruzarlo.

La **industria**, al ser consideradas ciudades industriales, domina sobre la estructura de la ciudad y se sitúa en un lugar estratégico, colindante al ferrocarril y a los principales accesos rodados, pero en los límites de la ciudad.

Las **unidades residenciales** se diseñan en detalle y forma, sobre superficies aproximadamente compactas. Estaban basadas en el concepto de unidad vecinal acuñado por Clarence Perry. En las *New Towns* se trata de dividir la ciudad en partes reconocibles, por ello se establecen unidades vecinales, relacionadas unas de otras por espacios verdes. El número de estas unidades varía entre tres y diez y la población de cada una de ellas entre 3.000 y 10.000 habitantes. Se considera una densidad de 75 personas por hectárea. Cada una de ellas posee su centro comunal con tiendas, iglesia y escuela. En general se encuentran en el centro de las unidades vecinales, con acceso peatonal.

La **tipología edificatoria** sigue la tradición inglesa, casas de dos alturas en hilera o pareadas con jardín privado, servidas por un sistema viario tipo Radburn³², que separa el rodado del peatonal y posee culs-de-sac. Éste era el tipo de vivienda que deseaba toda persona que había sufrido la falta de espacio en los superpoblados suburbios y que se pretendía tener en las *New Towns*, aunque también se construyeron algunos edificios en altura, como veremos más adelante. En general estaban construidas con ladrillo

El **espacio verde**, con grandes parques y extensiones de campo será el plano de fondo sobre el que el resto de las funciones de la ciudad se sitúan y desarrollan, o, como se ha dicho anteriormente, el fondo que complementa los espacios entre las diferentes partes construidas de la ciudad. El verde hace de conector entre las piezas de la ciudad, enfatizando el contraste entre los elementos urbanos y la visión territorial. La vegetación se concentra o dispersa en pequeñas áreas por todas las zonas residenciales. También se plantea como espacio para futuras expansiones y como forma de preservar el paisaje circundante. El diseño del paisaje, como no podía ser de otro modo, asume la tradición de la escuela inglesa.

Una explicación simple y entretenida de lo que iban a ser las *New Towns* es la que se refleja en el video *Charley in a New Town*³³, vídeo promocional y explicativo de las mismas para la población y resume de un buen modo las ideas del *New Towns Programme*.

La visión de la vida en las *New Towns* respecto de la vida en las ciudades superpobladas era muy tentadora para muchos de sus pobladores; la falta de espacios abiertos y verdes en com-

32 Se diseñó en 1928 por Stein y Wright en Radburn cerca de Nueva York. Solo parte de ella fue finalmente construida donde las casas se agrupan alrededor de culs-de-sac (calles sin salida) y con un acceso de servicio, la otra parte de las viviendas estaban enfrentadas a unos jardines comunes con acceso peatonal y que las comunicaban con un parque central.

33 Accesible en la web de *National Archives* <<http://www.nationalarchives.gov.uk/>> [Consulta: 15 junio de 2015].

paración con amplios espacios abiertos y zonas verdes, jardines propios o compartidos. Unas mejores condiciones de vida y la posibilidad de encontrar trabajo en la misma ciudad. Estas nuevas ciudades eran también lugares idílicos para los empresarios ya que podían disponer de industrias nuevas con grandes superficies disponibles y con un precio mejor que las existentes en las ciudades.

Críticas:

Estas primeras *New Towns* sufrieron duras críticas desde muchos frentes: por su ambiente suburbano, la baja densidad, la falta de urbanidad y compacidad, lo que aumentaba además el coste de las infraestructuras. La falta de variedad visual y animación, la monotonía del paisaje, causada por la forma similar de las viviendas y la falta de carácter propio que esto causaba. El excesivo aislamiento de las unidades residenciales que provocaba muchas veces la falta de actividad en los centros urbanos. Sin embargo, posteriormente cuando el uso del vehículo privado aumentó, los habitantes preferían ir al centro de la ciudad a hacer sus compras al poseer una mayor variedad de productos y de elección, dejando casi sin uso los centros de las unidades vecinales. Por otra parte en ocasiones los amplios espacios verdes hacían de barrera psicológica a sus residentes aislándolos.

Muchas de estas críticas vinieron por parte de arquitectos modernos como reacción a una arquitectura tradicional, como la que hace Richards (Richards, 1953) que al mirar a las *New Towns* se imagina de vuelta a los años veinte donde se ven pequeñas viviendas con tejados rojos dispersas en el campo siendo estas las únicas viviendas que se podían considerar.

Algunas de las críticas que ya se habían hecho anteriormente a las ciudades jardín y que estas *New Towns*, al tenerlas como referente heredan.

Como se ha comentado, algunas de áreas designadas poseían población existente que se opuso a la designación de la *New Town* en cuestión, retrasando de este modo el comienzo de la construcción de las mismas por las corporaciones de desarrollo. Por ejemplo Stevenage poseía una población de 7.000 hab., Hemel Hempstead poseía 20.000 hab.



"I forgot to tell you dear – a man from the New Town Development Scheme called and made us a marvellous offer for the farm."

2.18_Cómic sobre la expropiación de tierras para la construcción de las *New Towns*. "Cariño, se me olvidó decirte, un hombre del *New Town Development Scheme* llamó y nos hizo una oferta maravillosa por la granja"

En otoño de 1951 accede al poder el gobierno conservador con Winston Churchill tras unas elecciones anticipadas. Este gobierno sigue con los planes iniciados por el gobierno laborista con la construcción de las nuevas ciudades que ya estaban en marcha, pero no inicia el proceso de designación de ninguna nueva *New Town*, a excepción de Cumbernauld en Escocia.

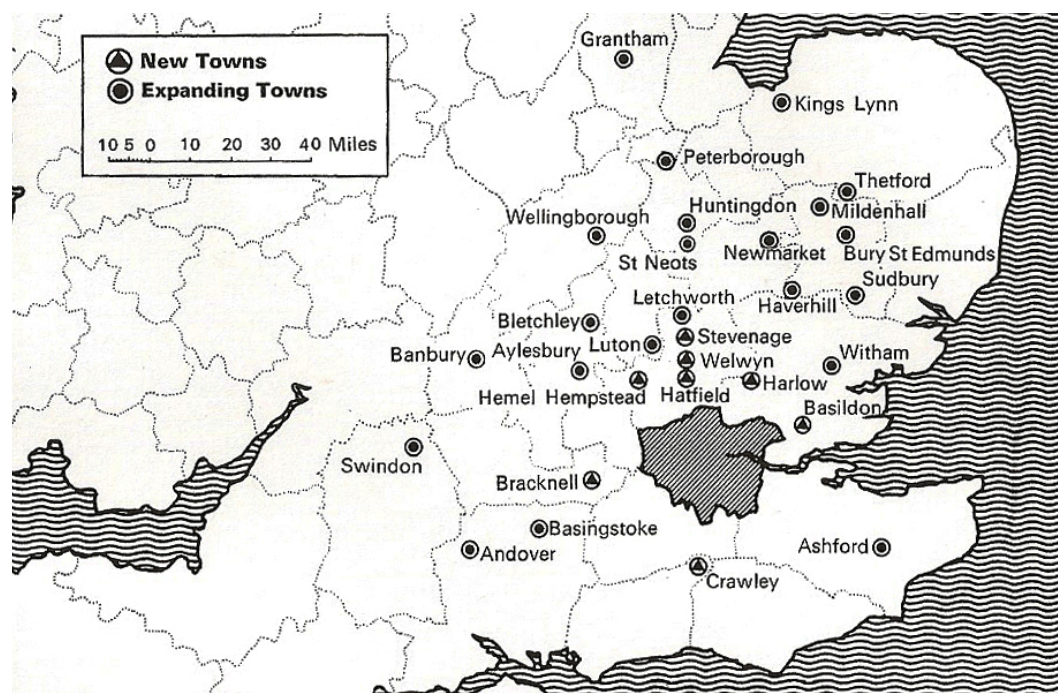
En 1955 se designa Cumbernauld, la única *New Town* designada en los 50 como tal³⁴, como apoyo a la *New Town* de East Kilbride en la despoblación de Glasgow. Su propuesta en 1958 fue una respuesta a las críticas hechas a las anteriores y tuvo un punto de partida y características propias muy distinto al de sus predecesoras.

La sucedió Hook, una *New Town* no construida que se diseñó en 1961 para absorber la población (unos 100.000 hab.) e industria proyectada por *London County Council*. Se proyecta con un solo núcleo lineal con altas densidades en el centro que decrecen hacia la periferia, de ese modo el 60% los habitantes vivirían a 7 min. a pie del centro. Algunas de sus características y diseños se aplicaron en la construcción de Cumbernauld.

Posteriormente esta población que se quería llevar a Hook fue la que absorbería la *new town in town* de Thamesmead, que se construiría siguiendo las características de ésta misma generación. Las poblaciones de estas *New Towns* eran mayores que las de la primera generación, con 70.000 y 100.000 hab. respectivamente.

1952- *Town Development Act*. (Ley del desarrollo de las ciudades)

El gobierno conservador, antes que crear nuevas corporaciones de desarrollo, centró su atención en alentar a las autoridades locales a expandir las ciudades existentes construyendo edificios de gran altura en las ciudades. Esta idea, desarrollada por esta Ley, forma parte de la segunda parte de la propuesta de Abercrombie descrita en el *Greater London Plan*, para la ampliación de ciudades existentes que absorberían la población sobrante de las grandes ciudades, el *Expanded Towns Programme*. De este modo se ampliaron doce ciudades a unas distancias de Londres entre cincuenta y ciento treinta kilómetros. Unos 106.000 habitantes fueron realojados en estas expansiones.



2.19_Imagen que muestra las *New Towns* y las expansiones de ciudades. 1952

34 Ya que se construyeron otras tres nuevas ciudades en los años 50, pero iniciadas por los gobiernos locales y promotores privados y no dentro de la regulación del *New Towns Act*. Fueron las ciudades de Wythenshawe con unas 25.000 viviendas, North Killingworth con 10.000 viviendas y Cramlington con 30.000 viviendas.

Esta forma de absorber a la población no tuvo mucho éxito, debido a unas malas provisiones financieras y a la dificultad de que un gobierno local desarrollase individualmente unas expansiones de tamaño considerable. Además el proceso era lento, ya que esta expansión en caso de querer realizarse respetando la ciudad existente, debía ir a un ritmo pausado.

Sobre 1961 el gobierno conservador, visto el fracaso de las *Expanded Towns* y debido al *baby-boom* de los años 60, admitió la efectividad de los modelos de las corporaciones de desarrollo de las *New Towns*, por lo que retomaron la idea de crear nuevas ciudades y encargaron una serie de estudios, que concluirían en la necesidad de crear nuevas ciudades.

Uno de estos estudios confirmaba que la población del Reino Unido estaba en aumento, debido a la cantidad de nacimientos que hubo después de la guerra y que después de los años pasados ya necesitaban viviendas. Otros estudios confirmaban que la actividad económica continuaba creciendo en el Sur-Este de Inglaterra mientras que el norte declinaba su actividad:

*The ports and industrial towns of the north that have been economic boomtowns of the nineteenth century were on a long-term decline, still marked by poor housing and a failure to attract emerging industries. The North/South Divide became ever stronger and the use of planning on a regional level was proposed to deliberately promote economic activity in the north.*³⁵ (Alexander, 2009: 41)

A principios de los años 60 designaron otras tantas *New Towns*: Skemersdale, Livingston, Redditch, Runcorn, Telford (anteriormente denominada Dawley) y Washington. Estas tienen una población objetivo de unos 100.000 hab. Posteriormente se designaría Irvine, la última contemplada dentro de este *Mark II*.

1964- *South East Study* (Estudio del sudeste de Inglaterra)

Este estudio encargado por el *Ministry of Housing and Local Government* concluía que en las décadas venideras se iba a necesitar alojar a unos tres millones y medio de personas más en la región y alrededores de Londres, aun poniendo restricciones al crecimiento en esta área. El incremento se debería al aumento de la población de la región tras la guerra, a la inmigración y la migración de población proveniente del norte y a la migración de gente jubilada hacia la costa sur. La solución era, de nuevo, la construcción de nuevas ciudades pero a unas distancias mayores de Londres, así como la ampliación de otras ciudades, entre ellas algunas de las *New Towns* de la primera generación como Harlow, Welwyn Garden City o Newton Aycliffe.

Características:

Estas actuaciones de la segunda generación tienen como características comunes las que se detallan a continuación.

En cuanto a la **estructura urbana**, son ciudades más compactas, de densidades mayores y la separación por usos es menos rígida. La ciudad se convierte, por la necesidad del coche y la movilidad, en una ciudad más o menos lineal.

Predomina un **centro urbano** situado en medio de la ciudad, muy compacto y con tráfico separados, al que se puede llegar a pie desde cualquier punto de la ciudad. El parking se sitúa bajo el mismo centro para evitar que estuviese circundado por tráfico. Ahora, todos los residentes acudirán a un único centro capaz de generar mayor actividad y de hacer ver la ciudad como una única entidad y se abandona la idea de crear centros locales en distintas unidades residenciales.

En el **sistema viario** se diseñó con una mayor jerarquía, siguiendo las ideas de Le Corbusier, Alker Tripp y Abercrombie. La separación de tráfico es aun mayor que en sus predece-

³⁵ Trad.: Los puertos y las ciudades industriales del norte que fueron ciudades económicamente prósperas durante el siglo XIX llevaban un declive a largo plazo, marcado por viviendas deficientes y la incapacidad de atraer industrias emergentes. La división Norte/Sur fue incluso mayor y se propuso el uso de un planeamiento a escala regional para promover deliberadamente la actividad económica del Norte.

soras. Estas *New Towns* tuvieron en consideración el incremento de vehículos utilizados³⁶ por su población y a los problemas previos de la congestión de las ciudades, lo que llevó a cambios en el diseño de su estructura. En Cumbernauld, por ejemplo, se parte de una plaza por vivienda, otras tantas para visitantes y 5.000 en el centro urbano. También se aplicó el principio de la separación de tráfico esta vez a la ciudad completa, debido al aumento del ratio de coches por habitante, y no sólo a las unidades residenciales y se realiza en distintas alturas. El diseño se hizo teniendo en cuenta el tráfico peatonal y rodado privado, no tanto el transporte público ya que no necesitaba de una provisión sofisticada debido a la compacidad de las ciudades.

Las **zonas industriales** se dispersaron por los alrededores de la ciudad ocupando superficies más pequeñas, aunque asociadas del mismo modo a las carreteras de mayor rango.

Se deja de lado el concepto de **unidades vecinales** autosuficientes, se construye un continuo residencial con una densidad en Cumbernauld de 205 hab. por hectárea (las *New Towns* anteriores poseían una densidad de hab/hectárea). Incluso se incorporan viviendas en el centro de la ciudad, haciendo una mezcla de usos

La ciudad se reorganiza acumulando más instalaciones comerciales y servicios, y dando más importancia al centro urbano. En Cumbernauld se desarrolla un centro urbano construido en un único edificio desarrollado en ocho plantas por el arquitecto Geoffrey Copcutt.

La arquitectura utilizada posee un lenguaje más moderno que las *New Towns* anteriores.

Los **espacios verdes** al compactarse la ciudad se concentran en los límites de la misma, conformando el cinturón verde.

Críticas:

Las críticas posteriores a este modelo de *New Town* se centraron sobre la disposición y compacidad de sus centros, la escasa flexibilidad y capacidad de previsión de futuras expansiones o transformaciones urbanas. Cuando se amplió Cumbernauld, se construyeron dos nuevas áreas de viviendas que quedaron muy alejadas del centro, por lo que hubo que equiparlas con centros propios. También sufrieron críticas por la distancia mayor del centro a las viviendas, la vida de los niños ya no era igual de fácil, ya que no podían disfrutar del espacio central y sus equipamientos fácilmente.

Mark III – 1967-1970

2.2.5

Las *New Towns* de esta generación estaban hechas para absorber esta población adicional, no para realojar a la población existente en ciudades cercanas como había sucedido en la primera generación. En esta última fase se llega a unas poblaciones en las nuevas ciudades de hasta unos 250.000 habitantes:

El gobierno laborista, quien estaría en el poder de 1964 a 1970, designó Irvine (perteneciente al *Mark II*), Milton Keynes, la *New Town* no construida de Central Lancashire, Newtown (anteriormente denominada Y Drenewydd), Warrington, Peterborough y Northampton.

En 1970 el partido conservador vuelve a gobernar, en ese momento muchas de las *New Towns* de la segunda generación se encontraban todavía en construcción. La necesidad de crear nuevas ciudades estaba ya cubierta y no se consideró que fuese necesario construir más de las ya designadas, debido a la modificación de la previsión de nueva población causada por la drástica reducción de la tasa de nacimientos, por el uso de la píldora como método anticonceptivo desde 1965, o a la inestabilidad económica existente en los 70.

³⁶ Cuando las primeras *New Towns* fueron planeadas, aproximadamente sólo uno de cada diez propietarios de casas poseían coche, de modo que la provisión de un garaje cada cuatro casas se consideraba generoso. Estas cifras cambiaron radicalmente haciendo necesaria una actuación importante y rápida para la provisión de más plazas de aparcamiento y de ampliación del sistema viario.

Características:

En esta tercera fase de las *New Towns* se retomaron algunas de las ideas de las *New Towns* de la primera generación, con un nuevo enfoque debido a las nuevas exigencias sociales. Se vuelve a la baja densidad de las primeras, a la agrupación celular de las áreas con unidades vecinales separadas y con predominio de los espacios verdes entre las distintas unidades. El contraste y complementariedad entre la ciudad y el paisaje sigue siendo igual de importante que en la primera generación.

Una diferencia importante entre las *New Towns* del *Mark I* y *II* con las del *III* es que las primeras estaban construidas sobre terreno donde poca gente vivía anteriormente a la designación y mayoritariamente sobre *greenfield*, mientras que las segundas tenían una población existente considerable (Madani-Pour, 1993). Milton Keynes es la única de este *Mark III* que se construye sobre *greenfield*, ya que el resto de *New Towns* son construidas vinculadas a un número de ciudades existentes.

Las *New Towns* de esta generación tienen en cuenta el contexto regional, ya que además de para absorber la población de las ciudades congestionadas muchas de ellas surgen para convertirse en nuevos centros regionales y de este modo ayudar a las ciudades ya congestionadas. En consecuencia, pierden en parte el objetivo de ser ciudades autosuficientes.

Al igual que en las *New Towns* de la segunda generación, se sigue teniendo en cuenta el aumento del número de coches en la población y sus efectos en la congestión y contaminación de las ciudades.

En la última fase de este *Mark III*, con Milton Keynes, uno de los objetivos prioritarios es el de ofrecer una máxima flexibilidad, accesibilidad y libertad de elección. Para permitir esta flexibilidad, el plan se va revisando con el paso del tiempo.

Otro aspecto que se introduce en las *New Towns* tardías de esta tercera generación es el del *advocacy planning* (planeamiento colaborativo y participativo), que introdujo Paul Davidoff en los Estados Unidos a partir de su artículo "*Advocacy and pluralism in planning*" publicado en 1965. Desde entonces los habitantes o futuros habitantes tienen voz y participan también del planeamiento.

Las características generales que se presentan se pueden sintetizar en los siguientes apartados.

En la **estructura urbana** la necesidad de flexibilidad hizo que la rigidez en los usos presentes en la primera generación se relajase en las segundas. Se diseña una estructura física para el desarrollo de la ciudad de modo que pueda ser modificada en función de las necesidades futuras. El aumento del número de vehículos junto a un aumento de la población en las nuevas *New Towns* jugó un papel determinante en la forma urbana. Se establece una retícula de viario y se disponen unos elementos fijos en ella. Se intenta crear una ciudad no jerárquica y sí homogénea.

El centro de la ciudad es dominante y después existe un número variable de sub-centros dispersos asociados a las unidades o distritos y en sus límites. Cuando ya existía una ciudad, el centro se situaba en ella o adyacente, completando los centros ya existentes.

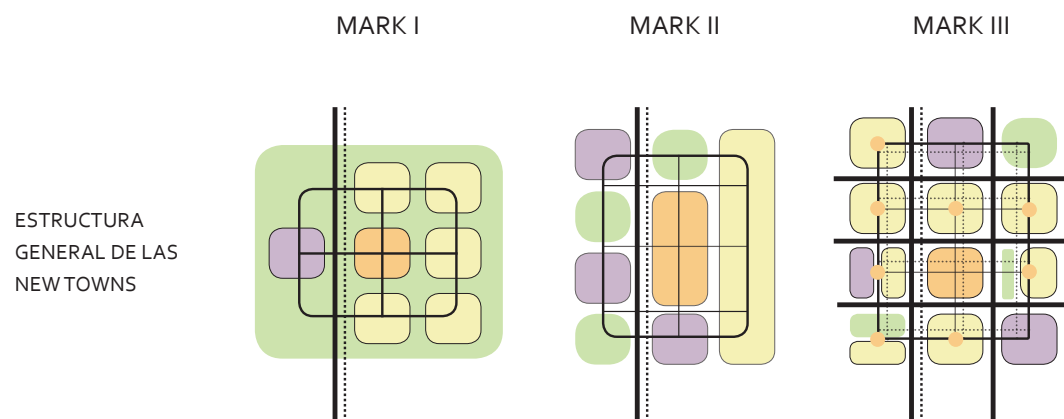
El sistema viario. La movilidad sigue siendo un tema central, las *New Towns* en vez de concebirse como entes independientes necesitan integrarse en su región. Se estudian los nuevos conceptos de redes así como las posibles jerarquías del sistema viario, la oportunidad de crear supermanzanas aislados por el viario y la segregación del tráfico convencional, peatonal y de automóviles, con el transporte público. Debido al cambio de escala en el tamaño del asentamiento y su población, ya no se diseña en función de las distancias a pie, ya que ahora las distintas partes de la ciudad se conectan por medio de un transporte rápido. Se crea una jerarquía clara y estricta del viario, redes primarias, secundarias y locales de acceso a vivienda.

En algunas *New Towns* el transporte público es el generador de una forma urbana más lineal y este tipo de transporte toma mayor importancia. Los puntos de parada del transporte son vistos como el foco principal del área que los rodea y a ellos se accede a pie, en coche o taxi. Los distritos se distribuyen alrededor de éstos de modo que se puede acceder desde todos sus puntos a pie. Esta forma lineal se adapta según las preexistencias y la topografía del área designada tomando forma de ocho (Runcorn), circular, lineal (Redditch) o de retícula (Washington) para conectar las áreas residenciales con el centro. Se da mucha importancia al transporte privado y a intentar conectar todos los puntos de la ciudad de un modo eficiente y rápido.

Posteriormente la forma que adoptará el viario de varias ciudades será en retícula, permitiendo una mejor conexión entre los puntos de la ciudad al ser estas de mayores dimensiones y con una mayor población. Se pretende obtener una accesibilidad equivalente en todos los puntos de la ciudad y dar a sus habitantes las mismas opciones. Las zonas creadas para soportar un tráfico más pesado, como la industrial, estarán dispersas en la ciudad; esto era posible ya que el tipo de industria era menos contaminante que en épocas anteriores. Las **áreas industriales** quedan dispersas en la ciudad y se suele localizar cerca de los nodos de actividad.

Las **áreas residenciales** se agrupan en unidades o distritos separados y limitados en tamaño, dividiendo la ciudad en áreas residenciales que pueden ser construidas independientemente en cada fase del desarrollo. Cada una se convierte en una entidad urbana en relación con las otras de un modo lineal en respuesta a la mayor necesidad de accesibilidad tanto por el transporte público como el privado. Se aplica la idea de Radburn a las supermanzanas.

Se trata de conseguir el elemento mínimo, la unidad de carácter residencial que pueda ser repetida y que la suma de ellas constituya la ciudad. El resultado sigue siendo similar al de Clarence Perry pero con los equipamientos no situados en el centro sino en los límites asociados a las paradas de transporte público. El tamaño de cada unidad es determinado por las distancias salvable a pie y por los equipamientos locales. La distancia máxima a pie es de unos 500 metros, de 5 a 7 minutos de trayecto. Por eso se plantean paradas de transporte público cada 800 metros y profundidades de la unidad de unos 500 metros. La población de las unidades vecinales depende de la capacidad deseada para escuela primaria, variando entre 2.000 y 4.000 habitantes. La densidad varía según la localización de la unidad, si está más cercana a la parada de autobús es más densa y si está más alejada menos, ya que se accede a ella con coche. Cada unidad consiste en varias agrupaciones de vivienda.



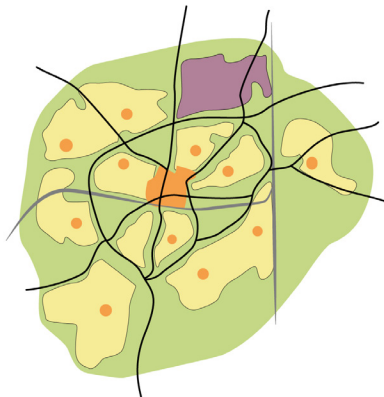
2.20_Esquemas que muestran la evolución de las New Towns. Elaboración propia.

1977- *Urban Portfolio*

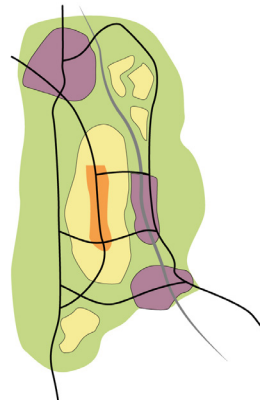
En 1977 se redacta el *Urban Portfolio* y posteriormente se designan dos nuevas ciudades, aunque ambas designaciones fueron echadas atrás, Llantrisant en Gales en 1972 y Stonehouse cerca de Glasgow en 1973. En 1976 Peter Shore el entonces *Secretary of State for the Environment* del gobierno laboral echó atrás Stonehouse ya que se cuestionaban que el construirla no aliviaría las condiciones existentes en el centro de la ciudad. De este modo se finaliza la política de descentralización iniciada en 1946 por medio del *New Towns Act*, liquidando las primeras *Development Corporations* este mismo año. (Alexander, 2009: 50)

1978 - *Inner Urban Areas Act*

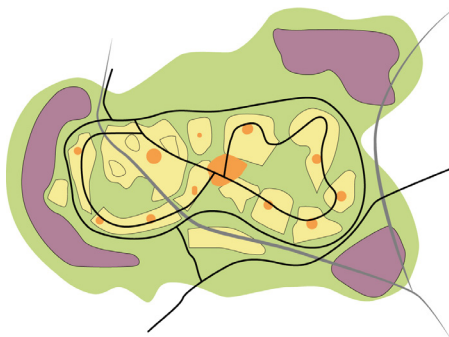
Desde este momento se decide que no van a construirse más *New Towns* en Gran Bretaña y se concentran los recursos en las fracasadas *inner cities* (ciudades interiores) en ciudades como Londres, Glasgow o Birmingham, donde además de existir problemas de vivienda, existía también un alto nivel de crímenes, desempleo y conflictos sociales y raciales. A partir de entonces, las intervenciones que se realizan son a una escala mucho menor y se desarrollan como *mini-new towns* o expansiones menores de ciudades ya existentes.



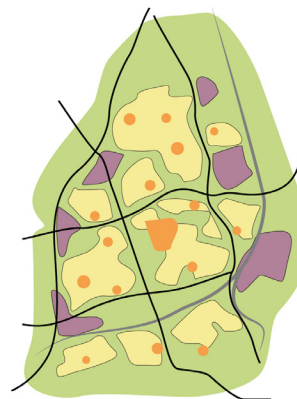
2.21_



2.22_



2.23_



2.24_

2.21_ Diagrama representativo de la primera fase. Basado en Crawley

2.22_ Diagrama representativo de la segunda fase. Basado en Cumbernauld

2.23_ Diagrama representativo de la tercera fase. Basado en Runcorn

2.24_ Diagrama representativo de la cuarta fase. Basado en Washington

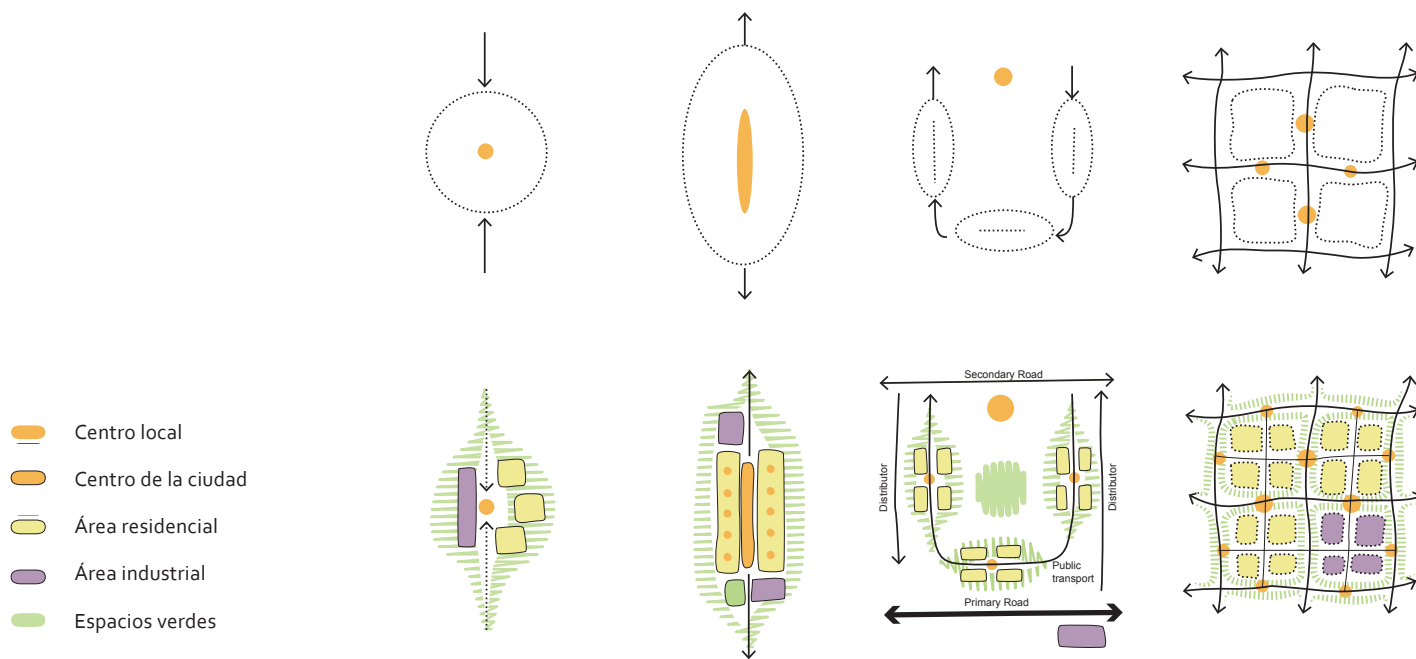
El contexto histórico y las necesidades fueron cambiando con el tiempo por lo que las soluciones a unos mismos problemas son planteados de una forma diferente. Ali Madani-Pour (Madani-Pour, 1993) hace una distinción en cuatro fases del desarrollo y diseño de las *New Towns*.

La **primera**, la de la ciudad aislada, pequeña con movimientos limitados y distribuida de forma radial y dispersa. Cuidando de las nuevas comunidades y ofreciendo muchos espacios verdes y abiertos como contraposición a las ciudades densas y superpobladas de las que provenían. Con una fisonomía heredada de la ciudad jardín, con las distancias medidas a pie, centro urbano e industria como núcleos principales y unidades vecinales siguiendo fielmente las de C. Perry, el espacio entre ellas es cubierto por áreas verdes. Harlow, Stevenage o Crawley son ejemplos. Esta última, posee una configuración más o menos circular con nueve áreas residenciales distribuidas en un doble anillo alrededor del centro y con una única área industrial que se localiza al norte y colindante al ferrocarril. Esta disposición sigue al pie de la letra las recomendaciones del informe Reith.

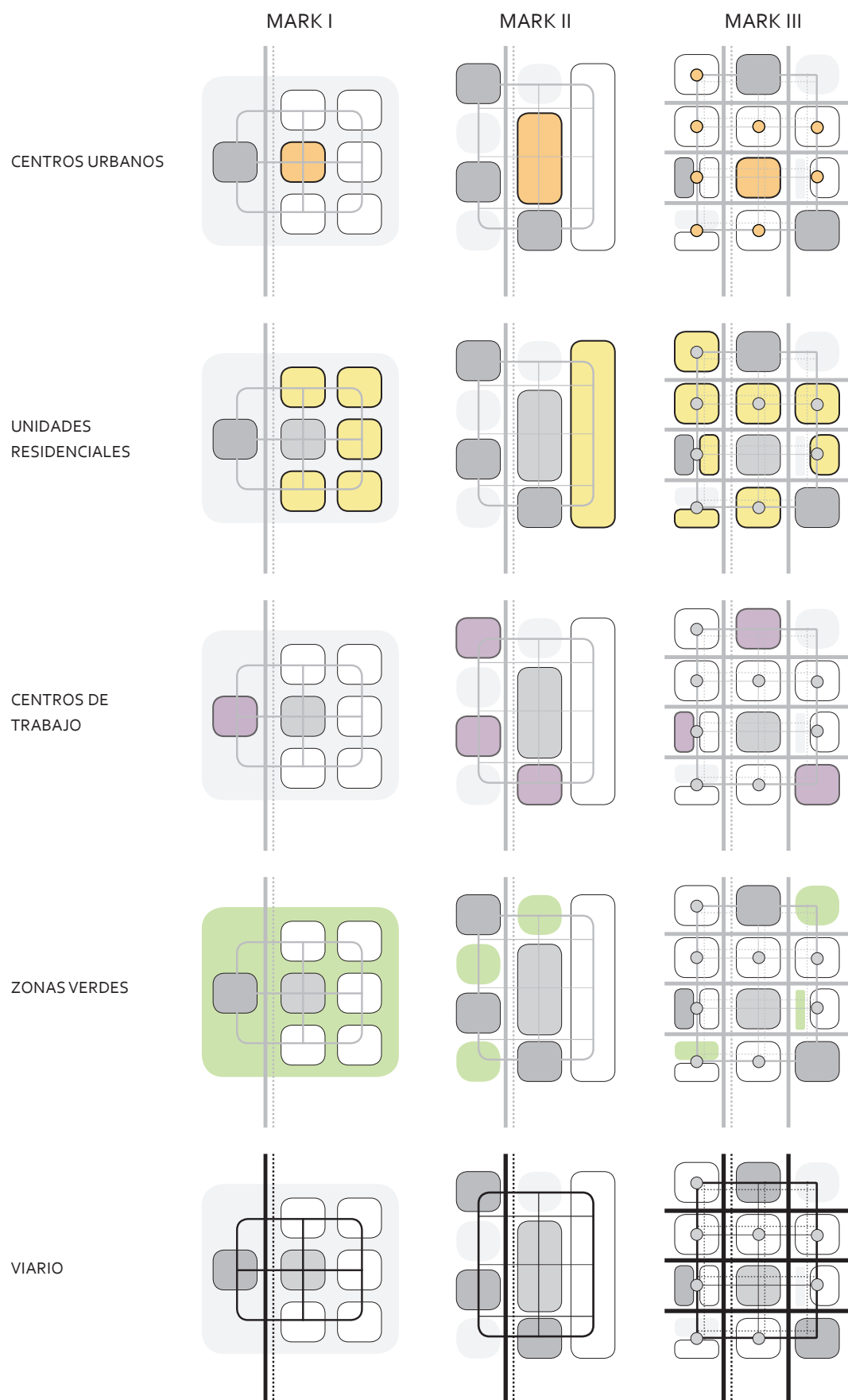
La **segunda** es una entidad más compacta, que por el mayor uso del vehículo, adopta una forma más lineal. Su población y tamaño es mayor. Comienza a tener importancia la movilidad y la relación con la región. Contrasta claramente lo urbano con lo no construido o espacios verdes. Se dejan de lado las unidades vecinales, se densifica y aumentan las alturas, los habitantes se encuentran a una distancia a pie. El centro urbano se desarrolla a distintas alturas, con calles cubiertas y separación de tráfico peatonal y rodado. Las áreas industriales se dispersan en la ciudad. Encontraríamos a Cumbernauld, Hook o Thamesmead.

La **tercera** es una síntesis de estas dos anteriores. Se vuelve a las unidades vecinales desarrolladas de modo radial que se conectan por medio de la red de transporte público, situando los equipamientos asociados a sus paradas. Las unidades vecinales se recorren a pie. Con ejemplos como Runcorn.

Y la **cuarta**, que busca flexibilidad y libertad de elección por el incremento de la movilidad y el dominio del vehículo privado, introduce una red de carreteras abierta donde el tejido urbano se inserta libremente. Los centros locales se sitúan en los bordes de las unidades vecinales para poder acceder a ellos en coche.



2.25_Esquemas que muestran las fases en el desarrollo y diseño de las *New Towns*. Imagen redibujada de las que aparecen en (Madani-Pour, 1993)



2.26_Esquemas que muestran la distribución de los usos en la evolución de las *New Towns*. Elaboración propia.

En el informe *New towns of Britain* (Great Britain. Central Office of Information. Reference Division & British Information Services, 1974) se encuentra una segunda **tipificación de las New Towns** que las distingue según su situación, la relación con las preexistencias y los objetivos buscados con su creación.

- 1- **New Towns tipo Reith**, en territorio no urbanizado, inicialmente designadas para absorber la superpoblación de las grandes ciudades, son diecisiete.
 - Inglaterra:
 - Las ocho que descongestionaron Londres: Stevenage, Harlow, Hemel Hempstead, Hatfield, Welwyn Garden City, Crawley, Bracknell y Basildon.
 - Aycliffe y Peterlee, que descongestionaron Newcastle.
 - Corby, situada cerca de Londres, se creó para servir con su población a la fábrica de acero que se había nacionalizado en el área.
 - Skemersdale, creada para descongestionar a Liverpool
 - Gales:
 - Cwmbran, creada para recoger población de Cardiff.
 - Escocia:
 - East Kilbride y Cumbernauld, creadas alrededor de Glasgow
 - Glenrothes, situada cerca de Edimburgo se creó para servir con su población a un nuevo yacimiento de carbón.
 - Livingston, creada para descongestionar Glasgow. Además tenía como objetivo paralelo el revitalizar el área, incorporando nuevas formas de actividad industrial.
- 2- **New Towns**, que son **expansiones de ciudades existentes**:
 - Inglaterra:
 - Northampton, recogía población proveniente de Londres
 - Peterborough, recogía población de Londres y era una ciudad histórica significativa.
 - Redditch, Runcorn y Washington
 - Escocia: Irvine
- 3- **New Towns localizadas en amplios territorios no urbanizados**, como Milton Keynes que recogía población de Londres y creaba un nuevo centro de crecimiento.
- 4- **New Towns sub-regionales** creadas como puntos de crecimiento alrededor de asentamientos existentes para ayudar en su renovación y regeneración urbana:
 - Inglaterra:
 - Telford, Warrington y Central Lancashire
 - Gales:
 - Newtown, creada para evitar la despoblación del Mid-Wales rural, promoviendo el crecimiento económico y provisión de vivienda y escuelas.

Independientemente de los objetivos para ser creadas, las características y tamaños específicos de cada una de las generaciones, las *New Towns* poseen unas **características de diseño** comunes que se pueden resumir en los siguientes puntos (TCPA, 2014):

- **Unidades vecinales:** las viviendas se desarrollaban agrupadas en unidades vecinales alrededor de una escuela de educación primaria y otros servicios, permitiendo crear un sentimiento de comunidad y permitir el acceso a pie a los distintos servicios. Existen algunas excepciones donde no se aplica el concepto.
- **Zonificación de áreas industriales y residenciales:** se produce la separación de las viviendas y la industria para evitar los inconvenientes producidos por la industria: la polución, los ruidos, olores y tráfico. Ambas áreas estarían conectadas por accesos peatonales y rodados para permitir el acceso al trabajo.
- **Centros urbanos respetuosos con los peatones:** los centros peatonales y centros comerciales cubiertos permitían un entorno agradable para los peatones facilitando las relaciones sociales de sus habitantes.
- **Facilidad de circulación:** se realiza la separación de las distintas redes de circulación en distintos niveles, permitiendo a los peatones moverse libremente y de un modo seguro y a los vehículos mayor rapidez de circulación.
- **Red de infraestructura verde integrada:** Las *New Towns* continuaron la idea de unir campo y ciudad iniciada por Howard utilizando redes de espacios verdes.
- **Arquitectura y diseños innovadores:** al estar influenciadas además de por las ciudades jardín por el Movimiento Moderno, se promovía la utilización de nuevos materiales y la innovación, pese a que en ocasiones no diesen el resultado esperado. En ocasiones se contrataban artistas para la realización de esculturas y arte público en la ciudad.
- **Énfasis en la vivienda social:** las primeras *New Towns* poseían principalmente viviendas sociales que las corporaciones de desarrollo alquilaban. En las *New Towns* posteriores se creó una mayor variedad de viviendas para crear una sociedad más equilibrada, aunque el mayor porcentaje continuó siendo vivienda social.
- **Autosuficiencia:** se crearon con la idea de evitar que fuesen ciudades dormitorio y limitar el desplazamiento a las grandes ciudades, para ello crearon viviendas, empleo y los servicios necesarios para vivir y trabajar en ellas.
- **Provisión de espacios para el desarrollo social y de la comunidad:** se trataba de crear en ellas un sentimiento comunitario, para conseguirlo se incluyeron diversos servicios comunitarios cerca de las viviendas.
- **Creación de comunidades equilibradas:** Al igual que la Ciudad Jardín, las *New Towns* pretendían ofrecer a sus habitantes no solo trabajo y vivienda, sino también crear comunidades equilibradas y ofrecerles las máximas oportunidades para sociabilizar e integrarse. Se intentó conseguirlo desde tres frentes:
 - La creación de sentimiento de pertenencia, se realizaban actividades y eventos para los recién llegados, además de crear un centro de información para ellos.
 - Las construcciones de instalaciones comunitarias e infraestructuras sociales localizadas dentro de las unidades vecinales, poseían distintos horarios de uso como escuela de día y centro comunitario por la tarde.
 - Con variedad de viviendas, se pretendía una mezcla social y de minorías étnicas que se consiguió en mayor medida en las *New Towns* de las últimas generaciones, donde se construyó mayor variedad de tipologías y se ofreció un mayor número o de viviendas en propiedad.

Recorrido cronológico sobre la creación de las *New Towns* británicas y los episodios históricos relacionados

2.2.8

Se ha elaborado un índice cronológico con el que se pretende facilitar el seguimiento de los acontecimientos que provocaron la decisión de la construcción de las *New Towns* en Gran Bretaña, los hechos arquitectónicos o urbanísticos que pudieron influenciar su desarrollo, aquellos que ocurrieron en el Reino Unido o fuera de él.

En la tabla anexa explicativa aparecen recogidas estas circunstancias de modo que su exposición sintética y ordenada en el tiempo nos sirve para verificar un recorrido más o menos coherente a la hora de analizar los hechos que acaecieron.

La labor de extractar datos en una tabla temporal nos aporta una visión rápida y más o menos consecuente del proceso histórico y cultural en el que se producen las *New Towns*. Es, por tanto, un resumen, pero también un índice más o menos estricto que nos puede ayudar a entender su propia historia y las motivaciones y regulaciones que permitieron que el fenómeno de las *New Towns* se produjera con éxito.

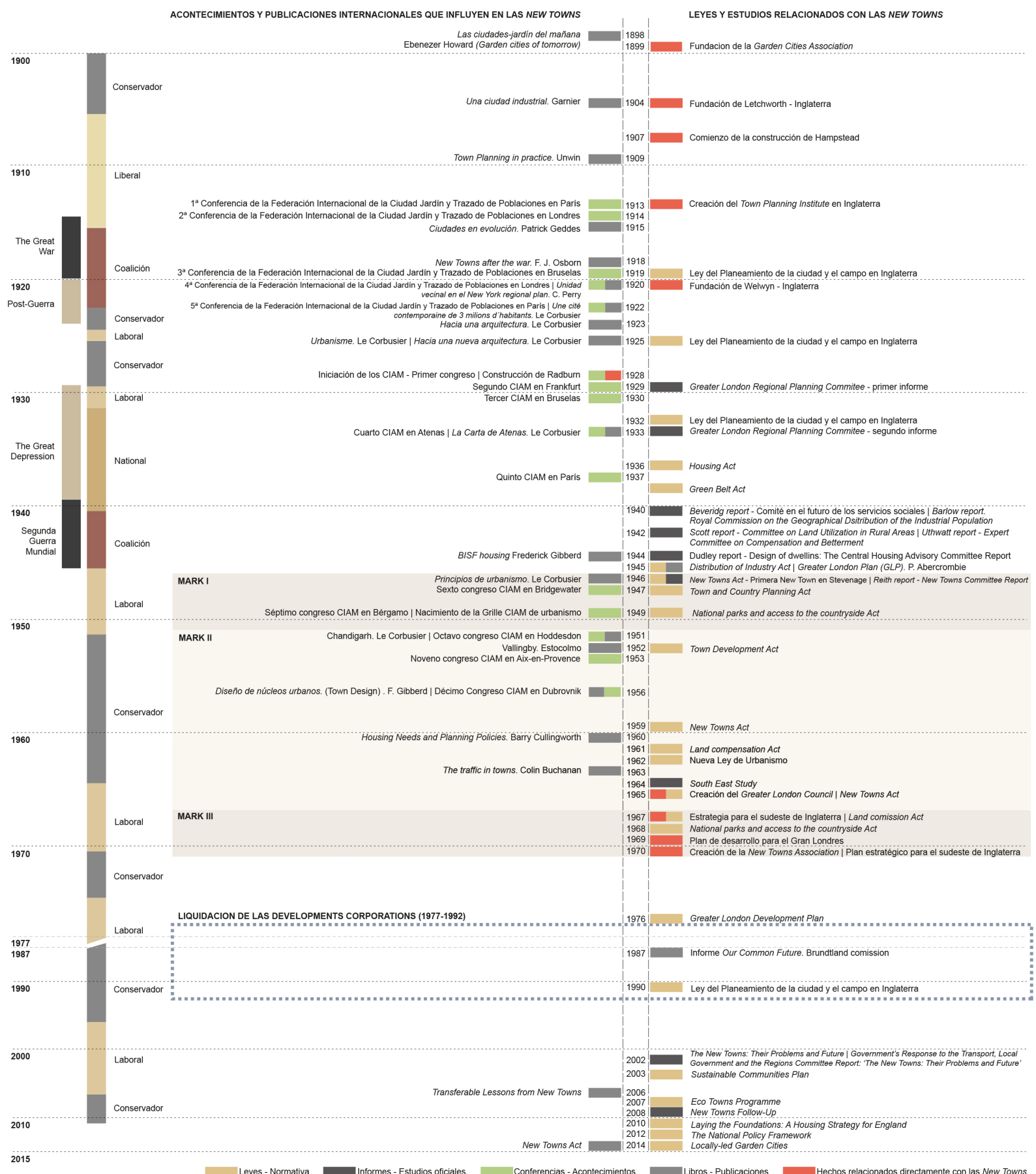


Tabla 2_Línea del tiempo que recoge las New Towns británicas, su evolución y los episodios históricos relacionados.

Referencias de las *New Towns*

2.3

Las características propias de las *New Towns* a nivel arquitectónico o urbano surgen como consecuencia de la influencia de distintos movimientos o conceptos que aparecieron en la misma época o en épocas anteriores.

Se puede afirmar que principalmente reúnen múltiples características del movimiento de la Ciudad Jardín en su definición y ordenación urbana y del Movimiento Moderno en su arquitectura, o en la genealogía de algunos de sus edificios, principalmente los públicos.

La Ciudad Jardín

2.3.1

Howard pretendía aunar las bondades de la ciudad y del campo en un nuevo concepto de ciudad completamente diferente a la situación que sufrían las ciudades más superpobladas y contaminadas del momento. Publicó sus ideas en el libro *A Peaceful Path To Real Reform* en 1878 posteriormente publicado con algunas modificaciones como *Garden cities of to-morrow* en 1902 por *The Garden City Association*.

La definición resumida y adoptada en numerosos libros, es la previamente consensuada con Howard por la *Garden Cities and Town Planning Association* en 1919 y que aparece en el prefacio redactado por Osborn en la reedición de su libro *Garden Cities of To-Morrow* es:

*A town designed for industry and healthy living; of a size that makes possible a full measure of social life, but not larger; surrounded by a permanent belt of rural land; the whole of the land being in public ownership or held in trust for the community.*³⁷ (Howard, 1965)

Un resumen de los principios de la ciudad jardín de Howard redactado por Osborn, se encuentra en los prefacios de las reediciones de 1946 y de 1965 del libro de Howard:

*Howard's synthesis has stood the test of experiment and the cross-examination of public controversy. It is I believe the key to the planning of the coming period. All its essential elements stand: moderated-sized industrial and trading towns in close contact with a surrounding agricultural countryside, each healthy, well-equipped and coherent community; zoning of areas within each town for ready access between homes, work-places, shops and cultural centres; limitation of density to safeguard light, gardens and recreation space, but not exaggerated to the pitch of urban diffusion; civic design aiming at harmony rather than standardization; planned internal and external communications; and unified site-ownership coupled with leaseholds, reconciling public interests with freedom of choice and enterprise*³⁸. (Howard, 1965)

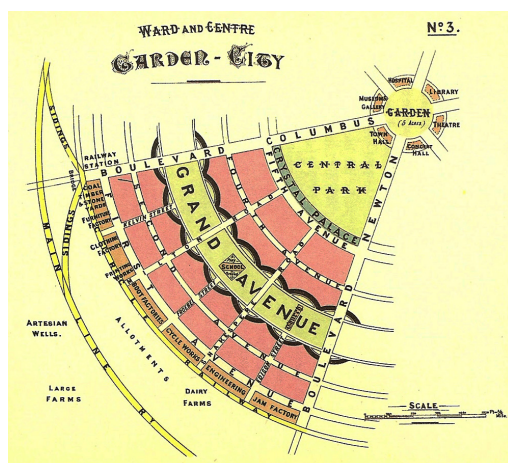
Howard defendía que las actuaciones que estaba desarrollando el *London County Council* para resolver el problema de la superpoblación no eran efectivas y propuso la construcción de nuevas ciudades alejadas de las ciudades industriales revitalizando la economía rural.

Los diagramas que hizo Howard son un resumen de las ideas que exponía en su libro. En él no se refleja tanto la forma física que debía de tener la ciudad, son más bien su organización, el modelo de desarrollo y propiedad que debía de tener la misma.

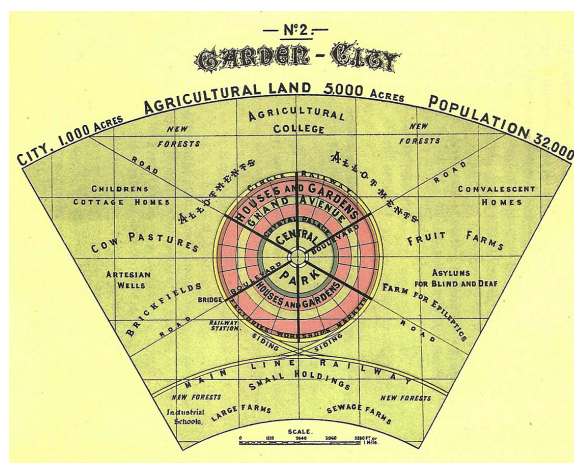
Son dos las ciudades donde se aplicaron sus ideas. La primera Letchworth Garden City diseñada por Unwin y Parker e iniciada en 1903 poseía 2.000 viviendas y 12 fábricas. La segunda fue Welwyn Garden City iniciada en 1920. Para construirlas se crearon las *Garden City Companies*, compañías privadas y que llevarán a cabo el desarrollo de las ciudades actuando en el interés público de sus futuros residentes.

37 Trad.: Es una ciudad diseñada para la vida saludable y la industria; de un tamaño que haga posible una medida completa de la vida social, pero no mayor; rodeada de por un cinturón rural; siendo la totalidad de la tierra de propiedad pública o mantenida por una fundación para la comunidad.

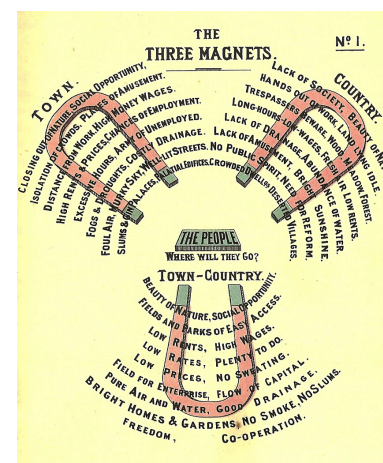
38 Trad.: La tesis de Howard ha superado la fase de ser un experimento y los interrogatorios de la controversia pública. Esta es, creo yo, la clave del planeamiento del próximo periodo. Todos sus elementos destacan: ciudades industriales y comerciales de un tamaño moderado en contacto directo con un terreno agrícola colindante, cada comunidad coherente, bien equipada y sana; las áreas separadas dentro de cada ciudad para permitir un acceso rápido entre viviendas, áreas de trabajo, tiendas y centros culturales; la limitación de la densidad para asegurar la luz, jardines y espacios de recreo, pero no tan dispersos que permita la difusión urbana; diseño cívico con el objetivo de conseguir armonía más que estandarización; planeamiento de las comunicaciones externas e internas; propiedad unificada y arrendamientos, reconciliando el interés público con la libertad de elección y de la empresa.



2.27_ La Ciudad Jardín de Howard



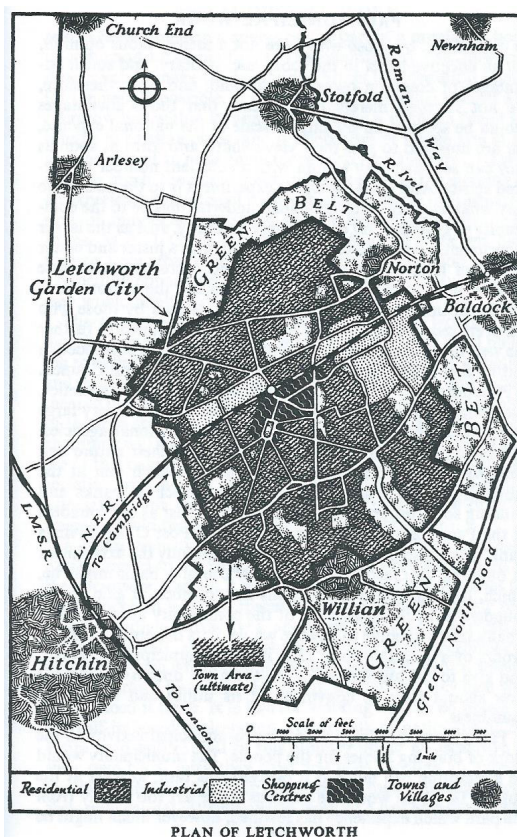
2.28_ La Ciudad Jardín de Howard y su localización



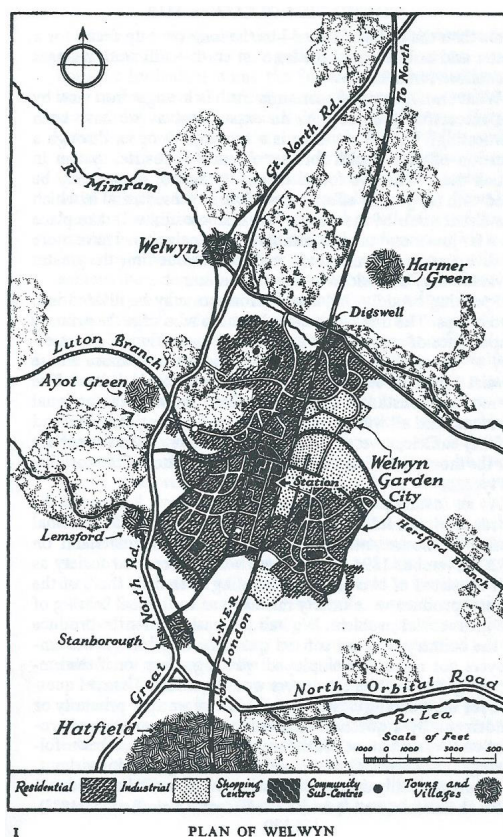
2.29_ Los tres imanes de la Ciudad Jardín de Howard

Su propuesta se basa en otras propuestas previas y toma referencias de ellas. Así, las colonias industriales, las ciudades creadas junto a una industria en áreas rurales, como New Lanark construida en 1785 y dotada con lavandería, tiendas y una escuela, Saltaire de 1854 con una gran industria y nueva ciudad asociada con escuelas, hospitales e iglesia, Port Sunlight de 1888, para una población de 3.500 habitantes o Bournville de 1893, son referencias directas que sirvieron para evolucionar el modelo que se iba a desarrollar.

*These towns all contain the germ of the idea which Howard was to propagate: in all of them industry was decentralized deliberately from the city, or at least from its inner sections, and a new town was built around the decentralized plant, thus combining working and living in a healthy environment.*³⁹ (Hall, 2002)



2.30_ Plano de Letchworth Garden City



2.31_ Plano de Welwyn Garden City

³⁹ Trad.: Estas ciudades contienen el germen de la idea de Howard iba a propagar: en todas ellas la industria fue deliberadamente descentralizada de la ciudad, o al menos de su área central, y una nueva ciudad fue construida alrededor de esta industria descentralizada, combinando de este modo trabajo y residencia en un entorno saludable.

El mismo Howard en su libro (Howard, 1965), reconoce y expone las tres ideas previas en las que se basa su propuesta: la propuesta de un movimiento migratorio de población planeado de Edward Wakefield y Alfred Marshall, el sistema de tenencia de tierras propuesto por Thos Spence y Herbert Spencer, y por último el modelo de ciudad de James Silk Buckingham.

Los términos principales en los que se sustenta la propuesta de Howard, los resumió Frederic Osborn, uno de sus mayores investigadores y seguidores, que después estudiaría y formaría parte del proceso de creación de las *New Towns*, (Ward, 1993):

- **Dispersión planeada:** La migración organizada de industrias y personas a ciudades de un tamaño suficiente para proporcionar servicios, variedad de ocupaciones y un nivel de cultura necesario para una equilibrada muestra representativa de la población de la sociedad moderna.
- **Limitación del tamaño de la ciudad:** El crecimiento de las ciudades debe ser limitado, de modo que sus habitantes puedan vivir cerca del trabajo, tiendas, centros sociales, cerca de otros habitantes y cerca también del campo abierto.
- **Servicios:** El tejido de la ciudad debe ser suficientemente abierto para permitir viviendas con jardín privado, espacios adecuados para colegios y otros propósitos funcionales así como de parques y recorridos verdes.
- **Relación entre ciudad y campo:** El área de la ciudad debe ser definida, una gran área alrededor de ella reservada permanentemente para agricultura; de este modo permitiendo a los granjeros tener asegurado un mercado cercano, y a los habitantes de la ciudad el beneficio de estar cercanos al campo.
- **Control de planeamiento:** El planeamiento previo de toda la estructura de la ciudad, incluyendo el esquema rodado, un *zoning* funcional, la fijación de una densidad máxima; el control de la construcción de edificios respecto a la calidad y diseño pero permitiendo variedad individual; diseño del paisaje de los jardines y plantación de un modo hábil.
- **Barrios residenciales:** La ciudad dividida en distritos, cada uno de ellos hasta cierto punto una entidad social y de desarrollo.
- **Propiedad de la tierra unificada:** la totalidad del emplazamiento, incluida la zona agrícola, debe estar bajo propiedad de una fundación o ser casi-estatal; haciendo posible el control del planeamiento a través de convenios de arrendamiento y asegurando el elemento social en el valor de la tierra para la comunidad.
- **Empresa Cooperativa y Municipal:** Experimentación progresiva en nuevas formas de empresas sociales en ciertos campos, sin abandonar la libertad individual general en la industria y el comercio.

Otro de los conceptos de Howard era el de la **Ciudad Social**. Esta se fundamenta en el modo en que varias ciudades jardín se agrupaban alrededor de una mayor unidad por medio del ferrocarril. Su visión de la regulación del transporte, explicado por Stephen Porter (Potter & Open University. *New Towns Study Unit*, 1976), se puede resumir en lo siguiente:

En 1898, como hoy, había básicamente cuatro modos de transporte: a pie, en bicicleta, transporte público y transporte privado, la intensidad del uso de los cuales estaba en este orden. En el diseño de la Ciudad Jardín Howard dio al transporte peatonal la prioridad, localizando todos los servicios de modo que se maximizase la accesibilidad peatonal. Este punto de partida dio origen a un nuevo modo de diseño urbano, con una localización periférica de la industria, una zona central administrativa, y un centro comercial y de ocio en la forma de un *Cristal Palace* peatonal y de forma circular, haciéndolo cercano a cada habitante de la ciudad, de modo que el habitante más lejano se encuentre a 550 m. Sin incrementar la densidad residencial por encima de lo que Howard consideraba deseable, era obviamente imposible para este sistema peatonal

poseer una población mayor a 30.000. El método sugerido para resolver este problema era crear un *cluster* de ciudades o Ciudad Social, que consistía en seis Ciudades Jardín peatonales alrededor de una ciudad central mayor, todas ellas unidas por una red de trenes de tránsito rápido. La filosofía subyacente de Howard en esto es clara: el modo universal, transporte a pie, extendido ocasionalmente por el uso de la bicicleta, determinaban la escala y la localización de los usos en la Ciudad Jardín. Más allá de esta escala, un sistema muy eficiente de transporte público extendía el rango peatonal y permitía a la forma urbana expandirse sin destrozar su accesibilidad peatonal.

Las densidades previstas para las ciudades jardín de Letchworth y Welwyn estaban en torno a las treinta viviendas por hectárea, y cada uno de los *close* que conformaban una unidad residencial acomodaba entre doce y treinta viviendas. Los comercios no debían estar a más de un kilómetro a pie de cualquier área de la ciudad. Proponía una población para la ciudad social de unos 250.000hab.

Estos planteamientos de las Ciudades Jardín fueron un punto de partida importante y muy influyente en el desarrollo de las *New Towns*, sobre todo en las *New Towns* de la primera generación, tanto en la distribución de los usos, como en las densidades utilizadas.

El bagaje heredado por las New Towns de la Ciudad jardín

Las *New Towns* comparten muchas de las ideas que conforman las Ciudades Jardín, aunque adaptadas a las necesidades y poblaciones del momento.

The New Towns were essentially an evolution of the Garden City concept, up-scaled in size of population and strategic economic purpose, and with very different methods of delivery, reflecting the specific political and social contexts in which they were developed. ⁴⁰ (TCPA, 2014)

Uno de los puntos fuertes que las *New Towns* heredan de la ciudad jardín es el tema ambiental, la importancia que se le da al paisaje y a su integración en el conjunto construido. La capacidad de dignificar la ciudad utilizando y aprovechando los beneficios de la naturaleza.

Las relaciones entre lo urbano y lo rural serán una de las discusiones iniciadas por las ciudades jardín y que continúan a lo largo de los años gracias a las *New Towns*. Se trata de encontrar la densidad justa para poder mantener un ambiente urbano que incorpora espacios verdes y forman una comunidad que no sea considerada como suburbana.

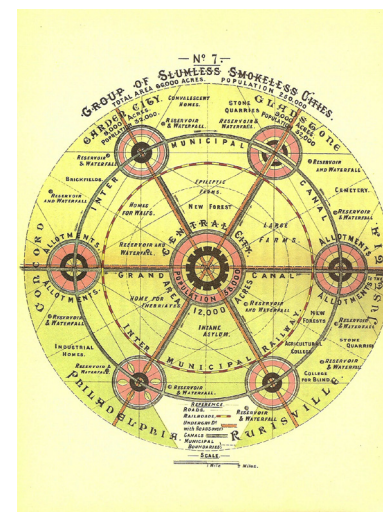
Si hacemos una comparación de las características de las *New Towns* con los puntos principales con que Frederic Osborn definía la ciudad jardín, enumerados anteriormente, veremos en qué conceptos se asemejan, y por tanto heredan de las ciudades jardín, y cuáles las hacen diferenciarse.

- Dispersión planeada:

Éste es precisamente el objetivo que las *New Towns* tienen. Al descentralizar y descongestionar las metrópolis, persiguen formar comunidades y ciudades autosuficientes que no dependan de la ciudad primitiva. Si surgen para servir de centro económico para la regeneración de un área deprimida, el primer objetivo es el de crear una industria válida que atraiga a nueva población a esas áreas. Estas nuevas ciudades deben cumplir las cuatro funciones que, provistas equilibradamente, confieren actividad y equilibrio a la ciudad: vivir, recrearse, trabajar y circular.

- Limitación del tamaño de la ciudad:

Todas las *New Towns* poseen un tamaño limitado que se fija en el *master plan* por el



2.32_La Ciudad Social de Howard

⁴⁰ Trad.: Las *New Towns* fueron esencialmente la evolución del concepto de la Ciudad Jardín, escalado en tamaño de población y de objetivo de estrategia económica, y con muy distintos modelos de entrega, reflejando los específicos contextos sociales y políticos en los que fueron desarrolladas.

que se regula la construcción de la ciudad. Las de la primera generación son de menor población y con las distancias medidas en su mayoría por el acceso a pie. En las de la segunda, de mayor población y tamaño, con el aumento de la movilidad y posesión de coches privados, las distintas partes de la ciudad se distancian más y es posible desplazarse entre ellas en coche; aun así la distancia a los puntos de servicio básico se sigue midiendo por los trayectos a pie. De este modo evitan el desarrollo continuo que se produce en las capitales, que es un problema en las mega ciudades.

- Servicios:

Las *New Towns* intentan proveer de varias tipologías de vivienda que acojan a esa población variada. Vemos como en la mayor parte de ellas, a excepción de Thamesmead y Cumbernauld la tipología predominante es la de edificación de baja densidad con jardines privados. Los equipamientos se sitúan en áreas rodeadas de espacios verdes y abiertos. Y las provisiones de espacios verdes son muy generosas, con parques, bosques y espacios agrícolas.

- Relación entre ciudad y campo:

Se suelen rodear de un *green belt* que las limita, conectado a los parques y espacios verdes de la ciudad formando un gran sistema de espacios verdes de recreo y naturales, al infraestructura verde. Existe el contraste entre lo edificado y el elemento verde. Sin embargo, las áreas reservadas para la agricultura son más características de la primera generación que de las pertenecientes a la segunda.

- Control de planeamiento:

Todos estos aspectos quedan estudiados y definidos en el master plan que regula todas las condiciones y el proceso de desarrollo urbanístico. Los primeros con una flexibilidad menor y los segundos con mayor posibilidad de adaptación a cambios y necesidades, mientras que la Ciudad Jardín posee unos planes muy definidos.

- Barrios residenciales:

Las unidades vecinales forman entidades autosuficientes, que poseen centros locales que cubren sus necesidades básicas. En alguna de las *New Towns* varias unidades vecinales se agrupan formando los distritos que cuentan a su vez con equipamientos asociados.

- Propiedad de la tierra unificada:

En las *New Towns* se crean las *Development Corporations*, que siendo autónomas, rinden cuentas al estado y se encargan de todo el proceso, desde adquirir las tierras, completar el planeamiento y construir la ciudad, hasta entregarla posteriormente a unas nuevas fundaciones que se hacen cargo de las *New Towns* una vez finalizadas.

- Empresa Cooperativa y Municipal:

Esta última característica, no se desarrolla en las *New Towns*, al igual que tampoco queda reflejado en ellas el concepto de ciudad social.

Las ideas del Urbanismo Moderno y Le Corbusier sobre la ciudad y el urbanismo son una constante en sus planteamientos urbanos, y quedan reflejadas en muchos de los libros, dos de ellos considerado como imprescindibles en el discurso urbanístico, *Los tres establecimientos humanos*, publicado en 1946 (Le Corbusier, 1964) y *La Carta de Atenas*, realizada en 1933 y publicada en 1943 (Le Corbusier, 1971). Al no ser este el tema principal del estudio, sólo enumeraremos brevemente los planteamientos en que se basan.

En *La Carta de Atenas* (en adelante LCA), no sólo se plantean los problemas de la ciudad, sino también las soluciones o recomendaciones para resolver estos problemas. Todo el discurso se ordena a partir de cinco apartados: la vivienda, el recreo, el trabajo, la circulación y los edificios históricos.

El autor reconoce que la ciudad tradicional está obsoleta, por su gran crecimiento y superpoblación, causas que inciden sobre los problemas de salud en gran parte de la población y las malas condiciones de habitabilidad en las viviendas. También la disposición en la ciudad de las distintas funciones sin orden alguno, unas conexiones pésimas entre las viviendas y los lugares de trabajo y una escasa provisión de espacios abiertos y verdes.

Distingue cuatro funciones fundamentales en la ciudad: el trabajo, la residencia, el recreo y la circulación. Dando especial importancia a las necesarias relaciones de los habitantes con los espacios verdes y la naturaleza, los parques, las áreas de recreo y equipamientos deportivos, hasta el punto de plantear el emplazamiento de los edificios detrás del encaje de los árboles.

Las relaciones de la ciudad con la región en la que se inserta serán un tema fundamental y también el modo en el que asentamiento se adapta al territorio, aprovechando la topografía y las mejores orientaciones. Por tanto, los planes serán una necesidad de primer orden para la definición de la nueva ciudad. Se utiliza el principio de zonificación de los usos de la ciudad como un orden estructurante, separando unos usos de otros por amplias zonas de espacios verdes. Aparece la propuesta de ciudades autosuficientes y no satélites dependientes de la metrópoli, con sus partes conectadas entre sí a una distancia mínima. Algo que Le Corbusier aplicaría a la Ciudad Radiante, separando claramente sus usos y estableciendo un orden jerárquico a partir de un eje central.

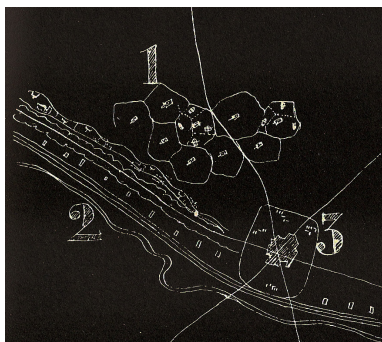
Se propone la densificación de las áreas residenciales en edificios en altura y muy separados entre sí dejando la mayor parte del espacio en planta baja libre para el verde. Mantiene la densidad de la ciudad constante en toda su extensión. Se propone un uso más restrictivo del espacio, compara los niveles de ocupación del suelo entre la ciudad radiante - 25 hectáreas - con las 200 necesarias para la construcción de los mismos alojamientos, pero siguiendo el modelo de la ciudad jardín, decantando el paso de la ciudad jardín horizontal a la ciudad jardín vertical, los inmueble-villa.

Plantea la elevación del sistema viario separándolo del terreno y permitiendo que se crucen los distintos tráfico a distintas alturas. Piensa que es necesaria la jerarquización de las vías de tráfico a través del sistema de "las siete vías" (7vs) para regular la circulación, y conseguir, en función del tráfico que soportan y los núcleos de la ciudad o región que conectan, una estructura general equilibrada y de mayor eficacia. Y, por supuesto, la separación de los tráfico rodado y peatonal.

El bagaje heredado por las New Towns del Urbanismo moderno

Las *New Towns* coinciden con los planteamientos del Movimiento Moderno en varios aspectos, uno de ellos es que pensaban que creando un nuevo asentamiento y rompiendo con el pasado, cambiaría el modo de enfrentarse a los problemas existentes y se podía crear una sociedad mejor en un marco adecuado sin cargas por tradiciones superadas.

Al contrario de las propuestas de Le Corbusier, el enfoque respecto al tratamiento de las preexistencias no es tan contundente, las preexistencias que le confieren carácter a los asentamientos



2.33_Imagen de los tres establecimientos humanos de Le Corbusier.

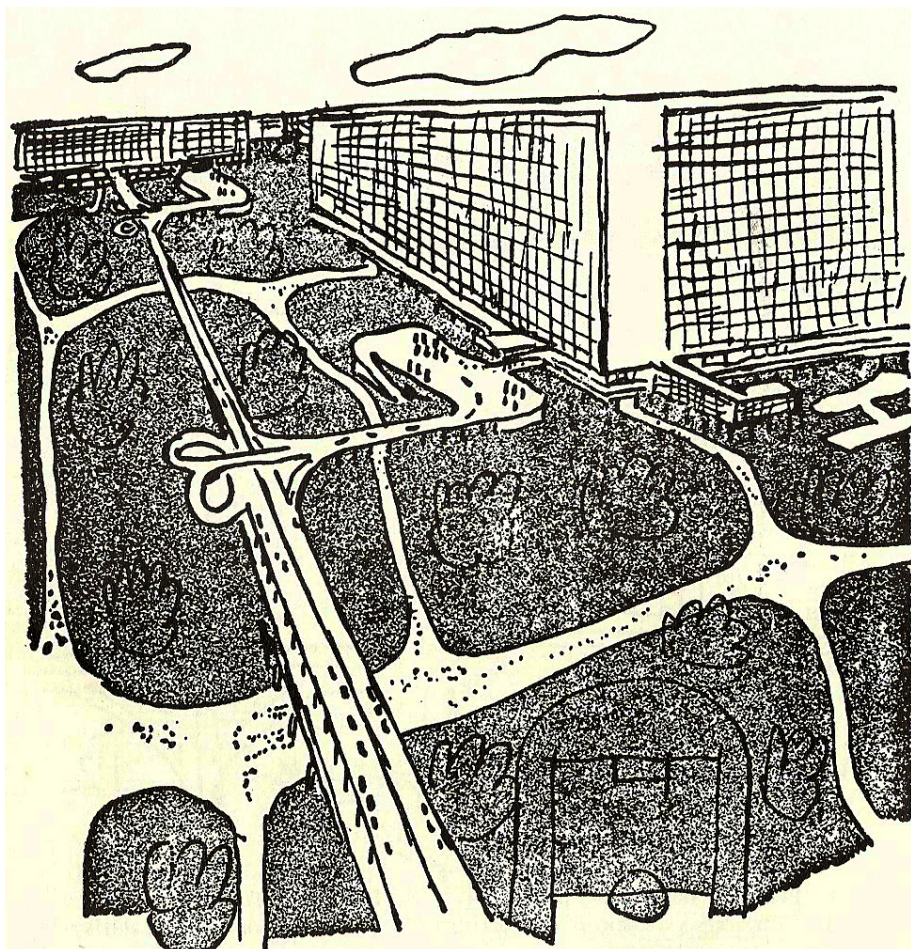
se mantienen e integran tal cual dentro del nuevo plan para la ciudad. No se reemplazan ni se recomponen tejidos sino que se intentan relaciones directas con él.

Veamos de un modo más general cómo las aportaciones de la ciudad moderna se han aplicado en las *New Towns*. Para hacer este análisis más claro vamos a ordenarlo según tres cuestiones básicas.

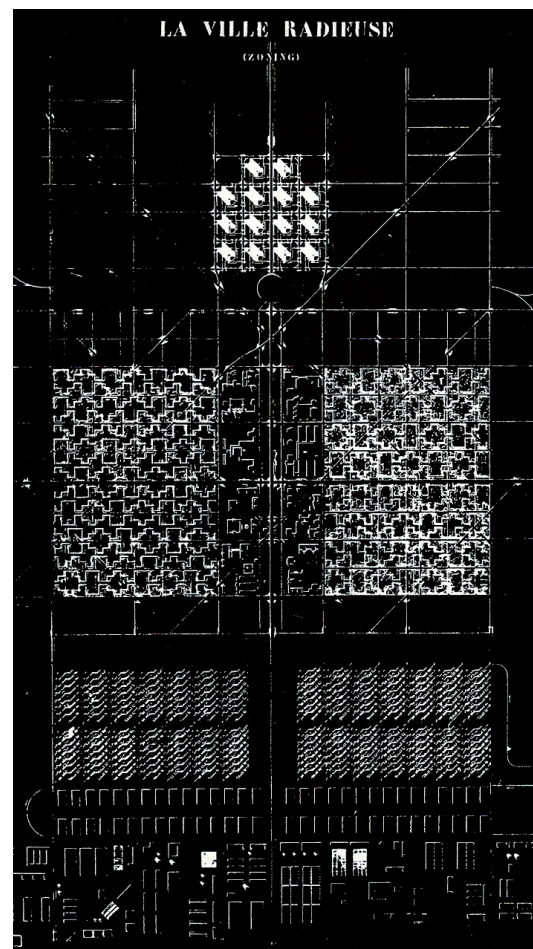
La primera cuestión es relativa a **las formas de relación con el territorio**. En el discurso preliminar de LCA (Le Corbusier, 1971), Jean Giraudoux en su primer párrafo dice:

[...] puesto que cada hombre posee la Tierra y cada ciudadano su país, con el mismo derecho que todos los demás hombres y ciudadanos, no hay más política humana y nacional que la que ambiciona facilitar al hombre el ejercicio de esta igualdad [...] y a todo niño que nace, idéntico regalo de bienvenida[...]

Declaración que anticipa de algún modo el concepto de sostenibilidad, según el Informe Brundland de 1987, uno de los retos de la sociedad actual, la necesidad de preservar las condiciones y oportunidades del territorio para que futuras generaciones puedan también hacer uso de ellas. Haciendo referencia a las *New Towns*, las áreas designadas son áreas que se han valorado apelando a sus condiciones óptimas para el desarrollo, que aun estando dedicadas a la agricultura no son áreas de un carácter o condiciones naturales suficientemente valiosas, y poseen las condiciones básicas para el desarrollo de las nuevas ciudades, conexiones con ferrocarriles y carreteras nacionales que conectan con las grandes ciudades existentes.



2.34_Dibujo de Le Corbusier donde observa la separación del tráfico rodado del peatonal.



2.35_La Ciudad Radiante de Le Corbusier.

El concepto de región y plan regional, enunciado años antes por *la Regional Planning Association of America*, encabezada por Lewis Mumford (Mumford, 1966)

Entiendo la región como el lugar donde se levanta la ciudad y no el territorio vinculado a ella

y recogido en el artículo 1º de la 1ª parte de LCA (Le Corbusier, 1971) :

La ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región [...] el plan de la ciudad no es más que uno de los elementos de este todo que constituye el plan regional.

No podemos ver de modo alguno las ciudades como entes completamente independientes y aislados del resto del territorio. Ya que lo que suceda en ciudades o territorios cercanos o lejanos va a influenciar en las condiciones de la misma. Es necesario que miremos el territorio existente como un todo. Se necesita de un plan regional antes de acometer cualquier transformación importante que afecte al resto. De este modo es como se estudió el territorio en Inglaterra cuando se decidió por la solución que llevaría a la construcción de las *New Towns*. No sólo se propician unas condiciones favorables de desarrollo para un territorio extenso que gravita sobre el Gran Londres, sino que se apela a las virtudes de su enclave, a la importancia de mantener las condiciones favorables de un valle, de preservar unos paisajes, para potenciar el valor añadido de la futura ciudad pero, sobre todo, como algo esencial que permita mantener unas condiciones de vida y unas señas de identidad a una población que se extiende más allá de esos límites urbanos.

El ensalzamiento de sus condiciones naturales y sus aportaciones a la urbanización. Se recoge como otro de los principios del Urbanismo Moderno (artículo 40) establece:

Deben estimarse los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, mar, etc. (...) se trata no sólo de preservar las bellezas naturales sino también de reparar los ultrajes que algunas de ellas hayan podido sufrir; por último, la actividad humana ha de crear lugares y paisajes según un programa (...) Un empleo fecundo de las horas libres forjará una salud y un espíritu verdaderos a los habitantes de las ciudades.

Una defensa de la protección de nuestro medio delegando a la consideración primordial del paisaje y a un nivel de disfrute programado, regulado, las posibilidades de armonizar territorio y urbanización. Es necesario mantener las características del territorio en el que se urbaniza y conseguir un equilibrio entre lo nuevo y el paisaje existente, manteniéndolo y respetándolo. Queda enfatizado en otro de los textos de Le Corbusier en *Los tres establecimientos humanos* (Le Corbusier, 1964), marcando así un salto cualitativo en las relaciones históricas entre ciudad y territorio.

La naturaleza se inscribe en el contrato. Queda firmado el pacto con la naturaleza

Harlow o Milton Keynes son ejemplos, que veremos más detalladamente, apuestan por la mixtura entre paisaje natural y urbano, el tratamiento y calidad de sus zonas verdes, el respeto por los valles existentes y adaptación de la nueva edificación a la geografía existente. La proporción elevada de las zonas verdes frente a la densidad de población, tiene argumentos y más garantías de éxito frente a los problemas de futuro y calidad de vida. Estas mismas bases las comparan la mayoría de las *New Towns* desarrolladas.

Y la regulación de las formas de ocupación. El artículo 35 de LCA señala:

El estatuto del suelo deberá poseer la diversidad correspondiente a las necesidades que hay que satisfacer. Así, la densidad de población, o la relación entre la superficie libre y la edificada, podrán variar según las funciones, el lugar y el clima.

Esta regulación debe además ser previsor y marcar directrices para su desarrollo a medio y largo. Importante punto en la concepción de las *New Towns* ya que no llegarían a sus poblaciones previstas hasta muchos años después de haber sido iniciadas. LCA recomendaba “unas previsiones que abarquen cierto espacio de tiempo: cincuenta años, por ejemplo”. Harlow (1947) hizo balance, 50 años después, al aproximarse a la estimación de 80.000 habitantes en su plan inicial; Milton Keynes (1967), veinte años después, sólo hizo una previsión para dos décadas.

La segunda cuestión es **la estructura urbana**. Frederick Gibberd (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952) defiende un método para la organización de la ciudad en distintas áreas de trabajo, vivienda y entretenimiento, y conectar estas áreas por un sistema viario en el que el tráfico pueda fluir fácilmente, considera, al igual que en LCA (artículo 77), las cuatro funciones principales del urbanismo como son la de habitar, trabajar, recrearse y circular. Se estudia muy bien cada una de las partes integrantes de la ciudad que han de cumplir estas funciones y se disponen de forma que todas ellas formen un conjunto, adaptándose al territorio. A su vez, la estructura del plan la vincula a la propia definición del *Civic Design* (arte de ordenar edificios y grupos de edificios, entre ellos y con el paisaje) y a su preocupación central: los espacios entre los edificios. Aunando el tratamiento del paisaje con los principios de orden de la modernidad.

Los espacios verdes toman una gran importancia en las *New Towns*, herederas de las ciudades jardín, y son siempre uno de los objetivos principales. Las industrias consiguen la categoría que se merecen dentro de la ciudad. Muestra de ello es como en las *New Towns* Harlow y Milton Keynes, las industrias se estudian con tanta profundidad como las áreas residenciales y se insertan dentro de un elemento verde.

La modernidad parte de una clasificación de usos, de la posibilidad de cubrir las prerrogativas óptimas de las principales funciones urbanas, por separado y en sus relaciones directas e indirectas buscando equilibrio entre calidad de vida, dinámica urbana y oportunidades sociales. De modo que cada una de ellas esté presente en la ciudad en su medida, ya que la carencia o exceso de alguna de ellas creará problemas. En la distintas generaciones de las *New Towns* hemos visto cambios en este apartado, en las de la primera generación se seguía un *zoning* más estricto por sectores (Stevenage, Harlow) a una mezcla y diversidad en los usos siguiendo siempre un orden y una jerarquía marcada por las distancias y el equilibrio como en Milton Keynes, como se expone en LCA –artículo 78- introduciendo el “orden y clasificación” en la asignación de funciones y emplazamientos compatibilizando y favoreciendo las relaciones entre el mayor número posible de funciones.

En Harlow, de nuevo, se produce orden y clasificación por usos pero también existe jerarquía, en el uso residencial, el de servicios o el recreativo, prevaleciendo como criterio de orden la distribución equitativa y la accesibilidad.

Respecto a la **red viaria**, destacamos tres recomendaciones que inciden en la vigencia de los principios de la ciudad moderna.

Una, la separación de tráfico. En el artículo 62 de LCA se especifica que “el peatón debe poder seguir caminos distintos a los del automóvil”, algo que va asociado al esquema Radburn de 1928, que con el paso del tiempo fue demostrando sus ventajas y que Buchanan ⁴¹ en los años 60 retomó para dar solución al tráfico de Londres. Este principio se utiliza en las *New Towns* donde se separan los tráfico y se disponen de viarios independientes, pasando los peatones y bicicletas en los espacios verdes y se peatonalizan los centros de las ciudades.

Dos, su diferenciación según su destino. Desde las vías vinculadas a vivienda hasta las grandes arterias de tráfico (artículo 63 de LCA). Lo que supone incidir en una clasificación y en una jerarquización de la red. Se establece una malla reticular que favorece una circulación fluida al tiempo que protege el interior de cada sector, o unidad residencial en algunas *new towns*, de los inconvenientes de un tráfico rápido y ajeno a su población. Los aciertos se verán reflejados años más tarde en la estructura urbana de la *New Town* de Milton Keynes, en la que la malla de dimensiones aproximadas –cerca de 1km

41 En 1963 se publica el informe de “Tráfico en la ciudad” dirigido por Colin Buchanan y encargado por el ministerio de transportes. Se demuestra que el tráfico no puede crecer de un modo continuado sin destruir el ambiente urbano, por lo que la finalidad de los planes urbanísticos no debe ser la de proveer todo el espacio necesario al tráfico, sino la conservación y mejora de la calidad de vida en la ciudad y adaptar el tráfico a los espacios disponibles. Se adoptó como un documento legal para el uso de vehículos a motor en ciudades de todo el país.

por 1km- no tiene la complejidad de las 7Vs de Le Corbusier pero sí un mismo interés por ordenar, clasificar y mejorar las condiciones de movilidad y de bienestar general.

Y, por último, de la capacidad de la estructura urbana para hacer comprensible la propia constitución global y parcial de la ciudad o intervención urbana. De un sumatorio de acontecimientos casuales nunca surge una imagen clara de ciudad. Esta es un continuo espacial con episodios y secuencias que se suceden dentro de una estructura más o menos coherente y, por tanto, comprensible. Hay que ver si sus elementos suman o restan orden y claridad a la ciudad o si aportan algo a su funcionamiento, a saber utilizarla e interpretarla.

En Harlow, es algo claro, el centro se sitúa en la parte alta de la ciudad de modo que es visible desde todos sus puntos sirviendo de referencia visual al residente y visitante. Milton Keynes sin embargo, aun teniendo una estructura muy clara, a veces no es tan exitosa en este aspecto, por ejemplo desde la visión de la persona en el coche, ya que en todas sus calles poseen el mismo ancho, la secuencia de rotondas y la ausencia de edificación vinculada al viario y de hitos reconocibles desde la calzada hace a veces difícil la orientación. En el proyecto original de Thamesmead, el orden y comprensión de la ciudad era clara, los elementos edificados verticales de más altura y densidad son lo que se focalizaban en el centro que daba frente al río.

La tercera y última cuestión es la relativa a **las unidades compositivas**, uno de los grandes logros de la modernidad y posiblemente el más denostado: su forma de hacer ciudad a partir de reglas de composición que superan los cánones clásicos. La fórmula la explicitará Le Corbusier en *Precisiones* (Le Corbusier, 1978) al resumirla en:

COMPOSICIÓN = Naturaleza + Geometría

Una fórmula que habla de Naturaleza en sentido amplio, como algo que enriquecerá la composición, precisa: "Uno de los más auténticos títulos de la arquitectura contemporánea para gratitud de los ciudadanos será haber introducido los árboles en todos los trazados urbanos". Y también de geometría como ";relaciones!", una palabra entre signos de admiración.

Relaciones, entre una misma función y entre funciones distintas, los volúmenes edificados, verticales y horizontales, sus relaciones con los espacios verdes, llenos, vacíos. Relaciones no siempre directas, con múltiples superposiciones, repeticiones, series, módulos, sin recursos formales forzados -ejes de simetría-. Con la apreciación siempre de los resultados tridimensionales, su lectura visual. Se utilizarán en los proyectos con multitud de intenciones y de compromisos. Veremos de qué modo están presentes las unidades compositivas en los modelos que vamos a analizar.

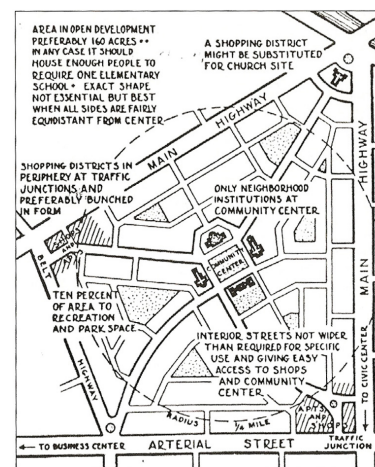
2.3.3

Las Unidades Vecinales

E. Howard en su diagrama de ciudad jardín, publicado en 1898, dividía la ciudad en cinco distritos formados por unos 5.000 habitantes cada uno, además cada uno de ellos poseería servicios propios como tiendas o colegios accesibles a pie desde sus viviendas. Este será el embrión de la idea de las unidades residenciales que serían desarrolladas más adelante por Clarence Perry y otros urbanistas en el Plan regional para Nueva York de 1920.

C. Perry las definió como el área de influencia de una escuela primaria, extendiéndose en cualquier dirección una distancia de unos tres cuartos o media milla y conteniendo a unas 1.000 familias, o unos 5.000 habitantes (en términos de unidad familiar de la época), rodeada por vías principales del tráfico y una red de culs-de-sac en el interior de las mismas. Situándose el centro comunitario en el centro de la misma y las tiendas en sus extremos, en las intersecciones de las vías de tráfico principales.

Clarence Stein partiendo de la idea de las unidades vecinales de Perry, profundizó en la misma fijándose en la influencia en las mismas de la propiedad masiva y el uso del vehículo privado.



Perry. Esquema de una unidad vecinal. 1920.

2.36_La Unidad Vecinal de Clarence Perry.

Propuso la separación de tráficos peatonal-local y rodado, el peatonal saliendo de la parte trasera de las viviendas y uniéndose en el espacio libre entre las viviendas y cruzando por debajo de las rutas de tráfico rodado. Por otra parte, jerarquizó el sistema rodado en tres categorías: viales primarios que conectan con los distribuidores locales, viales de acceso locales y los cul-de-sac que servían a un pequeño grupo de viviendas.

Un ejemplo construido de estas ideas es Radburn en New Jersey entre 1920 y 1930, donde se separa el tráfico, siendo esta la primera unidad vecinal donde se aplica la separación de tráficos. El salto de esta idea surgida en Estado Unidos a Gran Bretaña se debe a Alker Tripp. Posteriormente esta idea se aplicó en el planeamiento inglés y a las *New Towns* al introducirse como recomendación en el *Dudley Report* de 1944.

El bagaje heredado por las *New Towns* de las Unidades vecinales

El concepto de las Unidades Vecinales tiene especial importancia e influencia en el desarrollo de las *New Towns* aunque su aplicación en Inglaterra no se inicia con ellas, ya que se utilizó previamente, sí se generaliza su uso en las *New Towns* de las distintas generaciones. Estas unidades resuelven los tres problemas que se planteaban en esos momentos como son la separación y jerarquización de tráficos, la autonomía de las agrupaciones de población por su dotación correspondiente de equipamientos y la ciudad como agregado de varias unidades.

Las unidades residenciales en las primeras *New Towns*, **Mark I**, como en su origen, eran dimensionadas de modo que tuviesen una escuela primaria situada en su centro y se pudiese acceder a ella a pie desde las viviendas, con sus espacios abiertos y áreas verdes y una media de población de 3.000 hab. La adición de varias de estas unidades forma un distrito que está asociado a una escuela secundaria, con unos 15.000 habitantes. Lo que no aplicaron de las ideas iniciales de Perry fue colocar las tiendas en las intersecciones y las colocaron en el centro de las unidades.

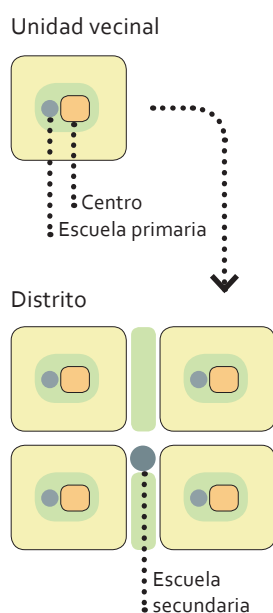
En las ciudades del **Mark II** se deja de lado la agrupación de unidades vecinales que da forma a la ciudad y se propone una ciudad más compacta y densa con un centro urbano predominante.

Con el paso de los años se recupera su aplicación en las *New Towns* del **Mark III**. El concepto se va modificando y adaptando a las nuevas necesidades y cambios en la sociedad, como el aumento de usuarios de automóviles y de vehículos por habitantes. Este cambio en parte estuvo influenciado por el artículo publicado en 1963 por Christopher Alexander, *A City is not a tree*, donde echaba abajo la idea de las unidades residenciales introvertidas y defendía que la gente poseía distintas necesidades de acceso a servicios y equipamientos, y que las ciudades que se habían desarrollado y evolucionado de un modo natural poseían una estructura interna más compleja con áreas solapadas de comercio y de colegios de educación primaria. Proponía que los urbanistas reprodujesen esta variedad existente así como la libertad de elección de sus habitantes.

El plan para Milton Keynes publicado en 1969 recogía estas ideas utilizando unidades vecinales más abiertas y compartiendo sus centros entre varias unidades colindantes y situándolos en los límites de dichas unidades (como propuso en un inicio Perry).

Respecto a la separación del tráfico, es un concepto que se aplica en muchas *New Towns* en todas las escalas de la ciudad como veremos reflejado en los ejemplos analizados, su aplicación en los centros urbanos en Harlow, en las conexiones de las distintas unidades residenciales en Milton Keynes o en los pasos y separación a distintos niveles de los tráficos en las unidades vecinales en Thamesmead.

Una diferencia de aplicación de esta idea en las *New Towns*, es que las viviendas en vez de ser aisladas se construyeron en hilera y que los garajes se agrupaban en la parte trasera de las viviendas.



2.37_Diagrama de la formación del distrito como agregación de las unidades vecinales.

En la introducción del *New Towns Committee Report*, se refiere el tipo de arquitectura y el modo de agrupación que se busca que se utilice en las *New Towns*, más bien se explicita que se deja abierta la elección del modo de hacerlo, para que de ese modo se evite la monotonía y se ofrezca un interés añadido a las ciudades, satisfaciendo las preferencias individuales de sus habitantes.

Our recommendations do not imply that there should be any one standardised pattern of physical or social structure. [...] In particular we have avoided any dogmatism as to the types of dwellings that should be provided, and as to their grouping and styles of architecture. [...] and every personal preference can be met, whether it be for single family dwellings with large gardens, terrace houses, blocks of flats, or tower-dwellings. The satisfaction of the diverse preferences of different people gives opportunity for avoiding architectural monotony and adding to the interest of a town. What is true of architecture and of grouping is true also of many other aspects and functions of a town. ⁴² (Great Britain. New Towns Committee, 1946)

Sorprende que pese a indicarse de este modo tan explícito en el informe la posibilidad de utilizar cualquier tipología de agrupación (viviendas unifamiliares aisladas con grandes jardines, viviendas en hilera, bloques de viviendas o torres) la mayoría de las nuevas ciudades, sobre todo las de la primera generación, optasen por construir en sus unidades vecinales mayormente una única tipología, la de viviendas en hilera desarrolladas con baja altura y densidad, no utilizando bloques de viviendas o torres de mayor altura.

Aunque sí que siguen los preceptos dictados por el Movimiento Moderno en cuanto al planeamiento de las ciudades es cierto que la arquitectura moderna no queda reflejada como dominante en la edificación de las *New Towns*. A excepción del desarrollo de los centros de las ciudades en algunas de ellas, el resto de edificios y mayoritariamente las viviendas siguen manteniendo la herencia de la tradición inglesa, utilizando viviendas aisladas o en hilera de dos alturas con jardines propios.

Aun así, varios arquitectos modernos como Lubetkin o Gibberd pertenecientes al grupo MARS⁴³, estuvieron relacionados con la construcción de las *New Towns*. Lubetkin trabajó en Peterlee y Gibberd, además de en el diseño urbano de Harlow, diseñó un área de viviendas en el barrio de Mark Hall North, donde después de mantener discusiones con el ministerio, construyó el primer edificio en altura en 1951, *The Lawn*. ⁴⁴

Mumford (Mumford, 1966) considera que las *New Towns* además de ser nuevas en su constitución política y social, lo son también en su expresión arquitectónica, aunque las considera monótonas por el desconocimiento de las variaciones de Unwin.

En cambio, la zona industrial tanto por su despliegue como por sus edificios, ofrece una gran vitalidad arquitectónica; ya sea que las fábricas pertenezcan a las corporaciones o las construya la Development Corporation de ciudades y las alquile, ellas ocupan lugares espaciosos, con accesos bien situados para los edificios de la administración, y su arquitectura es a menudo, creadora, fresca, vigorosa y alegre. (Mumford, 1966)

Las viviendas suelen alinearse en hileras cortas de dos pisos, con cuatro u ocho viviendas por hilera con garajes y jardín. El aspecto exterior de las viviendas construidas seguían también la tradición inglesa de las unifamiliares, Josep Maria Montaner explica las características formales de las viviendas que se construyeron en la primera generación de las *New Towns*:

Los criterios modernos de la estricta separación racionalista de funciones entroncan con unos rasgos formales retroactivos que son los de la casa unifamiliar de la ciudad jardín: cubiertas inclinadas, muros de carga de ladrillo en gran parte vistos en el exterior, zócalos y elementos de madera pintada, porches y balconillos. Todos los conjuntos eran pintorescos y en ellos se daba preponderancia a los árboles y a la vegetación, tanto a la existente como a la plantada. (Montaner, 2015)

⁴² Trad.: Nuestras recomendaciones no implican que deba haber ninguna estructura social ni patrón físico estandarizado [...] En particular hemos evitado cualquier dogmatismo sobre los tipos de vivienda que deben de ser proporcionadas, así como sobre su agrupación o estilo arquitectónico. [...] y cualquier preferencia personal puede ser conseguida, ya sean viviendas unifamiliares aisladas con grandes jardines, viviendas en hilera, bloques de viviendas o torres. La satisfacción de las diversas preferencias de las distintas personas ofrece una oportunidad de evitar la monotonía y añadir interés a la ciudad. Lo que es válido para la arquitectura y para su agrupación, lo es también para otros muchos aspectos de la ciudad.

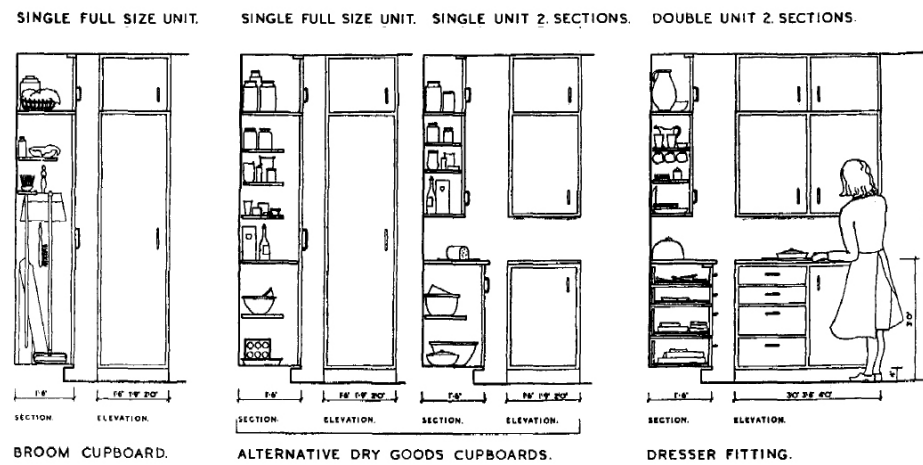
⁴³ Nombre de un grupo de arquitectos de gran influencia que desarrollaron su actividad en Inglaterra en los años 30. Pertenecen a la escuela del Movimiento Moderno y poseían una visión futurista de lo que debía de ser la vida moderna en el futuro.

⁴⁴ Se analizará con más detalle en el capítulo dedicado a Harlow.

La influencia del *Dudley report* de 1944 y sus recomendaciones se pueden apreciar en las *New Towns*, y sus estándares fueron aplicados hasta 1951. Se recomendaba un área mínima de 83 m², un salón de 15 a 18 m² y una habitación principal de 12 a 14 m², siendo la segunda y tercera habitaciones de 10 y 7 m² respectivamente.

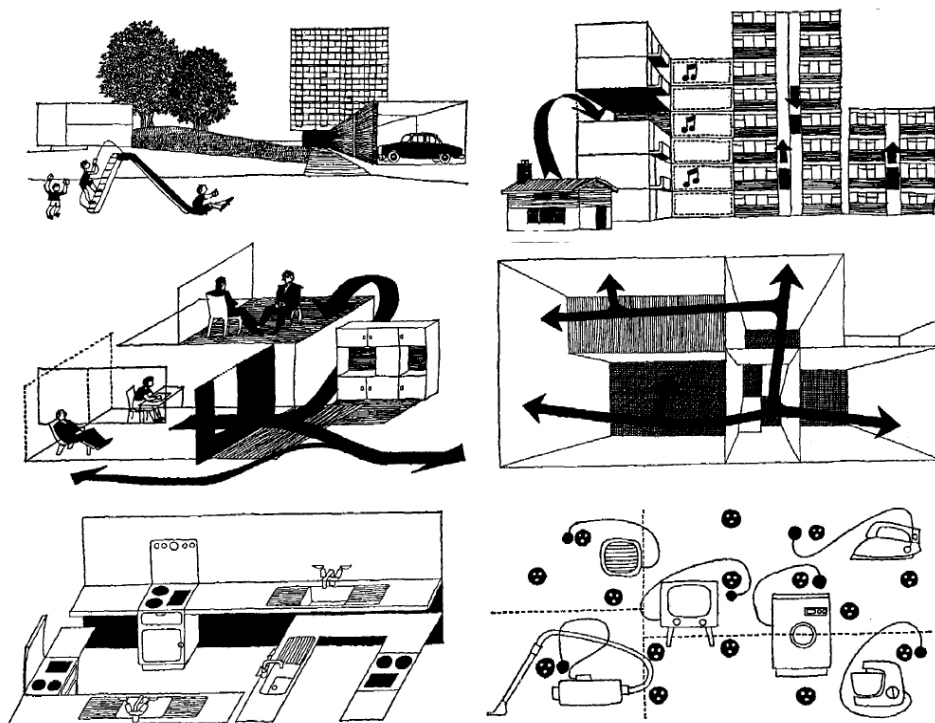
En 1961 se aprobaron los estándares del *Parker Morris Report, Homes for Today and Tomorrow*, una revisión de los de 1944 que definían los espacios, calefacción y otros servicios de las viviendas. El tamaño de los distintos espacios de las viviendas se calculó teniendo en cuenta el mobiliario necesario en cada una de ellas y el espacio requerido para moverse y realizar las tareas domésticas. Se empezaron a aplicar en 1969 en las *New Towns* y en 1969 fueron obligatorios para todas las viviendas sociales. (Burton & Hartley, 2003)

2.5. Kitchen fittings from the Dudley Report, 1944. Built-in cupboards were to help tenants keep their homes tidy.



2.38_Tipos de mobiliario para las cocinas incluidos en el *Dudley report* de 1944.

INSIDE THE DWELLING 17



2.4. Drawings by Gordon Cullen for the Parker Morris Report of 1961. The watchwords in the sixties, particularly among London designers, were communication and flexibility. Sockets in all rooms of the home were still considered a novelty. (MHLG, *Homes for Today and Tomorrow*, 1961)

2.39_Esquemas de Gordon Cullen para el *Parker Morris report* de 1961.

Aproximación a la definición urbanística de los proyectos de las *New Towns* británicas

- 3.1. Modelos para el análisis de las *New Towns*
- 3.2. Harlow
- 3.3. Thamesmead
- 3.4. Milton Keynes
- 3.5. Diagnóstico comparado de los modelos



3.1

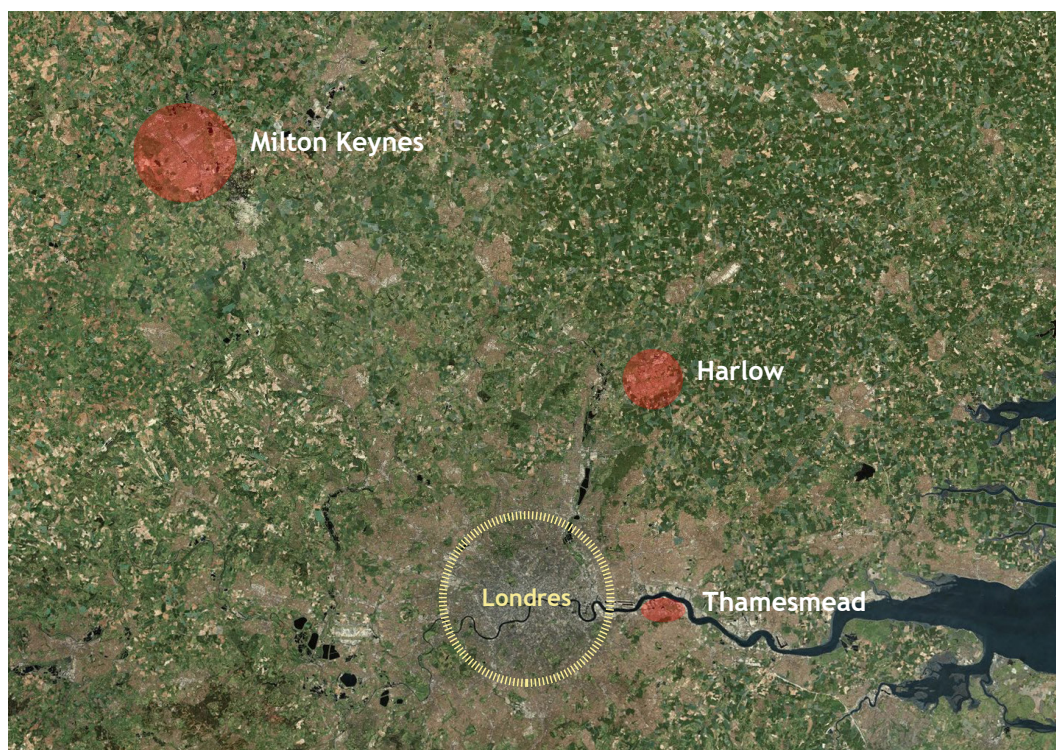
Modelos para el análisis de las *New Towns*

El presente capítulo pretende analizar en ejemplos construidos y con mayor detalle las características de las generaciones de *New Towns* enunciadas en el capítulo anterior, y profundizar en tres de ellas, cada una representante de una de las distintas Marks o fases. Una de las primeras *New Towns* construidas, y reflejo de las ideas iniciales más cercanas a la ciudad jardín y perteneciente al Mark I, es Harlow. Una de las últimas en ser construidas, perteneciente al Mark III, es Milton Keynes. Y como representativa del Mark II, se ha seleccionado a Thamesmead, aunque administrativamente se encuentra dentro de los límites del *Greater London Council*.

Milton Keynes y Harlow, como ya se ha introducido en el apartado anterior, poseen unas características diferenciadas en cuanto a la organización de su estructura urbana, sus sistemas viarios y usos del suelo. Coinciden en muchos puntos en el desarrollo de sus áreas residenciales, siendo de una densidad relativamente baja y con la mayoría de sus edificaciones de tres o cuatro alturas. Marcan el principio y fin de una época de construcción de nuevas ciudades.

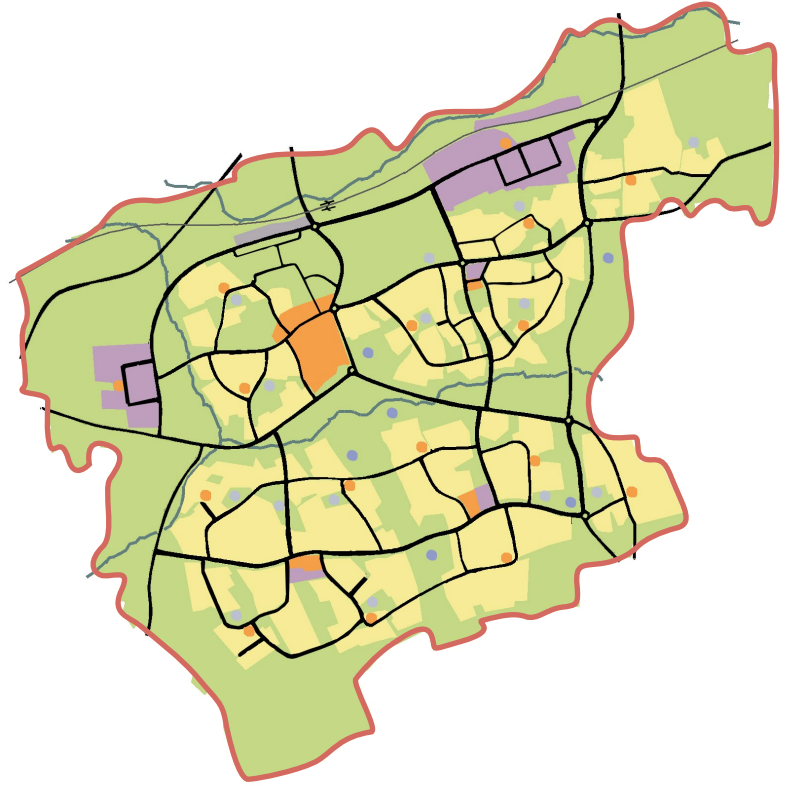
Se añade al estudio Thamesmead. Definida como una *new town in town*, desarrollada dentro del *Expanded Towns programme* por el London County Council, que pasó a ser en 1965 el *Greater London Council (GLC)*. Se sitúa cronológicamente en el Mark II, sigue las ideas y características formales utilizadas en Cumbernauld y la *New Town* no construida de Hook. Se localiza dentro del *green belt* de Londres, y por ello no puede ser denominada una *New Town*, sin embargo responde a los mismos ideales de las *New Towns* y pretende crear como ellas una sociedad autosuficiente, con provisión de zonas verdes, de empleo, centros comerciales y servicios para el uso de su población.

Analizaremos las *New Towns* siguiendo los mismos puntos en cada una de ellas, así como sus relaciones con el modelo de Ciudad Jardín o con el Movimiento Moderno. Primero, sus formas de asentamiento, las relaciones con el territorio, sus valores ambientales y paisajísticos y las preexistencias. Segundo, su estructura urbana y la distribución de usos del suelo, las unidades compositivas que forman la ciudad y el estudio detallado de una de sus partes más importantes, su centro cívico. Y tercero, para acabar, su evolución en el tiempo y su situación actual.



3.1_Localización de las tres *New Towns* en relación a Londres.

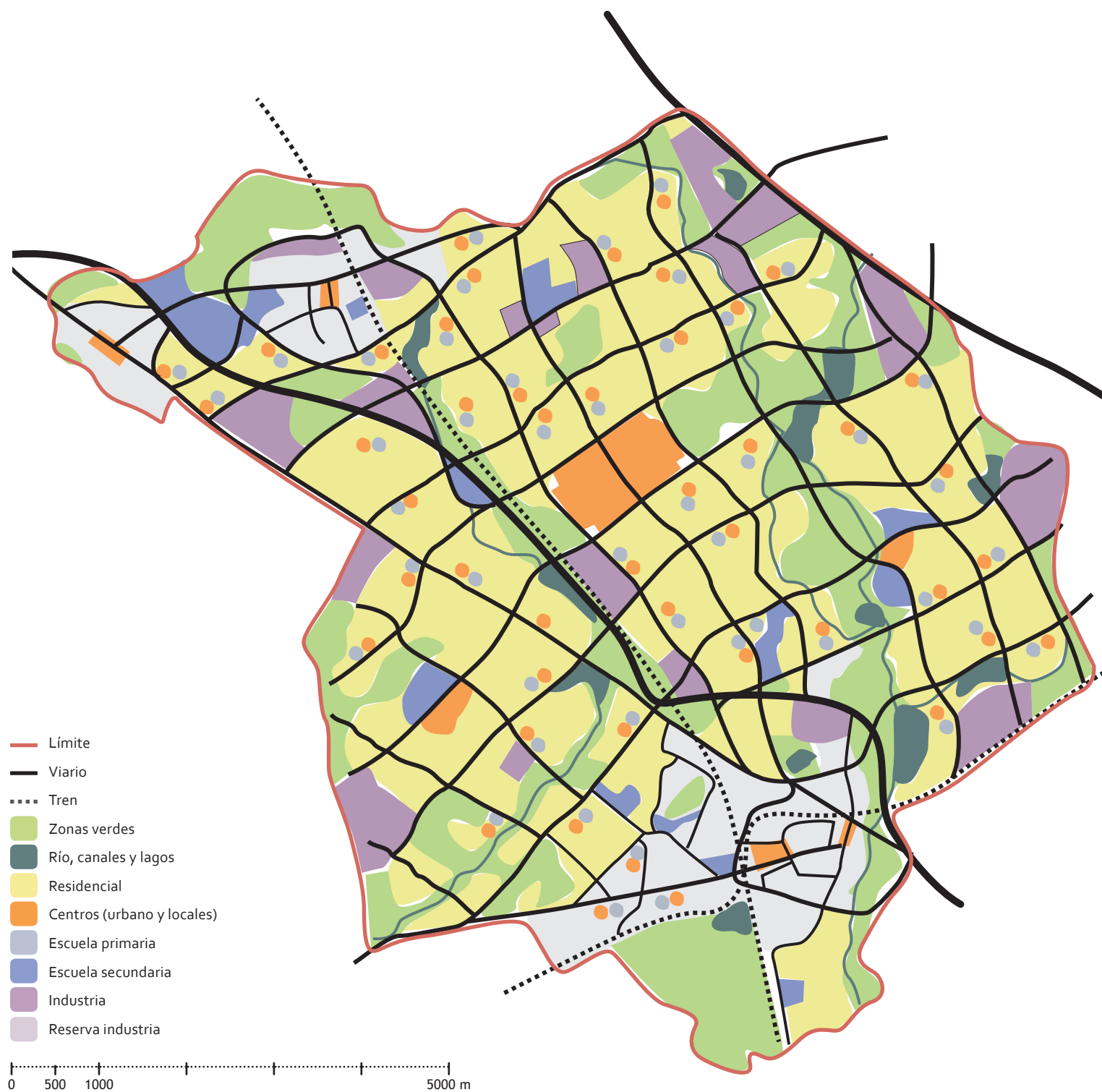
HARLOW



THAMESMEAD



MILTON KEYNES





3.2_ Vista aérea de Harlow

3.2

HARLOW 3

| | |
|--------------------------------|--|
| LOCALIZACIÓN | 37 km noreste de Londres |
| OBJETIVO | Ayudar en la descentralización de Londres |
| FECHA DE DESIGNACIÓN | 25 de marzo de 1947 |
| ÁREA DESIGNADA | 2.558 ha |
| POBLACIÓN EXISTENTE | 4.500 hab. |
| POBLACIÓN PROPUESTA | 60.000 hab. |
| POBLACION en 2011 | 81.944 en 34.620 viviendas (dato del TCPA, 2014) |
| AUTORIDAD LOCAL | Harlow District Council |
| DEVELOPMENT CORPORATION | Se cerró el 30 de septiembre de 1980 |



3.3_Masterplan de Harlow



3.4_Sir Frederick Gibberd



3.5_Harlow Development Corporation, 1947

Fue una de las ciudades propuestas por Abercrombie en su Plan de 1945 para la descentralización de Londres y se mantuvo su localización en el *New Towns Act* de 1946. En marzo de 1947 se acepta como posible localización por el Ministerio y es la cuarta *New Town* designada tras Stevenage, Crawley y Hemel Hempstead, aunque fue la primera en empezar a ser construida ya que las tres primeras en ser designadas no pudieron comenzar sus obras hasta años más tarde. Ese mismo año se forma el *Harlow Development Corporation*, responsable de la creación de la ciudad, su construcción física y del cuidado de sus aspectos sociales, que inicia su trabajo en Lobares y se traslada a Harlow en abril de 1948.

Su objetivo principal era el de absorber la población del noreste de Londres, sin embargo se nombran otros en su *master plan* que venían descritos ya en el *Reith report* como el de conseguir una comunidad social equilibrada, el atraer a una población industrial bien pagada, conseguir una comunidad equilibrada en edades y que la ciudad fuese autosuficiente.

El área designada cubre 2.588 hectáreas y está situada a 37 km de Londres. No poseía casi población y el terreno sobre el que se iba a asentar la nueva ciudad pertenecía a unas pocas familias aristocráticas que vieron los beneficios que podría reportar la construcción de la nueva ciudad, por lo que la construcción no se retrasó y las obras pudieron comenzar antes que en otras *New Towns*.

En las primeras propuestas para la creación de Harlow se planteaba una ciudad equilibrada para unos 60.000 habitantes. Posteriormente, durante su diseño y construcción, se amplió en 1952 en su segundo plan director a 80.000 habitantes aumentando la densidad utilizada y ajustándola para asumir el coste del suelo.

Sir Frederick Gibberd¹ fue un importante arquitecto de la época y el urbanista responsable del diseño de Harlow. Vivió allí desde su construcción hasta su muerte en 1984 y es también el autor del influyente libro *Town Design* (Gibberd, 1962).

Pertenecía al grupo MARS, que era la rama en Reino Unido de los CIAM, en enero de 1938 organizaron una exposición *New Architecture* a la que acudió Le Corbusier entre otros arquitectos del momento. Es en esta ocasión y en otra visitas anteriores a Inglaterra de los miembros del CIAM que se fijó que la Arquitectura Moderna debería ser el modelo a seguir en adelante en el Reino Unido. Gibberd haría también que numerosos arquitectos importantes de la época estuviesen involucrados en la construcción de Harlow y construyesen barrios o viviendas allí. Gibberd hizo una gran labor en el diseño y la concepción de las *New Towns*, aunando las bondades del movimiento moderno y de la ciudad jardín.

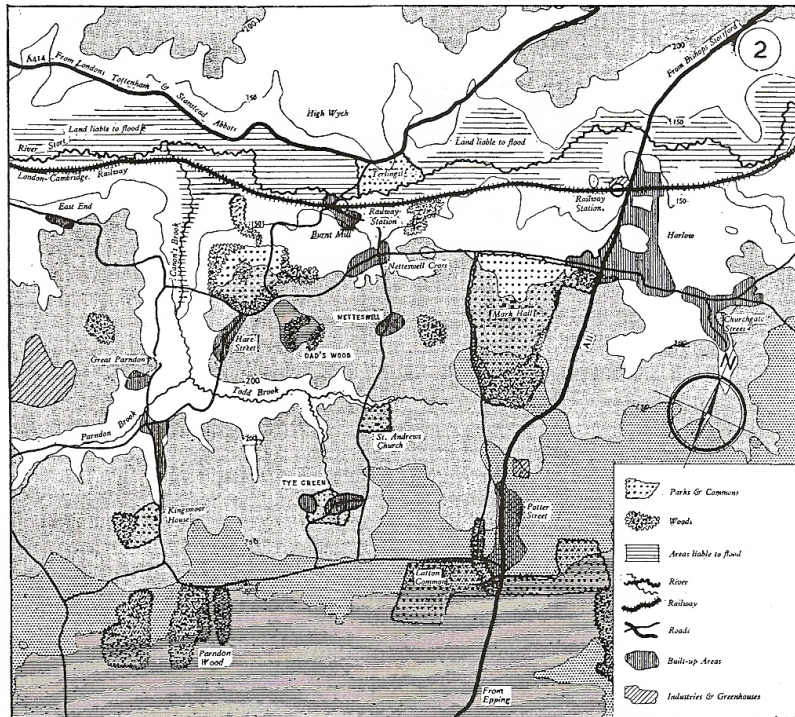
*Gibberd, like Abercrombie, sought to combine Modernism with the objectives of the Garden Cities Movement. For Harlow, he produced a masterplan that aimed to achieve Ebenezer Howard's goal for a self-contained town, combining the qualities of the urban and the rural – the Essex landscape allowed him to pioneer the new discipline of the landscape architecture. Meanwhile, the buildings were to include a number of showcases of modern architecture, including Britain's first high-rise apartment block.*² (Alexander, 2009: 31)

¹ Fue miembro del *Royal Institute of British Architects*, *Royal Town Planning Institute* y del *Institute of Landscape Architects*. Director de la *Architectural Association School of Architecture* y presidente del *Building Centre*.

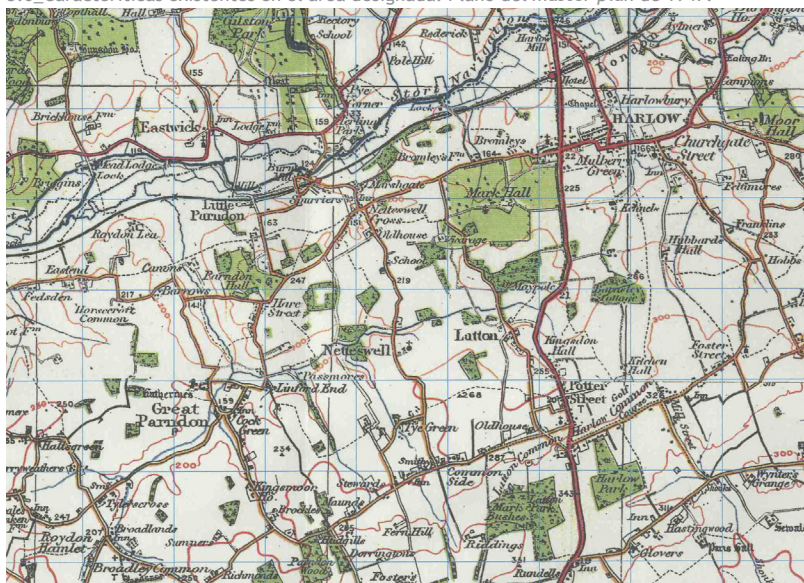
² Trad: Gibberd, como Abercrombie, procuró combinar el Movimiento Moderno con los objetivos de la Ciudad Jardín. Para Harlow preparó un plan director que intentaba conseguir, como Ebenezer Howard, el propósito para una ciudad autosuficiente de combinar las cualidades de lo urbano y lo rural; el paisaje de Essex le permitió ser uno de los pioneros de la nueva el pionero de la nueva disciplina de la arquitectura paisajística. Mientras que entre los edificios creados se incluyen ejemplos de la arquitectura moderna, entre ellos se encuentra e primer edificio residencial en altura.

Harlow³ se sitúa entre Londres y Cambridge. La población existente era de unos 4.500 hab. y estaba concentrada en dos núcleos, Old Harlow y Potter Street, además de algunas granjas aisladas en las tierras agrícolas.

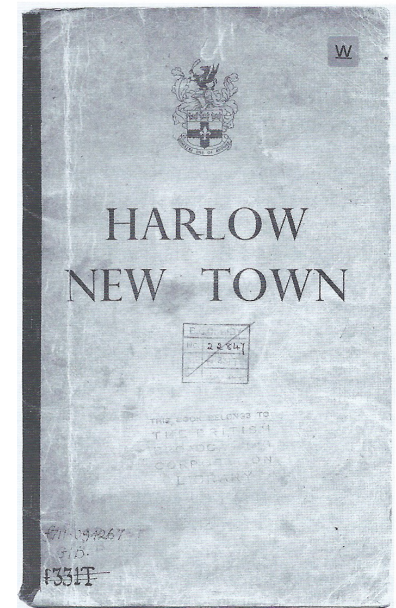
En la selección del área se tuvo en cuenta las vías de comunicación ya existentes, su conexión con el ferrocarril, el tener acceso a las carreteras y el río. La calidad de su paisaje también fue clave para su selección. El área finalmente designada posee una forma rectangular y posee un uso rural en su mayoría. Físicamente posee dos valles; al norte, el del río Stort, donde se localizan el ferrocarril y la comunicación viaria principal con Londres; al sur, el de Todd Brook junto con algunos bosques. Este paisaje existente es el que marca el modo de asentamiento de la ciudad que se inserta adaptándose a él y tratando de sacarle el máximo partido.



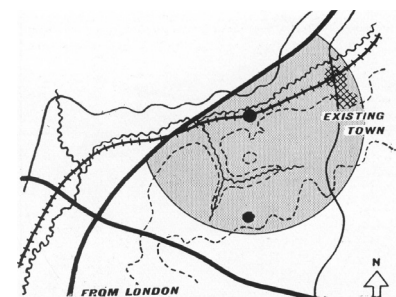
3.6 Características existentes en el área designada. Plano del master plan de 1947.



3.7 Preexistencias en el área designada.



3.8 Master Plan de Harlow



3.9 Esquema del área designada, a la derecha se observa Old Harlow, en línea discontinua se aprecian los valles y en continua las carreteras. Las vías del tren se distinguen al norte.

3 La mayoría de la explicaciones de cómo se organiza la ciudad de este punto y los siguientes han sido extraídas de master plan y de los informes anuales de la corporación de desarrollo de Harlow. (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952; Harlow Development Corporation, 1981).



3.10_Old Harlow en 1930.



3.11_Pub The Kings Head en Potter Street, 1930.



3.12_Oficina de correos en Potter Street, 1920.



3.13_Calle Churchgate, 1930.

TO RESIDENTS AND OTHERS INTERESTED
in the Parishes of Harlow, Latton, Netteswell, Roydon, Great
I arndon, Little Parndon, Sawbridgeworth, High Wych, Gilston
and Eastwick.

DO YOU KNOW THAT

The proposal for a New Town at Harlow may mean that

1. On 6,714 acres in the above parishes a town will be built which will house up to 60,000 people.
2. A Development Corporation set up by the Minister of Town and Country Planning will purchase the whole area with all houses and buildings. This Corporation will plan and build the new town and will be in almost absolute control of the uses to which the area may be put.
3. Any existing houses or premises which do not interfere with the plans and are not required by the Corporation can be let to present tenants but no letting may be granted which can prevent development plans. No one knows what these plans may be.
4. If the ground on which your house stands is wanted you will be evicted. You will have the offer of alternative accommodation. You will lose the protection of the Rent Restriction Acts and will have to pay the rent fixed by the Corporation.
5. If you own a house the compensation payable is the 1939 value with a possible addition of up to 60 per cent. if you also occupy it. If then or afterwards you wish to purchase a similar property in another district (you cannot buy one here) this compensation is very unlikely to be sufficient to pay for it.
6. There is only one way you can help yourself—resist now. Objections must be lodged before November 1st. Join with others who object by becoming a member of:

THE HARLOW AND DISTRICT DEFENCE ASSOCIATION.

3.14_Panfleto informativo destinado a los habitantes de Old Harlow en contra de los planes para la construcción del nuevo Harlow. *Harlow and district defence association*



3.15_Mulberry Green, sobre 1920.

Tal y como recoge F. Gibberd en la memoria del plan (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952) la estructura general se organiza del siguiente modo:

The average town of today has a pyramidal growth, with large buildings tightly built in a congested centre, getting decreasingly smaller and more widely spaced until they are a loose sprawl on the perimeter. The various functions of the town – a place to work, to live and to play – are confused, as is the circulation between its various parts.

The accepted method of solving these problems is to organize the Town into distinct areas for work, home and play; to connect these areas by a road pattern in which traffic can flow easily; and to surround the whole area by a well-defined agricultural belt. Industry is planned as a zone adjacent to the railway with immediate access to the regional road pattern. Housing is arranged as a series of distinct neighbourhood units of from 6.000 to 15.000 people; the business area is near to industry and the Main Shopping centre planned between the housing and business areas.⁴

En el plan se siguen casi al pie de la letra los principios del movimiento moderno, y del modelo de la ciudad dado por la CIAM (Castiñeira Palou & Corominas, 1977), que se han enunciado anteriormente, la zonificación de los cuatro principales usos necesarios en la ciudad, el trabajo, la residencia, el recreo y la circulación. La conexión y relación entre los distintos usos se plantea para facilitar la accesibilidad y las relaciones entre ellos. Años más tarde se discutiría y revisaría si la solución de la zonificación adoptada en esta *New Town* y en tantas otras fue acertada.

Gibberd pretende que, a pesar de ser una ciudad nueva, no pierda carácter ni se convierta en una ciudad monótona; es por ello que se basa en el paisaje y el territorio en el que se inserta, para crear espacios y barrios con un espíritu y esencia que provengan del lugar donde es creada, manteniendo su historia y los elementos que le confieren carácter, tratando de imitar el que poseen ciudades históricas.

It is the urban quality which one senses in Edinburgh, Bath, Oxford and Florence which must be captured in the New Town of Harlow; for unless it is captured then it cannot be called a town in the essential meaning of the word.⁵ (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952)

Para conseguirlo, en este mismo texto explica cómo debe conseguirse, ya que no es sólo la suma de varios usos. Es determinante la naturaleza de los edificios (arquitectura) y las relaciones de los edificios entre sí, el diseño cívico (*Civic Design*). Este último debe de pensarse en tres dimensiones, en volumen, no solamente en el plano, debe existir continuidad tanto en los edificios como en los espacios que éstos contienen y para que no resulten monótonos han de ser variados en tamaño, forma y altura y estar en contraste con la naturaleza.

La siguiente cuestión a la que Gibberd da importancia en el plan es el cómo conseguir que una ciudad construida de la nada posea raíces del pasado. Para ello defiende que el lugar donde se desarrollaría la nueva ciudad ya posee historia y tradición que hay que conservar, tanto en edificios como viviendas e iglesias como en áreas naturales como colinas, valles, bosques o ríos.

The plan for the new town, therefore, seeks to preserve the form of the landscape and all the buildings of any worth, and to integrate them with the new buildings.⁶ (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952)

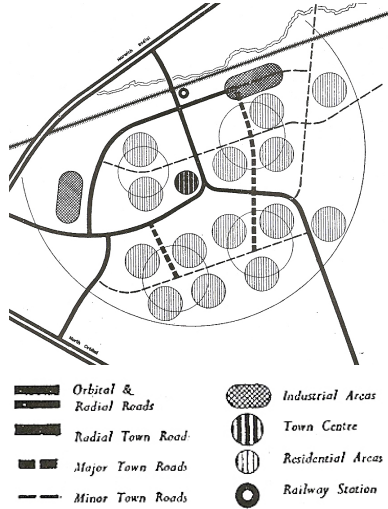
En este caso la opción es de conservar y realzar las características propias del lugar en el que se insertará la ciudad, para poder conferirle de ese modo un carácter propio, aspecto que se defiende también en el movimiento moderno que propone adaptarse al territorio, aprovechando la topografía y las mejores orientaciones.

4 Trad: La ciudad promedio hoy día posee un crecimiento piramidal, con grandes edificios construidos de un modo ajustado en un centro congestionado, decreciendo y espaciándose hasta que se convierten en dispersión urbana en perímetro de la misma. Las distintas funciones de la ciudad – sitios para trabajar, vivir y recrearse – están confusos. Así como los espacios de circulación entre las distintas partes.

El método aceptado para resolver estos problemas es el de organizar la ciudad en distintas áreas para el trabajo, la vivienda y el recreo, el conectar estas áreas por un sistema viario en el que el tráfico fluya fácilmente y el rodear toda el área por un cinturón verde bien definido. La industria se planea como un área adyacente al tren y con acceso inmediato a la red viaria de nivel regional. Las viviendas se organizan en series de unidades residenciales diferenciadas con una población variable de 6.000 a 15.000 habitantes, el área de negocios se sitúa cerca de la industria y de centro comercial principal localizado entre el área residencial y la de negocios.

5 Trad.: Es la calidad urbana que uno percibe en Edimburgo, Bath, Oxford y Florencia la que debe ser capturada en la *New Town* de Harlow, y a menos que sea captada no podrá llamarse una ciudad en el sentido esencial de la palabra.

6 Trad.: Por lo tanto, el plan para la ciudad busca preservar la forma del paisaje y todos los edificios de valor, así como integrarlos con los nuevos edificios.

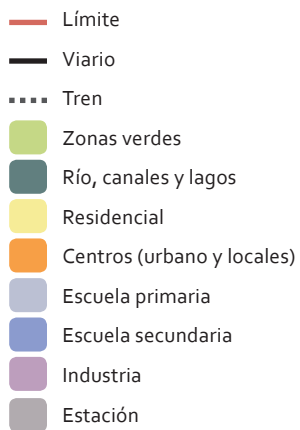


3.16_Diagrama de la estructura de la ciudad del master plan de 1947.

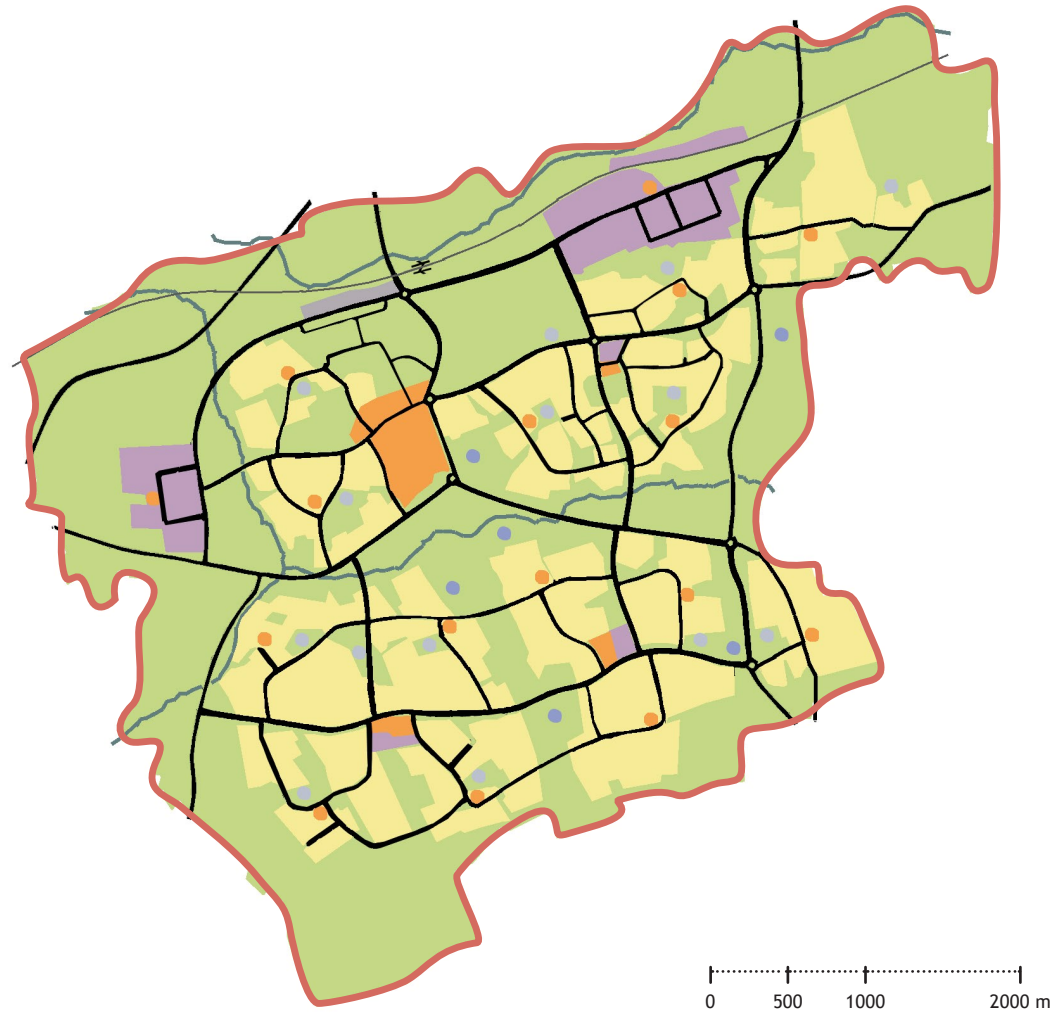
La nueva ciudad, con un perímetro casi rectangular, se diseña al oeste de la ciudad existente de Harlow, al sur del primer valle y en paralelo al ferrocarril. Al noreste y oeste se sitúan las zonas industriales, en relación directa con el ferrocarril, y en el centro del área, al sur del ferrocarril y del primer valle, se sitúa el centro urbano. Así las áreas con más movimiento de vehículos se sitúan cercanas a los accesos de la ciudad en tren y por la carretera hacia Londres. Se crea una nueva estación de trenes y se mantiene la antigua de Harlow como un apeadero.

A ambos lados del centro se disponen dos áreas residenciales, quedando el segundo valle al sur de las mismas, el de Todd Brook, en medio del área global designada. Al sur de este segundo valle, que se deja como zona rural, se sitúan las otras dos áreas residenciales y al este del centro la tercera área residencial. Las viviendas están siempre localizadas en las partes altas de la ciudad, en las colinas y libres del tráfico principal de paso. Las áreas residenciales se compactan en agrupaciones diferenciadas para dejar entre ellas cuñas de espacios verdes.

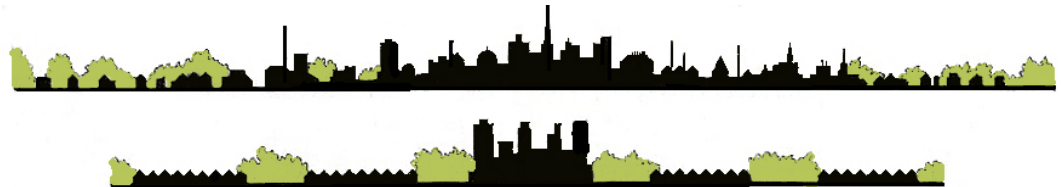
El valle central de la ciudad incorpora unas *parkways* que dirigen el tráfico al centro urbano. Acorde con los preceptos de Howard, se rodea la ciudad de un cinturón verde, limitándola y aislándola de sus pueblos vecinos.



3.17_Usos del suelo en el master plan de Harlow



3.18_Sección de un centro urbano típico y sección de Harlow, donde se aprecian los espacios verdes entre las unidades vecinales.



Se puede decir que la ciudad posee un eje de simetría norte-sur de modo que a ambos lados exista un equilibrio entre la industria y las zonas residenciales. Se pretende crear un contraste entre el área urbana y la natural, pero integradas de modo que formen un paisaje homogéneo. La ciudad queda de este modo dividida en cuatro sectores separados también por áreas verdes.

El plan director solo definió las áreas de algunas de las funciones de la ciudad como la residencial, las docentes o los espacios abiertos. Solo un tercio del área designada se definió con números. Sin embargo sí que se especificaba en el mismo que los bosques, ciertas áreas verdes y agrícolas se mantendrían sin modificarse.

| USO DEL SUELO | ÁREA (hectáreas) | % |
|--|------------------|------|
| Residencial | 895 | 34.8 |
| Industrial | 150 | 5.9 |
| Otros usos: transporte, educación, edificios públicos, almacenes, oficinas, tiendas... | 414 | 16 |
| Espacios abiertos, incluyendo uso agrícola y áreas verdes acondicionadas y naturales | 1.118 | 43.3 |
| TOTAL | 2.577 | 100 |

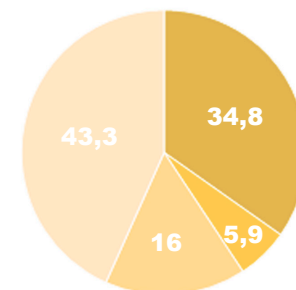
Las áreas destinadas a los distintos usos del suelo quedaron del siguiente modo una vez construida la ciudad, los datos son de un análisis realizado en 1970 y que aparece en el último informe anual de 1980, antes de que se cerrase la corporación de desarrollo de Harlow ese mismo año. (Burton & Hartley, 2003). Como se puede observar un 40% de la superficie designada se dedica a espacio abiertos, confiando de este modo una gran importancia al paisaje existente que se mantiene y a los nuevos espacios verdes creados alrededor de las viviendas, lo que constituye, de algún modo, un ejemplo de aplicación de las ideas enunciadas por Howard.

Sistema Viario. Existen dos escalas de vías principales en Harlow, los distribuidores primarios que conectan la ciudad con la región, y los secundarios que conectan las distintas partes de la ciudad. En el proyecto, el principal camino de comunicación con la ciudad discurre por el valle norte, la llamada Norwich Radial, y, al oeste con la North Orbital, que debía crearse y que nunca se creó. De éstas salen ramificaciones verticales, los distribuidores secundarios, que las unen al centro y a las zonas industriales, y de éstos a su vez salen otros de menor entidad que las conectan con las zonas residenciales del sur. Horizontalmente y en paralelo al valle de Todd Brook, otro eje conecta las áreas residenciales entre sí. En otra tercera categoría encontramos las vías interiores de las áreas residenciales y los *close* que dan acceso a las viviendas.

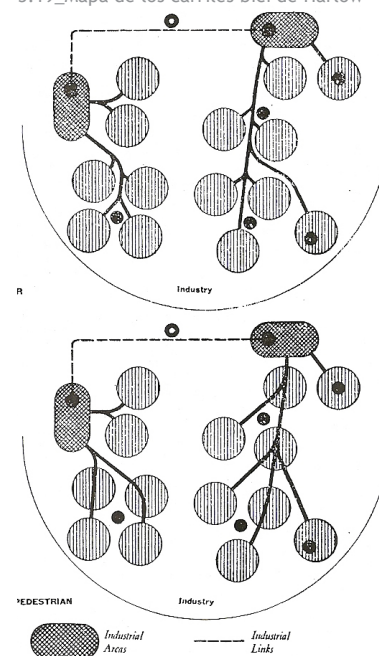
En el diseño del sistema viario se partía de la base que tan solo el 10% de la población poseería coche, lo que posteriormente crearía problemas. El transporte público mantenía un recorrido radial conectando las áreas residenciales e industriales con el centro.

Se crea también un sistema independiente de caminos para peatones y sendas para ciclistas que atraviesan y conectan las áreas residenciales con el resto de la ciudad, tomando siempre el recorrido más corto entre los diferentes puntos. Harlow posee uno de las redes de vías ciclistas más extensa del país, estas vías so en su mayoría carreteras previas del área designada.

Las **áreas industriales** principales se sitúan adyacentes al ferrocarril, con acceso directo al viario e interconectadas entre sí. Se disponen dos núcleos, este y oeste, para una mejor distribución del tráfico y para establecer una conexión visual verde entre el centro de la ciudad y las colinas del norte. La densidad media es de 75 personas por hectárea y unos 16.000 trabajadores, un 20% de la población total. Hay áreas de reserva para posibles ampliaciones de las industrias. Se crean dos zonas industriales secundarias en los centros de las unidades vecinales del sur de Bush Fair y Staple Tye.



3.19_Mapa de los carriles bici de Harlow



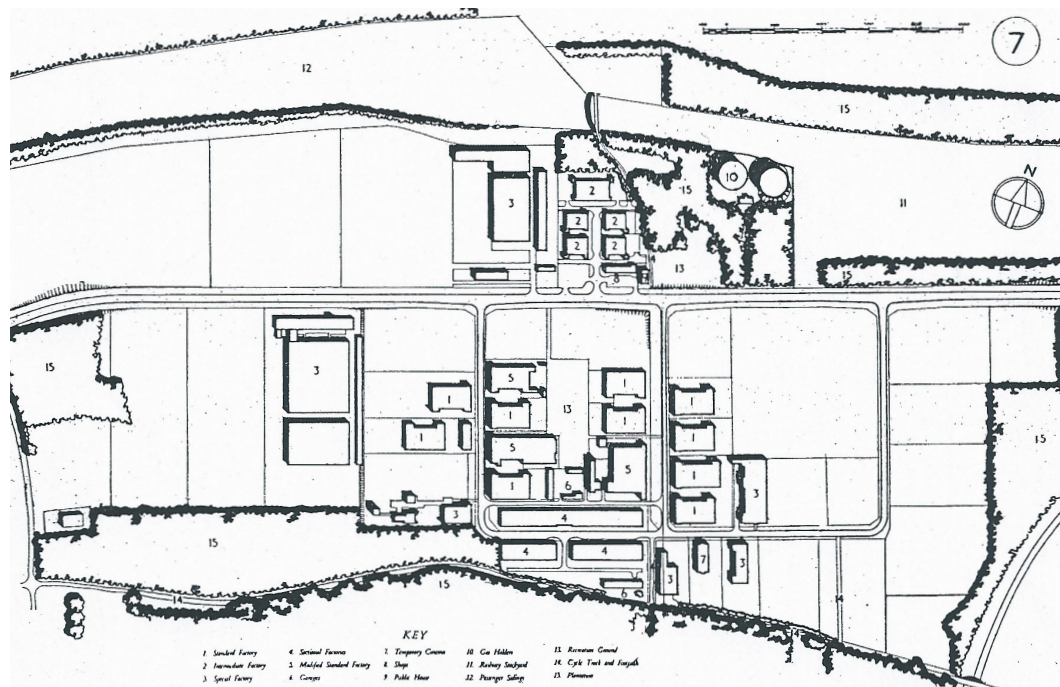
3.20_Conexiones del centro urbano con las áreas industriales. Arriba, rodadas. Abajo, peatonales y sendas ciclistas



3.21_Área industrial del este, Temple Fields durante su construcción en 1950.



3.23_Área industrial del este, Temple Fields, vista actual.



3.22_Área industrial del este, Temple Fields.

El área este, Temple Fields, es de unas 100 hectáreas. La calle principal, Edimburgh Way, de este a oeste, se dispone en una malla viaria que da forma rectangular a los solares; los más alejados se adaptarán al territorio al que lindan. Las parcelas del norte poseen conexión directa al ferrocarril y la posibilidad, en caso necesario, de la conexión al río. En el centro del área se sitúan tiendas, restaurantes y salas de reuniones. El área del oeste de unas 75 hectáreas, Pinnacle, se desarrolla de modo similar a la del este pero con una escala menor y con edificios de únicamente de una altura.

En las **áreas residenciales**, se mantienen las viviendas y dotaciones existentes y se integran con el diseño de las partes nuevas, el pueblo existente de Harlow se mantiene y amplía. Se sitúan en los puntos altos de percepción del paisaje, dejando entre ellas los valles, cuñas de espacios abiertos⁷, lo suficientemente anchos para poder tener visuales amplias, situando en ellos los espacios deportivos, zonas que al mismo tiempo convergen en el centro de la ciudad. Las viviendas quedan libres de las principales vías de tráfico, lo que favorecerá la calidad ambiental de su entorno y la seguridad de sus calles.

En el plan de 1947 se proponía una densidad de 97 personas por hectárea. En el plan de 1952 se amplió este ratio y se proponían densidades netas de 37 viviendas por hectárea o de 124 personas por hectárea, con una equilibrada distribución entre viviendas en venta o en alquiler. Fue por esta razón la ampliación de 20.000 habitantes entre la población deseada inicialmente.

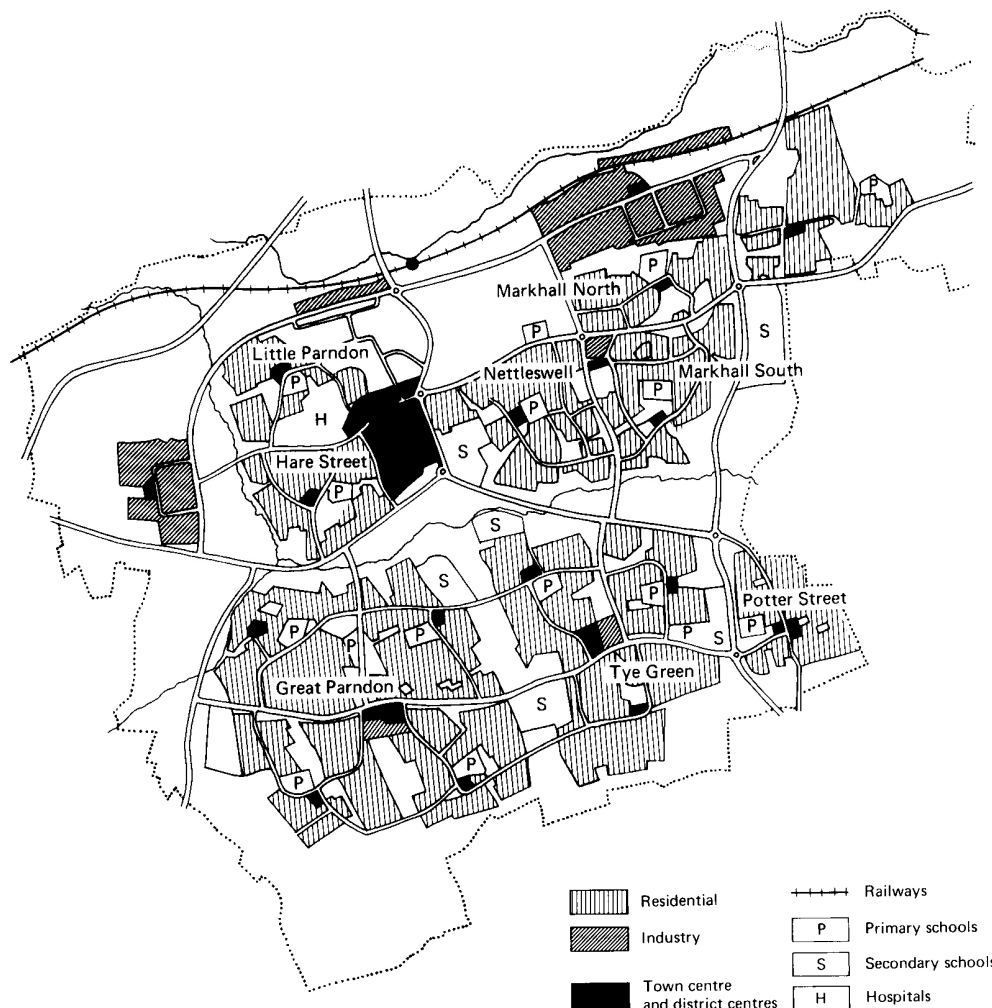
El **centro de la ciudad** es un centro compacto y denso al lado de la estación de trenes, que sirve tanto a Harlow como a ciudades y pueblos de los alrededores. Se encuentra situado desde el valle norte el Stort hacia el sur y en la cima de la colina de Dad's Wood dominando así las cuatro áreas residenciales de la ciudad.

El **paisaje** es uno de los aspectos más importantes dentro del desarrollo de la ciudad. Se dejan los dos valles paralelos en su estado natural y se unen al centro por medio de un parque situado en el valle de Netteswell Cross atractivo por sus contornos irregulares. Este nuevo parque se sitúa además adyacente al centro cívico y al área industrial del este.

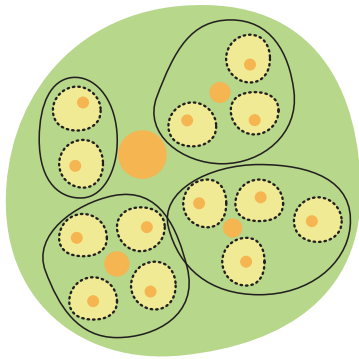
⁷ Estas áreas de terreno se dejaban sin desarrollar, como áreas verdes libres, de pastoreo o de recreo. Servían tanto para unir las distintas partes de la ciudad con el terreno agrícola circundante, para separar distintas áreas residenciales o las áreas residenciales de las áreas industriales.

Con una densidad media de 125 a 150 personas por hectárea y una población de unos 15.000 hab. las cuatro áreas residenciales, los distritos, se forman por medio de grupos de unidades vecinales. En Harlow poseen y comparten a su vez unas zonas centrales de uso colectivo mayores con: iglesia, centros de salud y deportivo, escuelas secundarias (situadas en las cuñas de espacios verdes), biblioteca y tiendas. Estos centros se encuentran a una distancia máxima de 800 m de las viviendas. Se separan unas unidades vecinales de otras por medio de espacios verdes y abiertos ocupados por los equipamientos como escuelas de secundaria o deportivos. Las nuevas edificaciones se sitúan siempre respetando el paisaje y topografía existente manteniendo así cada una de las áreas su carácter propio.

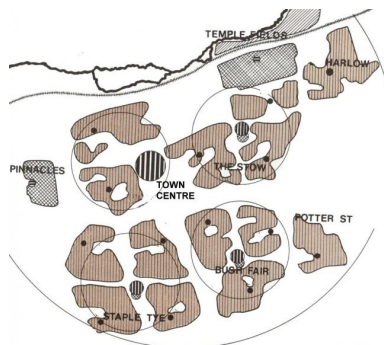
Harlow posee trece unidades vecinales cuya población varía de 4.000 a 7.500 personas, dependiendo de la geografía de cada una de las áreas donde se insertan; cada una posee su escuela primaria situada en el centro de la unidad, tiendas locales, centros comunales, bancos, restaurantes y un centro local que se sitúa a un máximo de 400m de las viviendas, para poder acceder a ellas a pie y evitando el cruce con las carreteras. Colindante a estos centros se localizan también áreas industriales de servicios. Las unidades vecinales se distribuyen alrededor del centro vecinal a modo de racimo, para que sea fácilmente accesible a pie desde todas ellas.



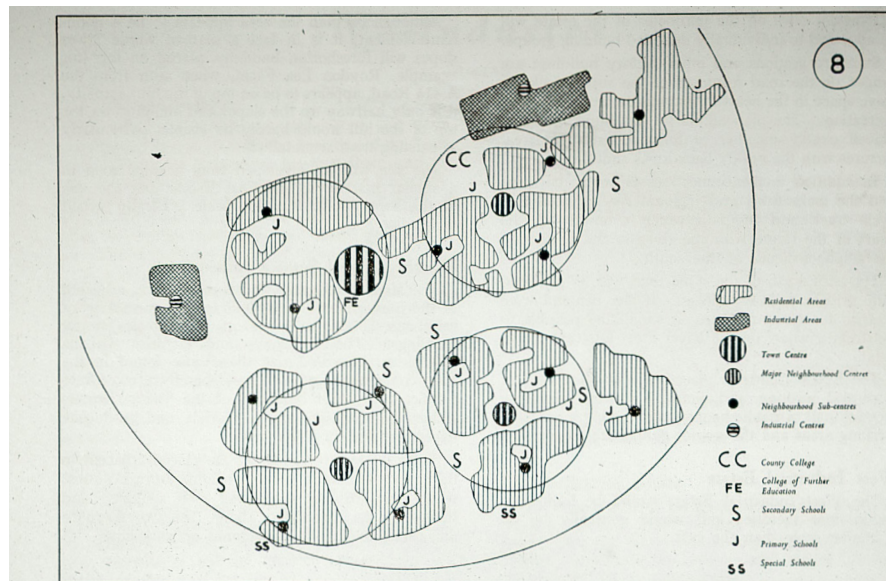
3.24_Usos del suelo del master plan de Harlow.



3.25_Esquema de la agrupación de las trece unidades vecinales en cuatro distritos, su relación con los centros locales, de distrito y el centro de la ciudad.



3.26_Centros de los distritos y las áreas industriales.



3.27_Agrupación de áreas industriales y residenciales, distritos, con los colegios y centros asociados a ellas.

Se pueden distinguir tres escalas en las agrupaciones de viviendas con equipamientos asociados a ellas, en función de su tamaño y residentes dependientes: grupos de viviendas que forman un vecindario o unidad vecinal, unidades vecinales y grupos de unidades vecinales que forman el distrito. Esta sistematización de las agregaciones recuerda a la iniciada en Radburn, con agrupaciones de viviendas aumentando en tamaño y en las categorías de las dotaciones asociadas.

Los grupos de viviendas de unas de 150 a 500, poseen un área de juegos para los niños y se agrupan en unidades vecinales, basadas en la escuela primaria. Un sistema equilibrado y equitativo que permite un mismo nivel de bienestar y servicio a toda la población, todos tienen las mismas oportunidades y equipamientos a una distancia equivalente.

Para crear variedad visual y que no exista monotonía, son diseñados por distintos arquitectos a los que se les daba un programa mínimo con los tipos de vivienda necesarios, y se les requería crear espacios diversos al variar las alturas de los edificios y su disposición, pero se les concedía libertad a la hora de darles carácter y orden.

Existen centros de barrio y otros de tamaño intermedio que sirven a cada distrito, sumando las tiendas que estos poseen son equivalentes en número a las que se encuentran en el centro de la ciudad.

En el esquema siguiente se pueden detectar las trece unidades vecinales que conforman la ciudad, tres en el distrito noreste, dos colindantes al centro urbano, Great Parndon posee cuatro unidades más, el distrito sureste posee otras tres y la última es el asentamiento previo de Potter Street que se expande para que pueda tener sus propias escuelas primaria y secundaria. La preexistencia de Old Harlow deja mantiene casi sin modificaciones.

En el caso de las áreas residenciales sí que se especifican las áreas de que debe poseer y la población a incluir en cada una de las unidades vecinales, variando su población y densidad dependiendo del área en la que se encuentran.

APPENDIX I
Population and Size of Residential Areas

| Residential Area | Area Number | Acres (nett) | Population per acre | Population of Residential Areas |
|-------------------|-------------|--------------|---------------------|---------------------------------|
| Old Harlow | 1 | 150 | 30 | 4,500 |
| Mark Hall (North) | 2A | 112 | 38 | 17,330 |
| Mark Hall (South) | 2 | 114 | 50 | |
| Netteswell | 3 | 148 | 50 | |
| Hare Street | 4 | 96 | 50 | 11,132 |
| Little Parndon | 5 | 127 | 50 | |
| Great Parndon | 6 | 115 | 50 | 24,921 |
| | 7 | 128 | 50 | |
| | 8 | 136 | 50 | |
| | 9 | 119 | 50 | |
| Tye Green | 10 | 120 | 50 | 17,649 |
| | 11 | 83 | 50 | |
| | 12 | 150 | 50 | |
| Potter Street | 13 | 109 | 41 | 4,468 |
| TOTAL | | | | 80,000 |

3.28_Población y tamaño de cada una de las unidades residenciales.

APPENDIX IV

Schools and Estimated School Provision

(Prepared from material provided by Dr. Lawrence, Director of Education, Essex County Council, and J. Tillett, Forest Division Education Officer).

I. PRIMARY SCHOOLS

| Residential Area | Area Number | Estimated Number of Children 5-10 (a) inclusive | School Places Provided | Form Entry | Site Acreage of School |
|-------------------|-------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|
| Old Harlow | 1 | 409 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| Mark Hall (North) | 2A | 386 | 520 | 2 form entry | 8 |
| Mark Hall (South) | 2 | 517 | 560 | 2 form entry | 8 |
| Netteswell | 3 | 673 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | | | 280 | 1 form entry (R.C.) | 3½ |
| Hare Street | 4 | 435 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| Little Parndon | 5 | 577 | 560 | 2 form entry | 6.64 |
| Great Parndon | 6 | 525 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | | | 280 | 1 form entry (R.C.) | 3½ |
| | 7 | 582 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | 8 | 620 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | 9 | 539 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| Tye Green (b) | 10 | 543 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | 11 | 378 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| | 12 | 683 | 280 | 1 form entry (R.C.) | 3½ |
| | | | 560 | 2 form entry | 6½ |
| Potter Street | 13 | 406 | 560 | 2 form entry | 6½ |
| TOTAL | | 7,273 | 8,640 | 31 form entries | 99 |

(a) Based on the assumption that one-sixth of the total population are of school age and that six-elevenths of these are primary school children.

In addition, school places have also to be found for the children who reach the age of five during the school year. This will increase the demand for places as shown in the above table.

(b) One of the 2 form entry schools in this neighbourhood will be built as a Church of England school and will serve other areas also.

II. SECONDARY SCHOOLS

| Residential Area | School Places Provided | Form Entry | Site Acreage of School |
|-------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| Mark Hall | 920 | 6 form entry | 24½ |
| Netteswell | 960 | 6 form entry | 26½ |
| Tye Green (North) | 920 | 6 form entry | 26½ |
| Tye Green (South) | 960 | 6 form entry | 26½ |
| Kingsmoor | 920 | 6 form entry | 26½ |
| Potter Street | 960 | 6 form entry | 26½ |
| Town Centre | 450 | 3 form entry (R.C.) | 13½ |
| TOTAL | 6,090 | 39 form entries | 172 |

It is estimated that about 6,060 secondary school places (five-elevenths of one-sixth of the total population) should be provided in the New Town of 80,000 population. The schools are sited throughout the designated area so that each child should be within easy reach of any particular type of school.

If necessary, the Tye Green North and South schools will be raised to 7 form entries, in which case the site acreages would be increased to 30½ acres each. The size of the Roman Catholic secondary school may also be increased (to a 4 form entry school) in which case the site acreage would be increased to 17½ acres, and the school would cater for 600 children.

III. SPECIAL SCHOOLS

Site reservation has been made for two special schools, each requiring 5 acres, one to the south of the Tye Green neighbourhood and one to the south-west of the Great Parndon neighbourhood.

One of the schools will cater for 100 educationally sub-normal children. The other, which will only be built if the need arises, is to be for physically handicapped and delicate children.

Muchas de las áreas residenciales fueron construidas por los principales arquitectos de los años de la post-guerra, esto fue un logro de Gibberd en su planeamiento y gestión de la construcción de la *New Town*. Por ejemplo en Mark Hall North unos fueron diseñados por el mismo Gibberd, el Tanys Dell y The Chantry fueron diseñados por Maxwell Fry y Jane Drew. Otros ejemplos son Ladyshot por FRS Yorke, Churchfield por HT Cadbury-Brown, The Downs por Richard Sheppard y Northbrookes por Powell y Moya.

El **distrito noreste** está compuesto por tres unidades vecinales, Mark Hall North, Mark Hall South y Nettleswell, cada una de ellas con su escuela primaria y pequeño centro, un núcleo situado en el centro de gravedad del distrito sirve a las tres unidades. Los barrios se agrupan dejando amplios espacios entre ellas dónde se sitúan las escuelas. La disposición de los edificios siguen los mismos criterios, adaptándose al paisaje existente, y al encargar a muchos arquitectos destacados el diseño de los distintos barrios, se consigue una gran variedad de tipologías y viviendas.

Mark Hall North al ser la primera unidad residencial construida. Se diseñó con las densidades previstas en el plan de 1947 y se llegó a una densidad baja de unas 86 personas por hectárea con viviendas bastante espaciadas. Posteriormente las unidades vecinales aumentaron sus densidades, que se consiguieron minimizando los espacios entre edificios y reduciendo los jardines traseros.



3.31_Vistas de algunas áreas residenciales.



3.30_Distrito norte y las tres unidades residenciales que contiene.



3.32_Vista aérea de Mark Hall South.

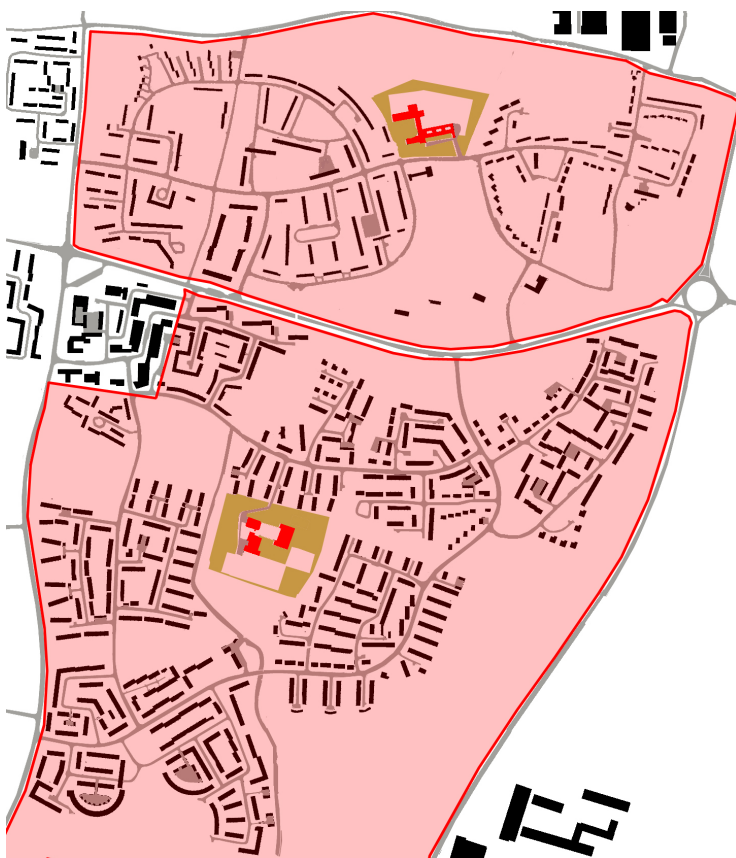


3.33_Mark Hall North, 1951.



3.34_Mark Hall Park, es el área verde entre las unidades Mark Hall North y Mark Hall South.

- Zonas verdes
- Centros de unidad y distrito
- Escuelas primarias
- Residencial
- Viario



3.35_Unidades de Mark Hall North y Mark Hall South con su escuela primaria.



3.36_Usos del suelo en Mark Hall North y Mark Hall South.



3.37_ Vista aérea de Mark Hall North y Mark Hall South.

Mark Hall North se divide en tres grupos de viviendas, de izquierda a derecha: la primera diseñada por la Unidad de diseño de Harlow, la segunda por Fry Drew y asociados y la tercera por el mismo Gibberd, donde se localiza la torre *The Lawn* que analizaremos más adelante y que es el único edificio en altura en esta unidad vecinal. El edificio se contrapone a las hileras horizontales de viviendas. Este último grupo de viviendas es uno de los primeros ejemplo de desarrollo mixto de viviendas.

Un viario de circulación rodada recorre el centro de la unidad de un modo sinuoso conectando las tres áreas vecinales, cada una de ellas además se encuentra conectada con el viario radial que las conecta con el centro urbano. Un sistema peatonal y de bicicletas recorre el distrito y lo conecta también con el área industrial Templefields situada al norte. Los espacios verdes son amplios y permiten largas vistas y espacios de recreo.



3.38_Mark Hall North: grupos de viviendas.



3.39_Mark Hall North: viario.

- █ Rodado primario (estructural)
- █ Rodado secundario (local)
- █ Rodado terciario (acceso)
- █ Ferrocarril
- █ Vía blanda (peatonal, ciclista)

Las dos primeras áreas poseen edificación en hilera y bloques de tres o cuatro alturas, se organizan paralelas entre sí, aisladas o en grupo encerrando un atrio interno.

El tercer grupo de viviendas, el diseñado por Gibberd, se sitúa en un área con una topografía más irregular, es por ello que el diseño también lo es. Algunas viviendas se agrupan encerrando los patios privados dentro de las parcelas, otras semi-adosadas siguen la curvatura de la carretera produciendo un ritmo cuando se circula por ella. Otras tipologías utilizadas son bloques de tres alturas y la torre de ocho alturas.

- 1 | Pista de tenis
 - 2 | Zona de juego de niños
 - 3 | Escuela elemental
 - 4 | Centro comercial de barrio
 - 5 | Centro médico
 - 6 | Guardería
 - 7 | Puesto policial
 - 8 | Granja
 - 9 | Nueva iglesia católica
 - 10 | Campo de juegos
- 3.40_Mark Hall North: dotaciones.



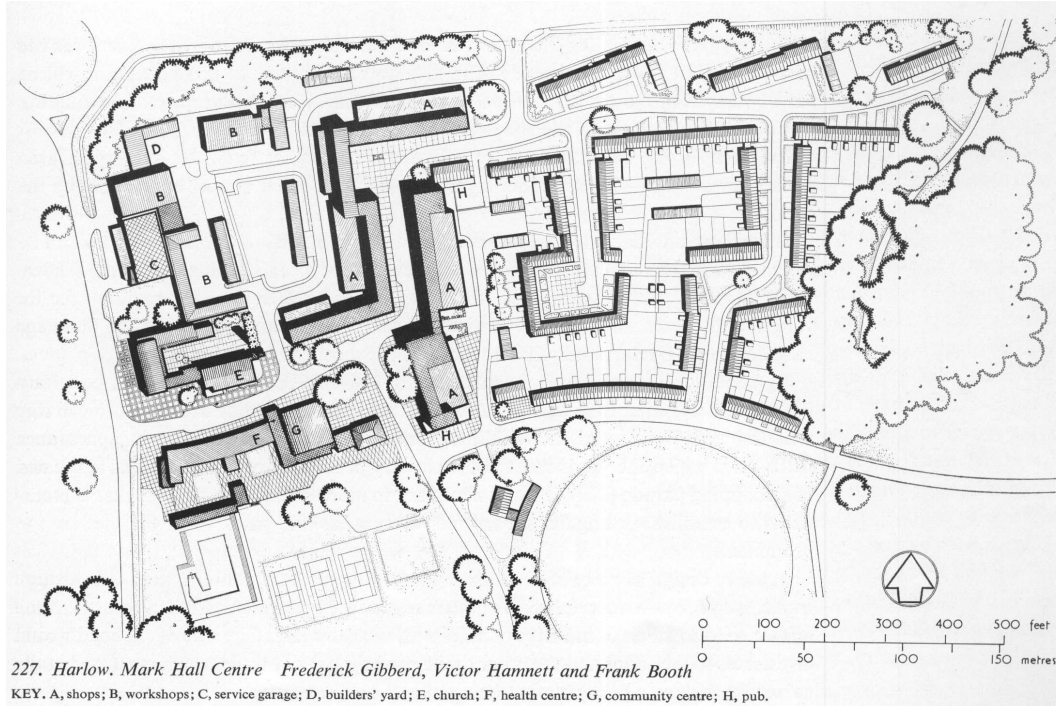
- Torre
 - "Bloque viviendas" (Maisonettes)
 - Vivienda unifamiliar en hilera
 - Equipamientos
- 3.41_Mark Hall North: tipologías de viviendas.



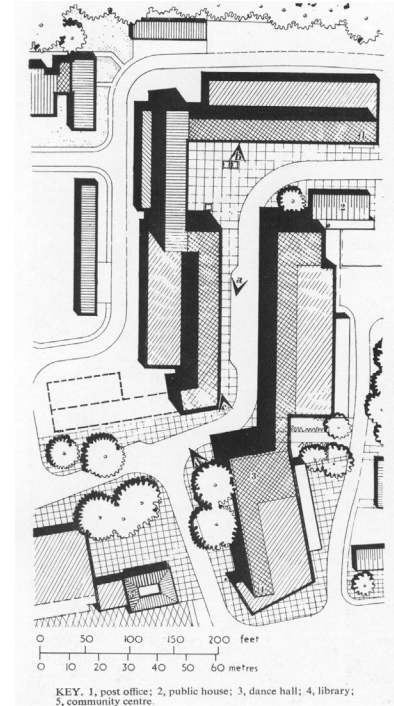
- 12 alturas - Torre
 - 5 alturas - "Bloque viviendas"
 - 3 alturas - Vivienda unifamiliar
 - 1 altura - Equipamientos
- 3.42_Mark Hall North: alturas.



The Stow, es el centro del distrito noreste. Se compone de bloques lineales de dos alturas, la parte central es donde se localizan los comercios. Las áreas comunales, café, iglesia metodista, centro médico y centro de reunión, se agrupan al suroeste.



3.43_The Stow, centro del distrito noreste.



3.44_The Stow, área comercial.



3.45_Calle comercial en The Stow, 1952. En la actualidad es completamente peatonal.



3.46_El área comercial de The Stow fue diseñada alrededor de una calle comercial tradicional.

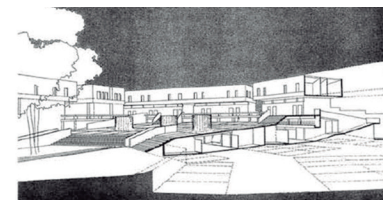
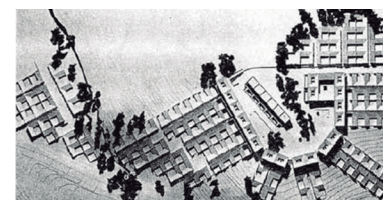


3.47_Imágenes de la Escuela secundaria del Mark Hall North

Otros barrios de los restantes distritos también fueron reconocidos en la época por ser innovadores, como ejemplo el esquema de Bishopsfield, situado dentro del distrito de Great Pardon que al igual que otros barrios propone distintas soluciones para la separación del tráfico rodado del peatonal, utilizando tipos de construcciones de media y baja altura. Mucho de estos barrios obtuvieron premios por sus diseños y soluciones.

La unidad **Bishopsfield**, también denominada la Casbah, fue diseñada por Nylan y Ungless y construida en 1966. Posee una trama tipo alfombra con accesos peatonales y patios interiores, sus aparcamientos se localizan debajo de una plaza central y logró varios premios por su diseño. Posteriormente en 2008 estuvo a punto de ser demolida ya que no cumplía los estándares del momento, pero tras una encuesta realizada a los habitantes y demostrar en ella que estaban contentos con sus viviendas y los espacios públicos el gobierno desestimó la idea.

Otros ejemplos, como contraste, son el desarrollo de Old Harlow o el desarrollo de High Street, que también poseen premios por su renovación.



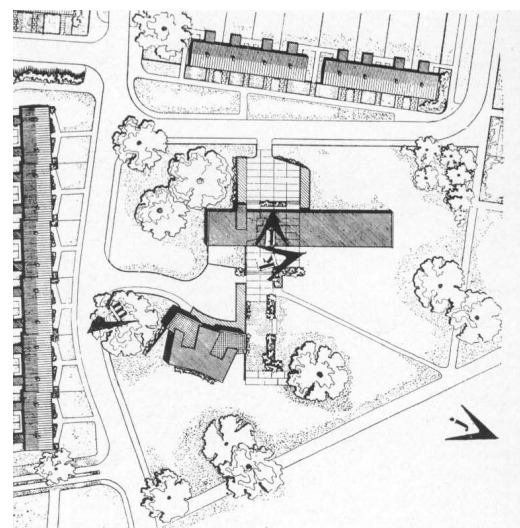
3.48_Imágenes de Bishopsfield



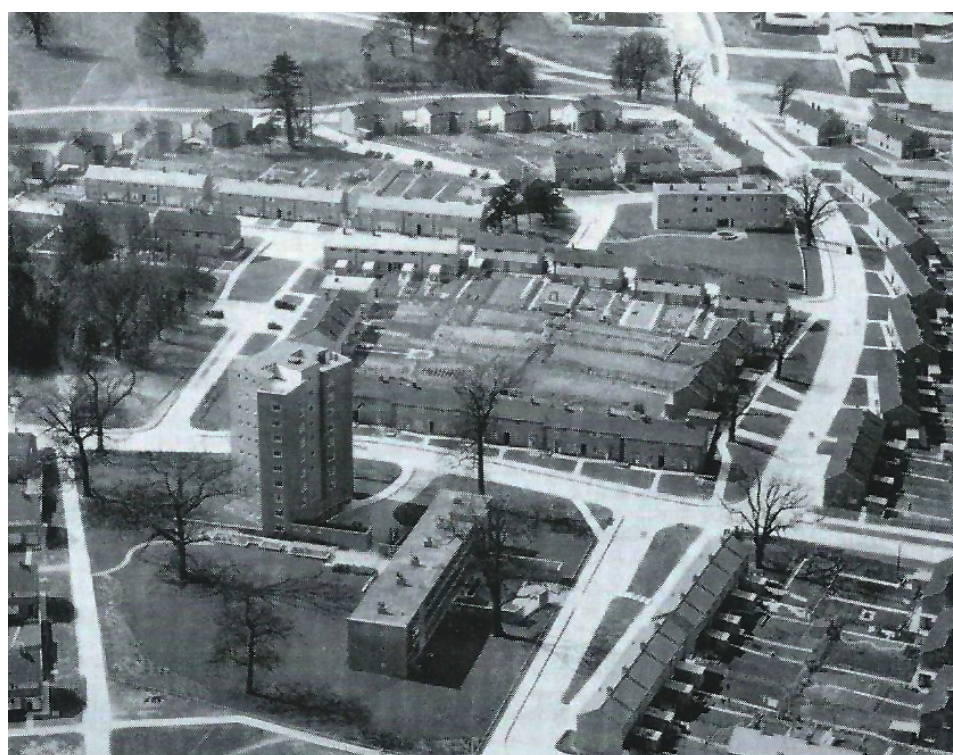
3.49_Bloque de viviendas de Harlow.



3.50_Edificios en torre en Harlow.



3.51_Situación torre The Lawn.



3.52_Vista aérea de la torre The Lawn y Mark Hall North

Las tipologías utilizadas son variadas, casas en hilera o viviendas aisladas con jardín propio de una o dos alturas, bloques de tres o cuatro alturas y torres. Tanto los bloques como las viviendas se construían de diversos tamaños para crear así una sociedad mixta en rangos de edad y rentas, uno de los objetivos planteados en Harlow. El 80% de ellas eran de dos alturas con jardín privado. Finalmente se construyeron algunos bloques y torres de unas ocho alturas que funcionan como hitos en el paisaje y que ayudan a formar los espacios y visiones variadas que pretendía Gibberd para la ciudad.

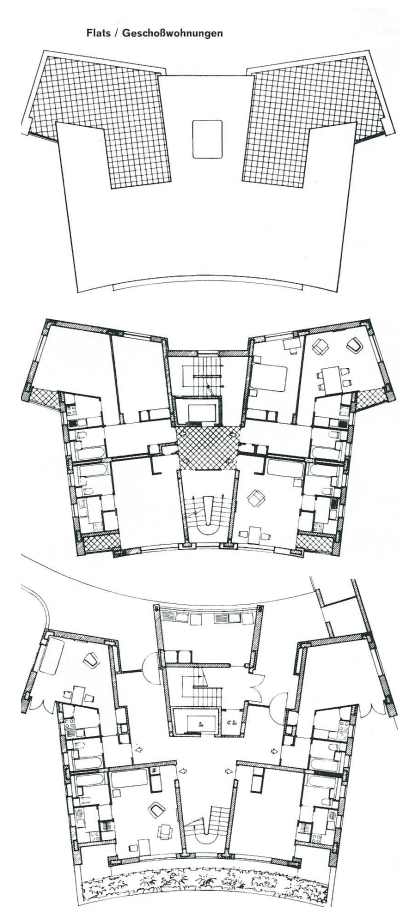
Torres y bloques

The Lawn un bloque de viviendas de nueve alturas fue el primer edificio de viviendas en altura construido en Gran Bretaña y diseñado por Gibberd e inaugurado en 1951. Fue un punto de controversia ya que hasta el momento la mayoría de las viviendas se construían en hilera con una o dos alturas y el ministerio se oponía al principio a la construcción de bloques de viviendas en altura aunque finalmente se accedió a su construcción. Actualmente es un edificio protegido con Grado II, siendo uno de los primeros de los construidos en la post-guerra en obtener esta calificación.

Posteriormente a la construcción de esta torre se diseñaron y construyeron más torres en las distintas unidades vecinales para servir de hitos y como puntos de referencia en el paisaje y marcar las posiciones de algunos de los centros de las unidades vecinales. (Glendinning & Muthesius, 1993)

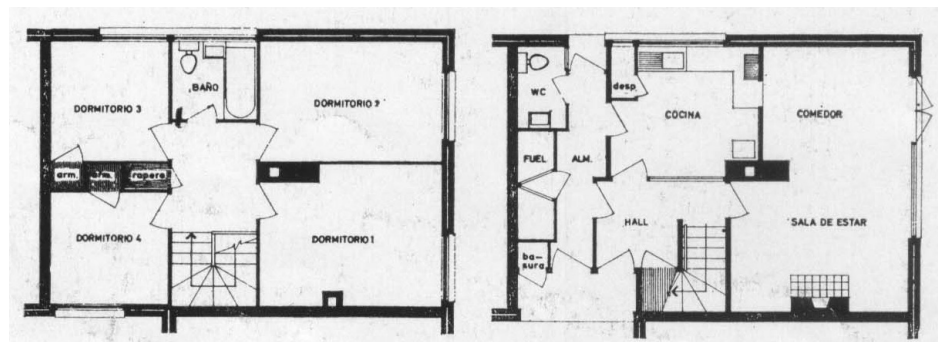
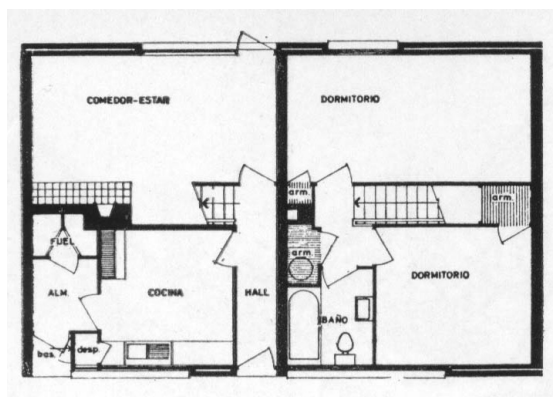
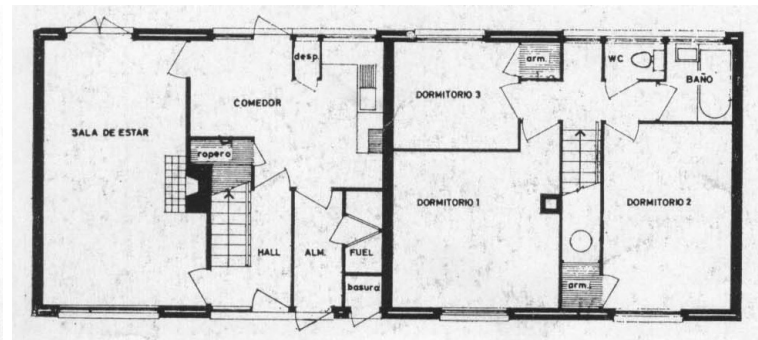
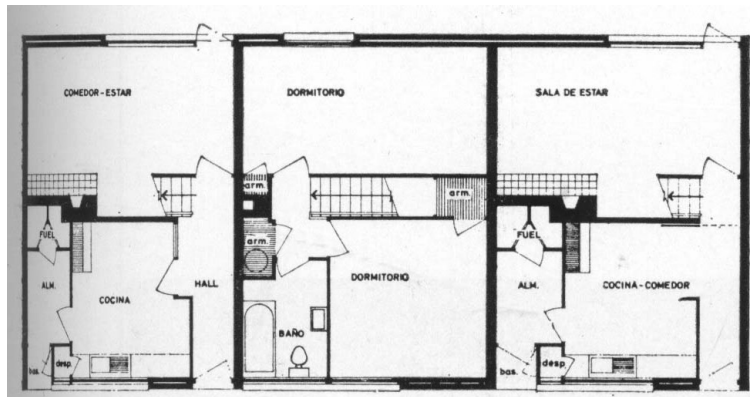
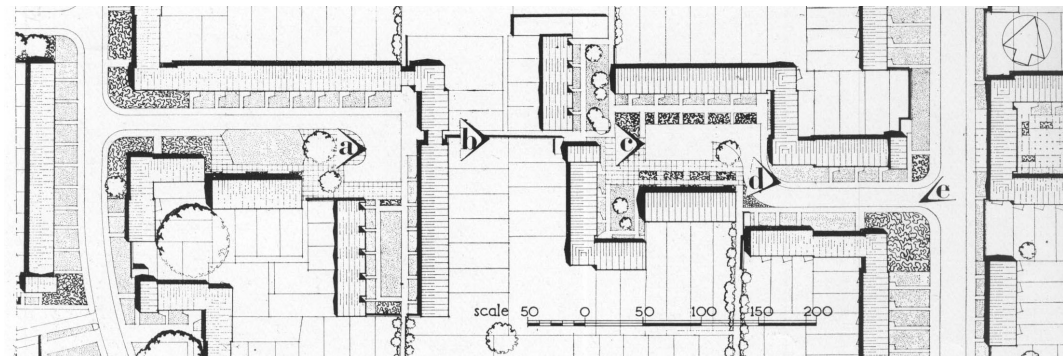
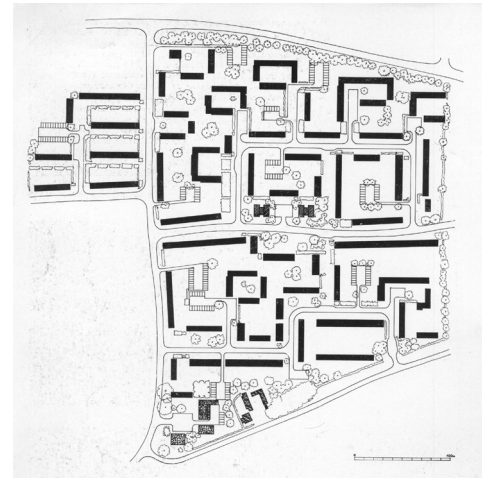
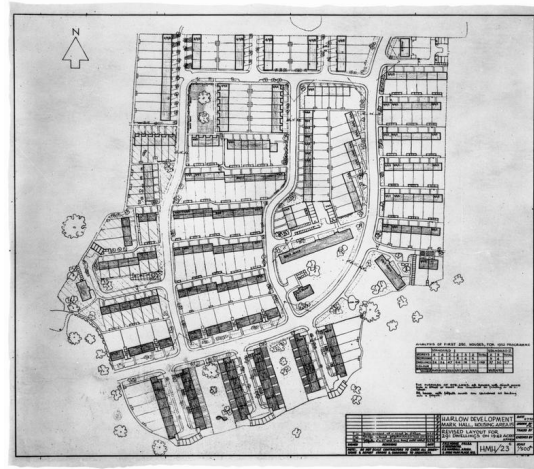


3.53_Vistas de las fachadas de The Lawn.



3.54_Torre The Lawn en Mark Hall North, Harlow. Diseñada por Frederick Gibberd y construida en 1951

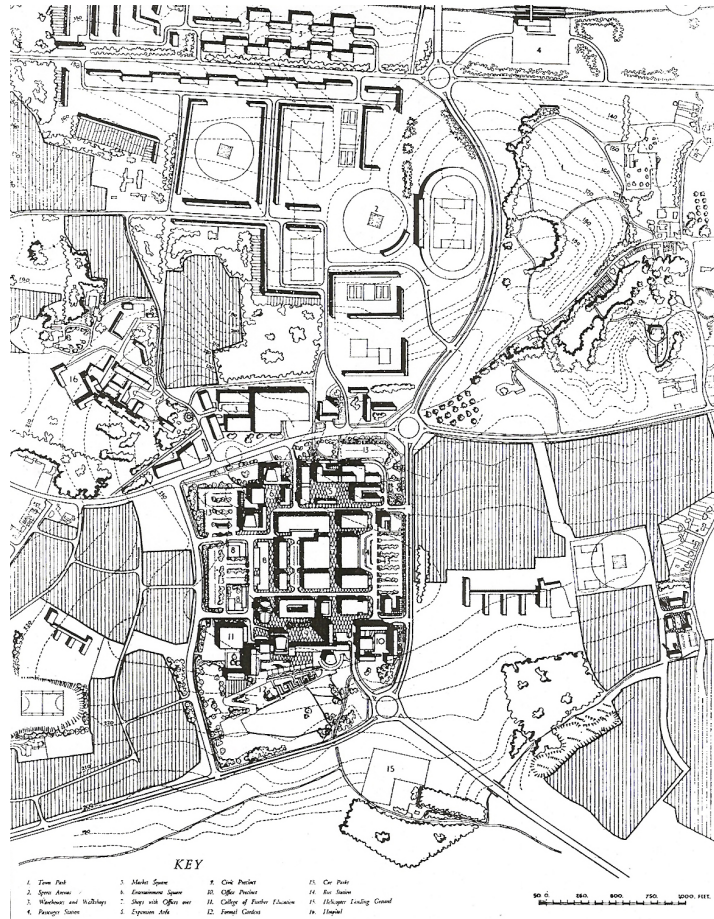
Viviendas en hilera



3.55_Tipologías de viviendas en hilera, Harlow.

El área central está limitada la norte por la estación y las vías del tren y por el sur por el Valle Stort. El centro urbano se encuentra rodeado de otros edificios que ofrecen servicios a escala de la ciudad. Entre la estación y el centro urbano se encuentra el área central deportiva, a la derecha de ésta se localiza en Parque de la ciudad y la izquierda el hospital.

Las funciones que cumple son variadas, ser el centro administrativo, alojar a la zona comercial principal, la cultural y de negocios, los lugares del ocio, el centro del área de servicios, y el nudo intermodal de comunicaciones con la estación de trenes y autobuses. Harlow posee el primer centro peatonal construido en Gran Bretaña.



3.56_El centro cívico y su entorno.

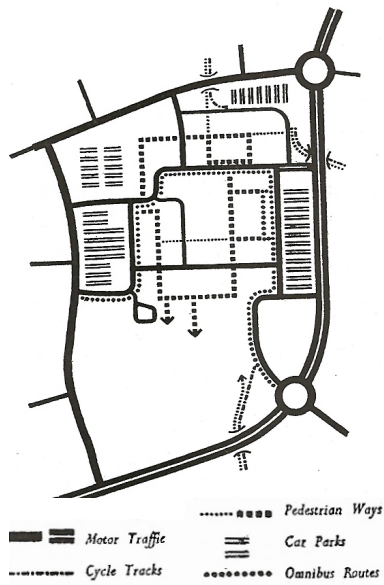


3.57_Vista aérea del hospital.

El centro urbano en el plan se plantea como un centro que esté activo continuamente y por ello se busca la diversidad, la mezcla de funciones en el mismo. Es un centro denso y urbano cuyo desarrollo busca un diseño en sus tres dimensiones al igual que ocurre en las áreas residenciales, no sólo en planta, ya que es el foco visual desde las otras partes de la ciudad.

El área central, de forma rectangular y que ocupa unas 34 hectáreas, se rodea de viario rodado. El viario principal norte-sur queda a la derecha y conecta la estación de trenes y la de autobuses, que se sitúa en su punto medio. Calles secundarias rodean el centro y dan acceso para servicios y transporte público al interior.

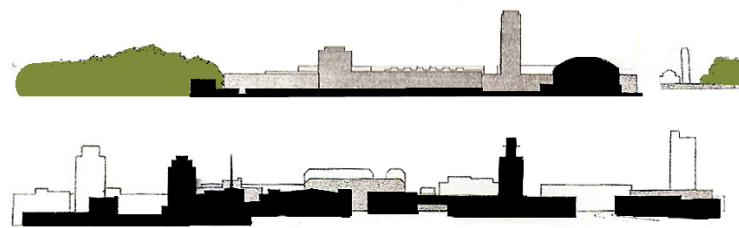
Es el primer centro de una *New Town* que se diseña como peatonal. Las playas y edificios de estacionamiento se sitúan en el perímetro, de donde salen rutas peatonales y para bicicletas que llevan al centro dejándolo libre de tráfico. Cuando se cruzan con tráfico rodado la intersección se resuelve por medio de pasos subterráneos.



3.58_Tráfico en el centro urbano



3.59_Funciones principales en el centro

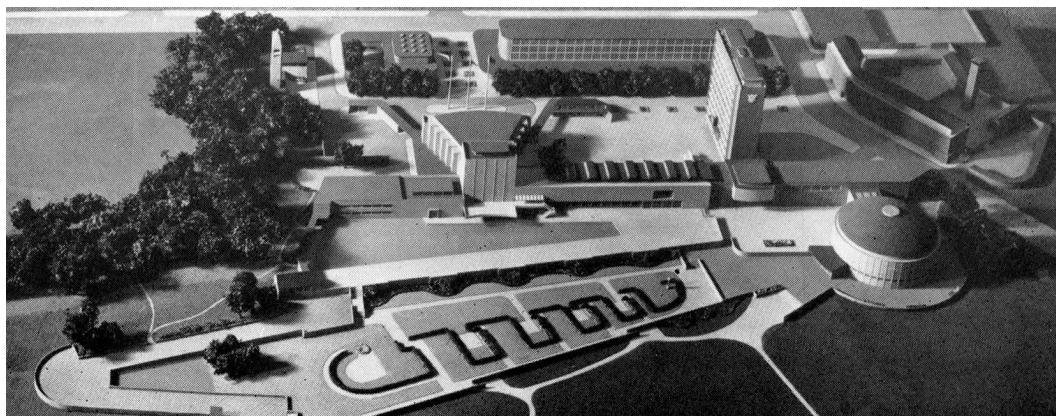


3.60_Sección del centro urbano de Harlow en 1947, arriba, y de 1977, abajo.

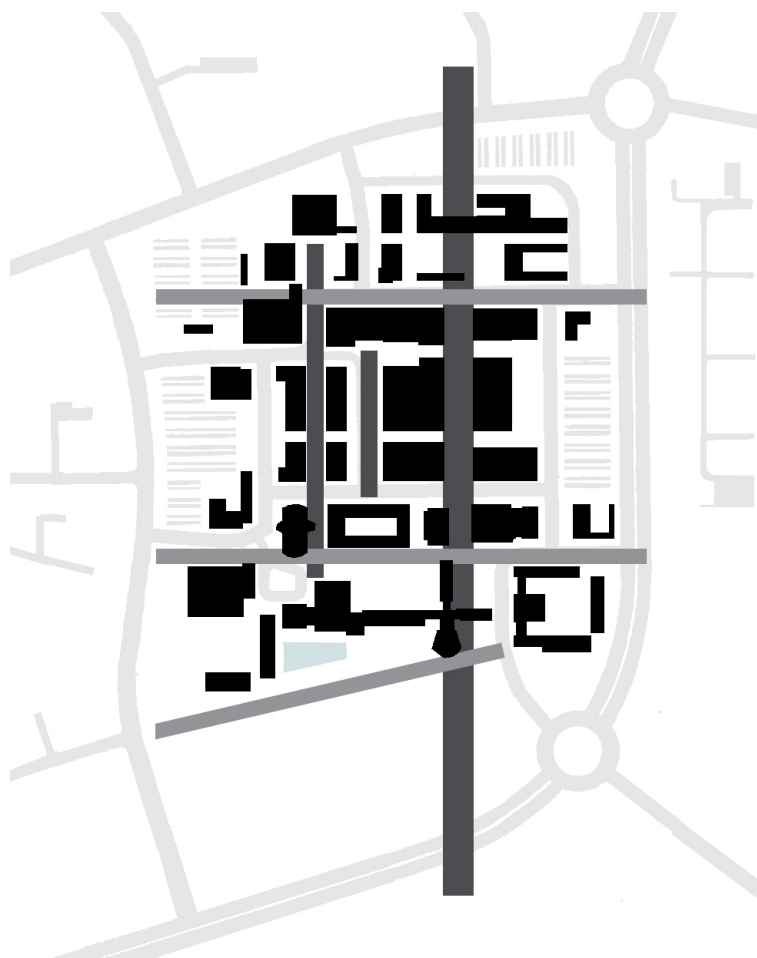


3.61_Centro urbano. Usos

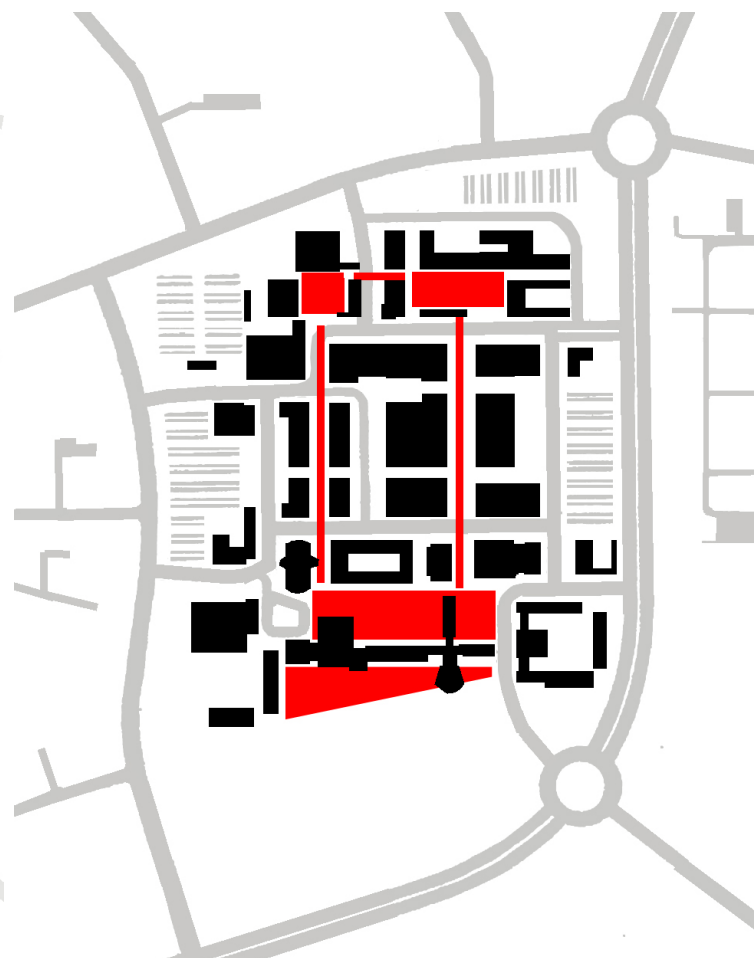
Siguiendo un eje norte-sur, el centro se desarrolla como una secuencia de espacios con distintas funciones: al norte se encuentra la plaza del mercado, en el centro el área comercial y al sur el centro cívico que da acceso a unos jardines que conectan con la cuña de espacio verde o agricultura al otro lado del viario. Las funciones no se distribuyen de un modo totalmente separado las unas de las otras, sino que se mezclan y superponen. Asociados al mercado y el centro cívico se disponen edificios que albergan las funciones recreativas.



3.62_Maqueta del Centro Cívico



3.63_Ejes compositivos del centro urbano

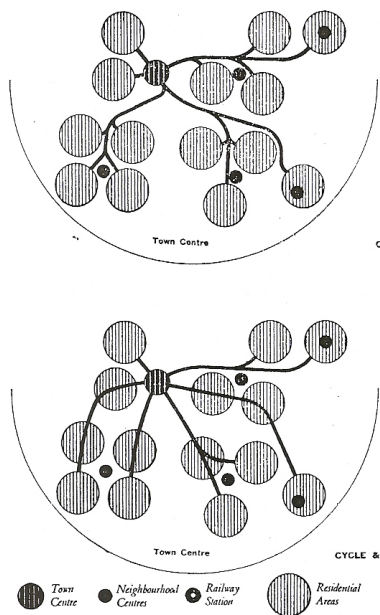


3.64_Red de espacios públicos principales.

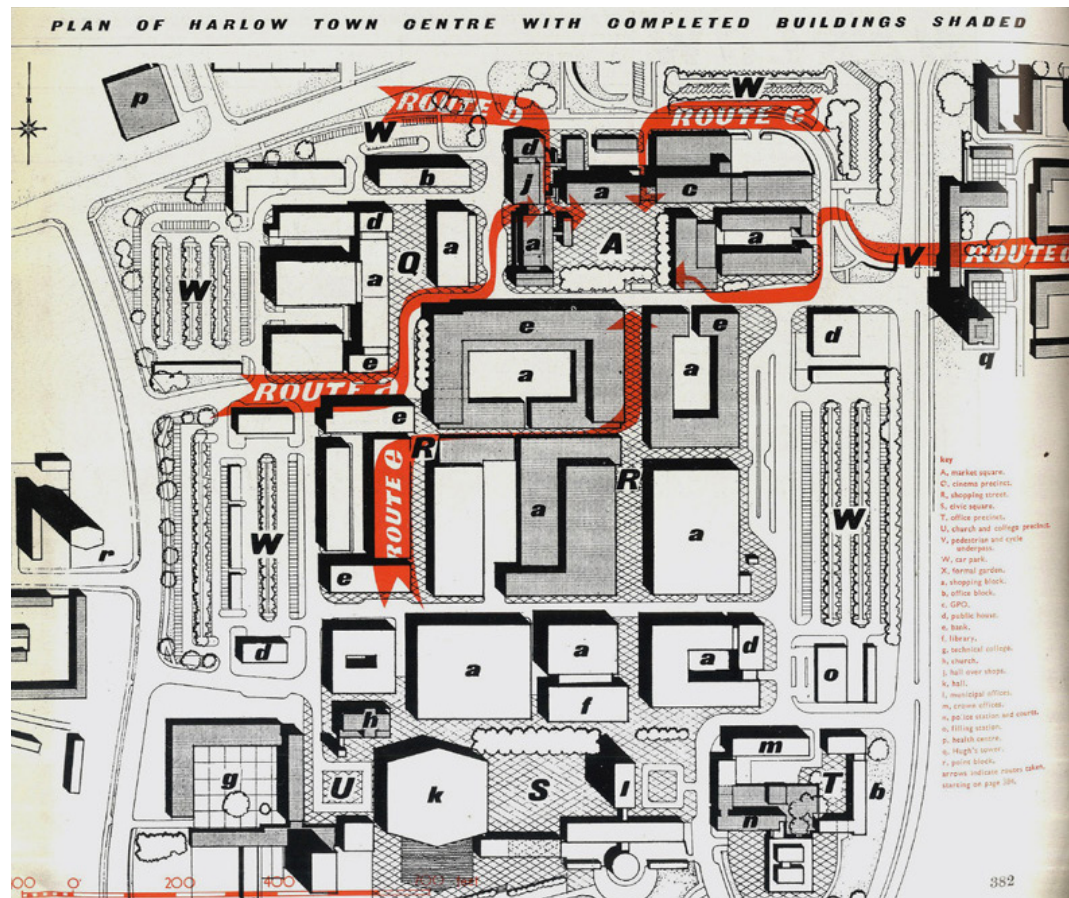


1. Plaza del mercado
2. Plaza del cine
3. Calle comercial
4. Centro cívico
5. Plaza de la Iglesia
6. Carril bici subterráneo
7. Aparcamiento
8. Jardín
9. Área de servicio
10. Estación de autobuses
11. Escuela Politécnica
12. Plaza
13. Ayuntamiento
14. Juzgados y oficinas profesionales

3.65_Usos en el centro urbano.



3.66_Conexiones del centro urbano con las áreas residenciales. Arriba, rodadas. Abajo, peatonales y sendas ciclistas



3.67_Área del centro construida hasta 1958



3.68_Calles peatonales del área comercial de Harlow con voladizos que marcan las dos escalas en la edificación.



3.69_Terminus House



3.70_El cine Odeon, ahora cerrado, se abrió en 1960



3.71_El solar del centro de Harlow, 1954.



3.72_El centro de Harlow en construcción, 1959.



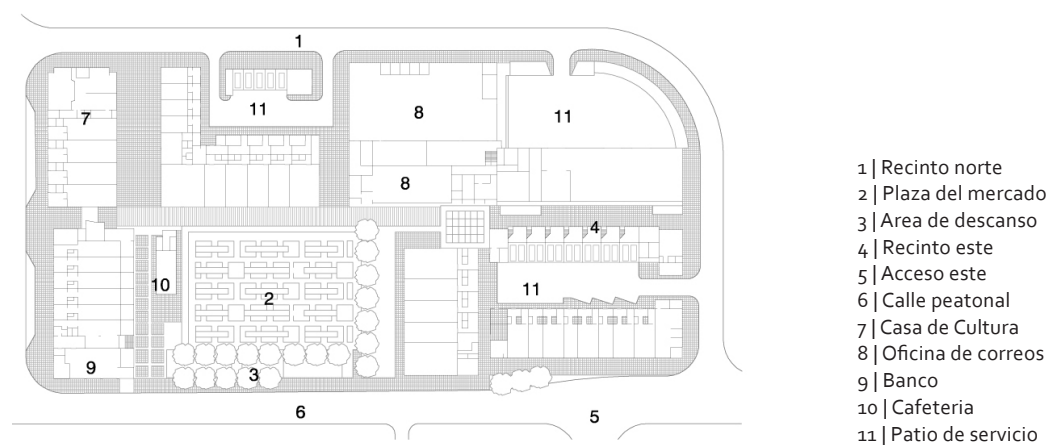
3.73_Vistas del centro urbano.



3.74_Imagen aérea del centro urbano de Harlow

La plaza del mercado sirve a toda la ciudad y en especial a las unidades vecinales situadas al oeste del mismo, ya que estas por su cercanía al mismo no disponen de centro de distrito, y al resto de la ciudad.

Por ser la zona comercial la que más afluencia de gente provoca se sitúa en el centro del área, añadiendo así actividad y movimiento de gente en las áreas que la circundan. Se desarrolla con dos calles paralelas peatonales que discurren de norte a sur y posee continuidad en sus frentes de tiendas de modo que no haya ninguna fachada ciega a las calles principales. Los bancos u otros usos que necesiten hacerlo se sitúan en las esquinas. Se quieren diferenciar dos escalas, la de las tiendas y la urbana, por ello las tiendas en planta baja debían distinguirse de los edificios en los que estaban por medio de voladizos, elementos horizontales, o retranqueándose en planta. Se distinguen áreas con distintos caracteres de comercio, se agrupan las de tiendas de tamaño mayor en la calle este, en conexión directa con la estación de autobuses, y las menores en la otra, la del oeste. Cada una de las calles, espacios y edificios están dispuestos de modo que las vistas no sean infinitas y se cierran creando espacios controlados.



3.75_Usos y edificios del área del mercado



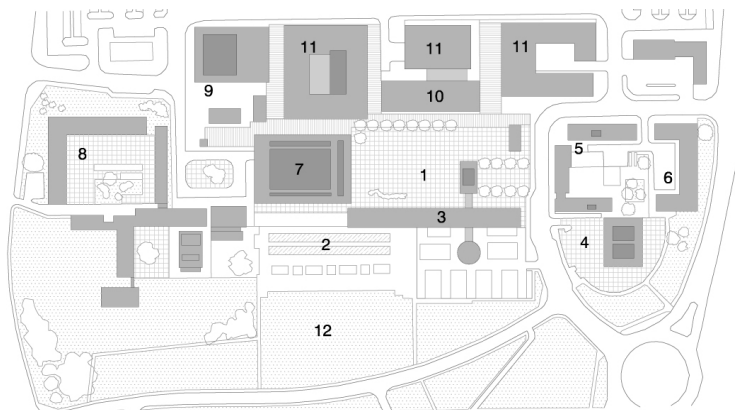
3.76_Imágenes del centro de Harlow en sus primeros años.



3.77_Escultura en el Jardín del agua.

En el **Centro Cívico**, los edificios forman un elemento continuo horizontal al sur, siendo el Ayuntamiento el que destaca verticalmente entre ellos. Las funciones se distribuyen de oeste a este por medio de unas plazas relacionadas visualmente entre sí y con vistas más lejanas hacia los paisajes al sur, el parque y el espacio agrícola. El espacio central es únicamente peatonal.

La **Plaza Cívica** es el centro de la composición ya que es el espacio más importante de la ciudad, y asociado a ella se encuentra el Ayuntamiento, formando un conjunto sus edificios se relacionan por el norte con los de las áreas comerciales y por el sur con el jardín cívico. Los comercios dan a esta plaza, creando mayor movimiento de gente y diversidad en los usos. Unas plazas secundarias a los lados del Ayuntamiento dan acceso a los edificios administrativos al este y al oeste a la universidad e iglesia.



- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1 Plaza cívica | 7 Centro cívico |
| 2 Jardín del agua | 8 Escuela Politécnica |
| 3 Ayuntamiento | 9 Iglesia |
| 4 Juzgados | 10 Biblioteca |
| 5 Acceso este | 11 Almacén |
| 6 Oficinas | 12 Césped |

3.78_Usos y edificios de centro cívico



3.79_Iglesia.



3.80_Jardín del agua.

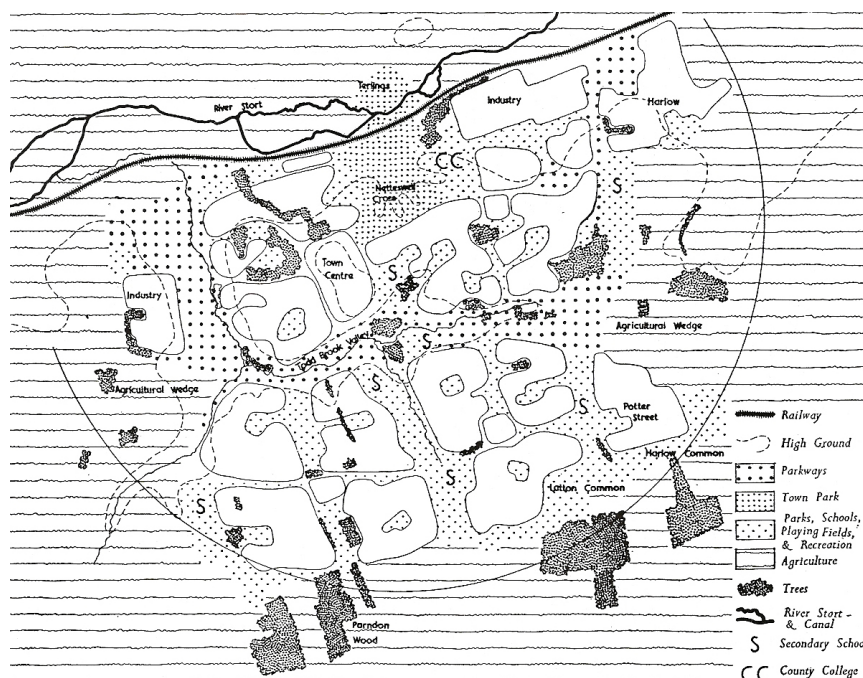


El paisaje existente en el área designada se mantiene en su mayoría, o bien se mantiene intacto, o si se considera modificarlo para darle un uso más urbano, se preservan las áreas y características propias adaptando las edificaciones al mismo. El paisaje es el negativo de la edificación, ya que todo aquello no edificado es espacio verde y abierto, el contraste de lo natural frente a lo artificial. El verde sirve de elemento base sobre el que se insertan las nuevas edificaciones. El campo abierto, el bosque natural, y el paisaje artificial forman un conjunto que se complementa y junto con los elementos construidos de la ciudad, mantienen un gran contraste entre ellos.

En el *masterplan* (Gibberd & Harlow Development Corporation, 1952) se distinguen varios tipos de paisaje y se define como se van a tratar:

1. **Paisaje agrícolas, valles naturales y bosques** que se mantienen en su estado natural. Sirven como cuñas de espacios verdes entre las áreas residenciales, en ellas se localizan las escuelas de educación secundaria. En la parte norte se reserva un área para desarrollar un campo de golf.
2. **Áreas de recreo locales y áreas de juegos y deportes.** Se ofrecen diversas oportunidades de recreo en el centro deportivo, el golf club, críquet y una serie de actividades en el río. El vecindario tiene reservas de áreas de juegos y deportes que se relacionan con el centro de la unidad vecinal. Se define el estándar de 1.6 hectáreas por cada 1.000 personas para las áreas de recreo, incluyendo el área de deportes central, las áreas locales y las zonas de juegos.
3. **El parque de la ciudad.** Se localiza en el valle de Nettswell Cross, adyacente al centro y al área industrial del este, por el norte linda con el río Stort. Este parque es uno de los parques urbanos más grandes de toda Gran Bretaña ocupando 52 hectáreas.

El sistema de rutas peatonales, independiente del rodado, es diseñado como parte integrante del paisaje. Todos los habitantes poseen espacios verdes a una distancia mínima para poder acceder a ellos a pie desde sus viviendas. El área de espacios abiertos es una de las que sí que se especifican en el plan.



3.81_Plano del paisaje de Harlow.

APPENDIX II Open Spaces

The following open space minimum standards apply generally throughout the town :—

| | |
|--------------------|---|
| Public Recreation | 4 acres per 1,000 persons (including $\frac{1}{2}$ acre for central area sports and $\frac{1}{2}$ acre for children's play areas) |
| Allotments | 1 $\frac{1}{2}$ acre per 1,000 persons |
| Private Recreation | 2 acres per 1,000 persons |
| Parks and Parkways | 1 acre per 1,000 persons |
| TOTAL | 8 $\frac{1}{2}$ acres per 1,000 persons |

3.82_Áreas mínimas de espacios abiertos.



3.83_Áreas verdes.



3.84_Vistas de la ciudad de Harlow que muestran la importancia y presencia de los espacios verdes.



3.85_Área residencial de Harlow.

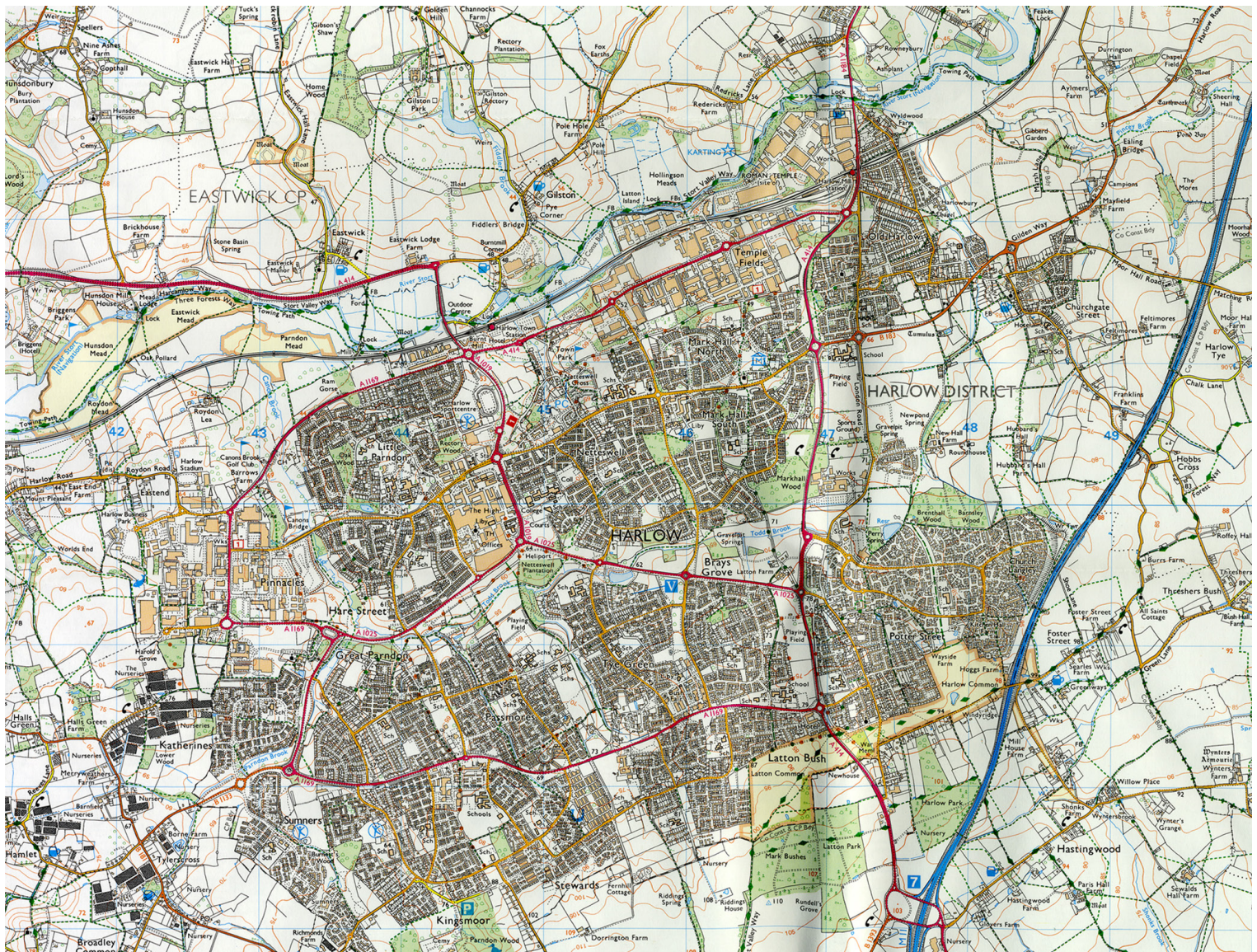


3.86_Skyline del centro urbano de Harlow

Valoración

De los objetivos planteados en el plan director enumerados al principio del capítulo, la mayoría de ellos se han conseguido. Los cinco objetivos iniciales eran:

- absorber la población del noreste de Londres
- conseguir una comunidad social equilibrada
- atraer a una población industrial bien pagada
- conseguir una comunidad equilibrada en edades
- que la ciudad fuese autosuficiente

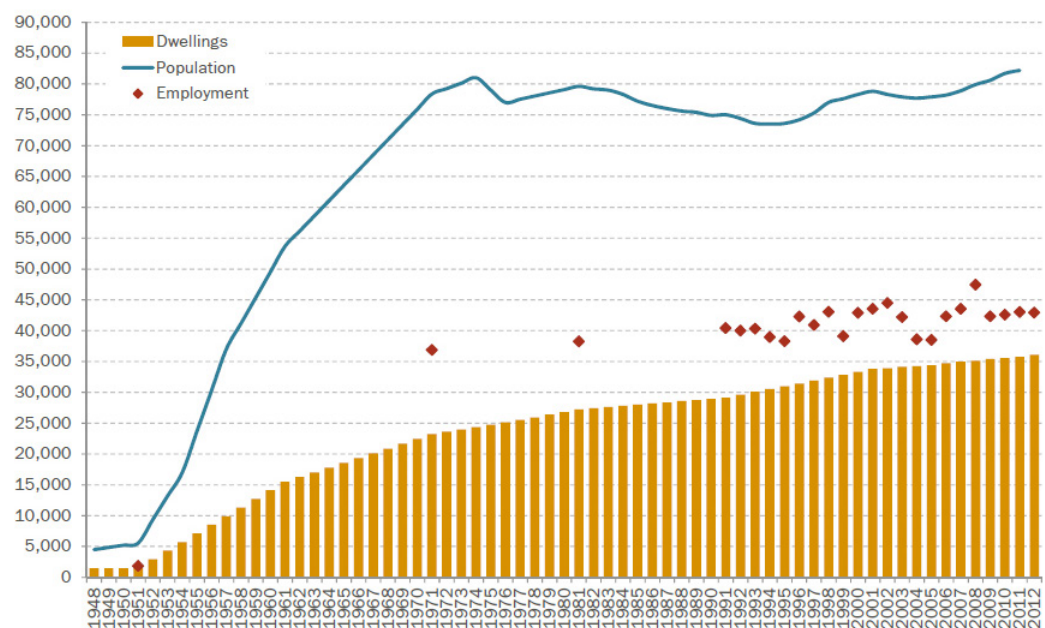


3.87_Plano de Harlow en la actualidad.

El objetivo de alcanzar la población propuesta en el plan se ha cumplido, pese a haber perdido población en algunos momentos de su historia. De la población inicial de Harlow de 4.500 hab. en 1947 se alcanzan rápidamente los 53.000 hab. en 1961 debido a la gran cantidad de nuevos habitantes que se trasladan a la *New Town*. En el período de 1951 a 1961 se construyen 14.000 viviendas. Desde 1961 se ralentiza este proceso de construcción y se construyen solamente 7.700 viviendas, así como se reduce también la llegada de nuevos pobladores llegando a los 78.000 hab. en 1971 y al objetivo de los 80.000 en 1973. (Harlow Development Corporation, 1981).

Desde este momento, entre los años 70 y 80, la población disminuye debido a diversas causas, entre ellas la disminución del número de habitantes por vivienda que de 3.45 en 1961 bajó a 2.98 en 1978, por lo que se requerían más viviendas más para poder llegar al objetivo previsto y alojar a la segunda generación. A mediados de la década de los 70 se propuso al Gobierno un nuevo plan defendido por Gibberd que pretendía la ampliación de Harlow para llegar a los 100.000 hab. que se rechazó. Influyó también el período de reestructuración económica del país en los años siguientes y la disminución de la producción manufacturera en la que se basaba Harlow.

En los años 80 debido a las previsiones de disminución de la población se decide construir 4.000 nuevas viviendas. Es en los años 90 cuando la población comienza a aumentar y se continúa invirtiendo dinero en nuevos desarrollos y programas de regeneración hasta que en 2008 la población de Harlow alcanza los 80.600 habitantes, recuperando de nuevo la población prevista en el plan llegando a 82.300 en 2011.



3.88_ Gráfico que muestra la evolución entre 1948 y 2012 del número de viviendas, población y empleo en Harlow. Fuente: (Harlow District Council, 2013)

Si consideramos la población de Harlow vemos que sí se puede considerar equilibrada. Es equilibrada en edades y similar a la de Inglaterra, aunque con una mayor población con edades por debajo de los quince años según datos del 2011. La proporción entre hombres y mujeres es de un 48% y un 52% respectivamente. Respecto a las personas que viven en Harlow la mayoría, un 89%, de los pobladores son blancos y el resto de diversas etnias.

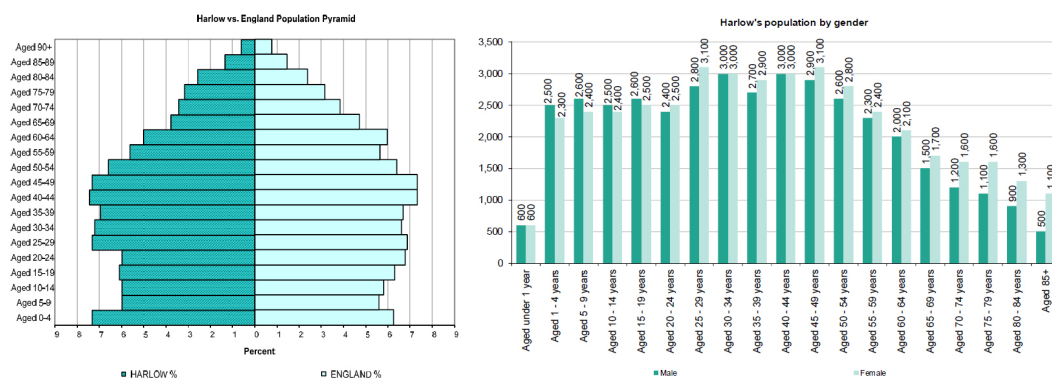


Figure 12: Pie Chart showing Harlow's ethnic composition

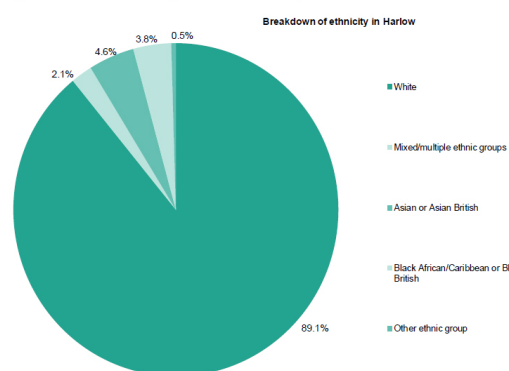


Table 6: Broad ethnic groups in Harlow

| Ethnic Group | People | Percentage |
|--|--------|------------|
| White | 72,999 | 89.1% |
| Mixed/multiple ethnic groups | 1,752 | 2.1% |
| Asian or Asian British | 3,733 | 4.6% |
| Black African/Caribbean or Black British | 3,090 | 3.8% |
| Other ethnic group | 370 | 0.5% |

3.89_Gráficos que muestran la composición de la población, por edades, sexo y etnias de Harlow. Fuente: (Harlow Council, Johnson, Mature Apprentice, & Policy and Performance, 2013)

Respecto al empleo en la ciudad se pasa de 1.900 puestos de trabajo en el 1951 a 35.000 puestos de empleo en 1971. Posteriormente siguen un desarrollo variable subiendo o disminuyendo el número de empleos, en los últimos años la tendencia ha sido ascendente hasta alcanzar los aproximadamente 44.000 en 2012.

| | Harlow (Numbers) | Harlow (%) | East (%) | Great Britain (%) |
|--------------------------|------------------|------------|----------|-------------------|
| All People | | | | |
| Economically active | 42,500 | 78.8 | 79.9 | 76.7 |
| In employment | 37,300 | 68.8 | 74.3 | 70.5 |
| Employees | 31,000 | 56.8 | 63.3 | 60.5 |
| Self employed | 6,300 | 12.0 | 10.5 | 9.6 |
| Unemployed (model-based) | 4,100 | 9.9 | 6.9 | 7.9 |
| Males | | | | |
| Economically active | 21,700 | 77.5 | 86.1 | 83.0 |
| In employment | 18,800 | 66.5 | 79.7 | 75.9 |
| Employees | 14,000 | 48.1 | 64.6 | 62.0 |
| Self employed | # | # | 14.7 | 13.4 |
| Unemployed | # | # | 7.2 | 8.4 |
| Females | | | | |
| Economically active | 20,700 | 80.2 | 73.7 | 70.5 |
| In employment | 18,400 | 71.2 | 68.8 | 65.2 |
| Employees | 17,000 | 65.7 | 62.0 | 59.1 |
| Self employed | # | # | 6.4 | 5.7 |
| Unemployed | # | # | 6.5 | 7.4 |

3.90_Tabla que muestra el empleo y el desempleo con datos de 2011. Fuente: (Harlow Council et al., 2013)

El último de los objetivos iniciales el de ser una ciudad autosuficiente sí que se ha cumplido, aunque el área de influencia y los viajes diarios de y hacia la metrópoli existen. El radio de influencia que Howard propuso se utilizó para su planteamiento y ya se quedó corto cuando se plantearon las *New Towns* de la segunda generación a unas distancias mayores.

El *Royal Town Planning Institute* dentro de su proyecto *New Towns come to age* en 2014 sugirió a las *New Towns* que les resumiesen en cinco puntos las razones de su éxito, los que se entregaron de Harlow son los siguientes:⁸

1. El poseer un visionario como Sir Frederick Gibberd, quien estuvo allí desde el inicio, vivió en el área y se mantuvo involucrado en la entrega de su *master plan* que unió a arquitectos y urbanistas para poder desarrollar sus ideales para la *New Town*.
2. Poseer un master plan que reflejaba el paisaje, garantizaba e integraba la infraestructura verde y la protección de las edificaciones históricas existentes.
3. El crear unidades vecinales claramente definidas que permitieron que se tuviese una fuerte identidad comunitaria.
4. Alcanzar un desarrollo sostenible: servicios locales a una distancia para ser recorrida a pie, vías ciclistas al centro urbano y las áreas industriales y un equilibrio ente la vivienda y el empleo. (en un sentido en el que no es posible desarrollarlo ahora, ya que al conseguir un trabajo se tenía la posibilidad de elegir una vivienda y su localización.)
5. Poseer una infraestructura, red de transporte y servicios comunitarios al tiempo que las viviendas y las áreas industriales eran construidas.

El primer punto queda reflejado en varios de los libros y artículos consultados. Muchos de los logros de Harlow se deben a su diseñador, F. Gibberd, uno de los integrantes del Movimiento Moderno en Gran Bretaña, siendo un miembro del MARS Group y uno de los arquitectos importantes de la época. Además de ser arquitecto y urbanista, fue también paisajista y, quizá por ello, consiguió aunar tan bien todos los aspectos de la ciudad e integrar perfectamente el emplazamiento, edificios y el paisaje existente.

Harlow remains one of the best preserved of the early New Towns, and the only to have a coherent vision throughout. ⁹ (Alexander, 2009: 32)

Harlow, a diferencia de otras *New Towns*, era popular entre sus habitantes, que poseen ese sentimiento de pertenencia y orgullo de participar de un lugar que posee este legado. David Lock atribuye este éxito a:

La consistente influencia y compromiso de su principal diseñador, Sir Frederick Gibberd, quien (al contrario que Unwin y Parker en Letchworth) tuvo éxito en unir el diseño de la ciudad con el paisaje ondulante. Hay una coherencia en el diseño, con un centro prominente que puede verse desde distintos puntos de la ciudad y su estructura de vecindarios, que son fáciles de leer por sus habitantes y visitantes. Pero es en los detalles finamente desgranados de las viviendas y los accesos a los servicios en los que hay los mayores niveles de satisfacción. (Howard, Hall, Hardy, & Ward, 2003)

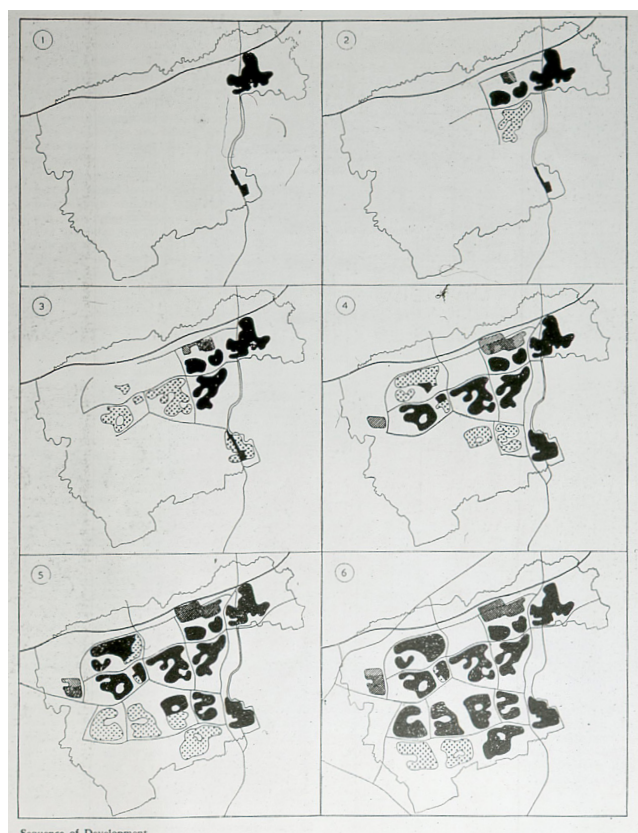
8 <<http://www.rtpi.org.uk/knowledge/networks/rtpi-cih-planning-for-housing-network/newtowns-come-of-age/the-5-factors/>> [Consulta: 6 julio de 2015]

9 Trad: Harlow es una de las *New Towns* de la primera generación que se ha mantenido mejor, y la única que posee una visión coherente en todos sus aspectos.

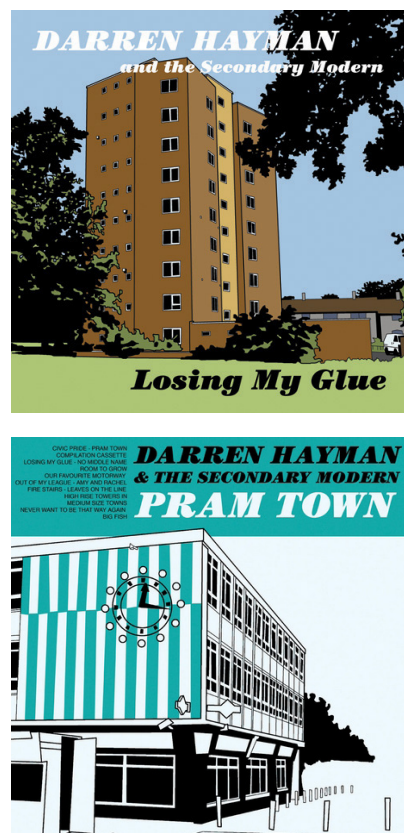
TCPA afirma (TCPA, 2014) que los principios planteados por Gibberd en su plan director permiten crear unidades vecinales sostenibles en nuevos desarrollos, manteniendo los usos separados, con las escuelas y las tiendas accesibles a pie y con un sistema de vías ciclistas que conectan las áreas de empleo y las residenciales.

Aspectos críticos

Llama la atención que precisamente uno de los objetivos a lograr por los diseñadores de Harlow, el de no perder la urbanidad, sea uno de los motivos por el que ha sido criticada en ocasiones. Una de las críticas recibidas durante los primeros años (Harlow Development Corporation, 1981) fue que no se logró conseguir la urbanidad, que era uno de los objetivos principales indicados en el plan por Gibberd. La razón era debida a la baja densidad del primer barrio Mark Hall North, que se construyó previamente a tener los servicios necesarios en el centro urbano que se edificó más tarde, posteriormente cuando el área industrial, el centro y otras unidades vecinales se finalizaron esta crítica dejó de poder ser defendida.



3.91_Secuencia del desarrollo de Harlow



3.92_Portadas de Pram Town con edificios de Harlow, Darren Hayman.

Los primeros pobladores de Harlow eran en su mayoría familias o parejas jóvenes y en comparación con otras ciudades británicas su porcentaje era mucho mayor. En 1961 el porcentaje de niños por debajo de los cinco años era de un 15% comparado con la de 1991 que poseía un 7% (Harlow Development Corporation, 1981) nos damos cuenta de que es un número considerable. Es por ello que en numerosas ocasiones se ha referido a Harlow como *Pram Town*, la ciudad de los cochecitos de niño por su elevado número. Este término fue dado por el Daily Mirror a principios de los años 50. Incluso Darren Hayman, un reconocido músico inglés, que nació y creció cerca de Harlow le hace un homenaje a la ciudad en uno de sus discos, *Pram Town, A Folk Opera*, publicado en 2009. Posteriormente el porcentaje de población de las distintas edades se ha normalizado.

Otra de las críticas recibidas se basa en el exceso de diseño en cada uno de los aspectos posibles de Harlow. Las unidades residenciales se diseñaban completamente en el plan y no se deja mucha libertad o flexibilidad para modificar las tipologías de viviendas una vez construidas o aprobado el plan, ni variar el plan según las necesidades del momento. Esta definición de cada

uno de los aspectos es algo característico de la primera generación de *New Towns*, mientras que en las posteriores uno de los objetivos base será la flexibilidad.

Algunos de los habitantes por ejemplo, tuvieron problemas a la hora de introducir en sus cocinas sus nuevos frigoríficos y lavadoras, que eran la innovación de la época y como no poseían el espacio suficiente, tuvieron que ponerlas en el jardín o en sus salones.

En el informe final antes de la disolución de la Corporación de Desarrollo (Harlow Development Corporation, 1981) además de reconocer que Harlow es un éxito y que por ello la corporación puede cerrarse ya que sus tareas se han realizado completamente, se concluye con una reflexión sobre los problemas del momento (1980) de la situación de desempleo y listas de espera de acceso a viviendas por la negativa a la ampliación de 1974, de la que pensaba que hubiese sido una mejora y le hubiese reportado un mejor futuro a la ciudad. Es posible que el desarrollo normal de una ciudad sea más sencillo de asumir que el de las *New Towns*, debido a sus superficies limitadas y las más complicadas posibilidades de expansión debido a ello.

Es cierto que el cierre de la corporación de desarrollo en 1980 redujo la estabilidad de Harlow y desde ese momento disminuyó su población.

Otro aspecto a considerar es la necesaria regeneración de la ciudad que ya tiene más de 60 años. Un aspecto que puede dificultar esta regeneración en el centro de la ciudad es que después del cierre de la corporación pasó a ser propiedad de un cliente privado. (TCPA, 2014)

Desde que la corporación de desarrollo se cerró la situación de la ciudad ha mejorado y tiene un mejor futuro por delante con numerosos proyectos ya realizados y otros previstos de intervención en la ciudad y de regeneración de la misma.



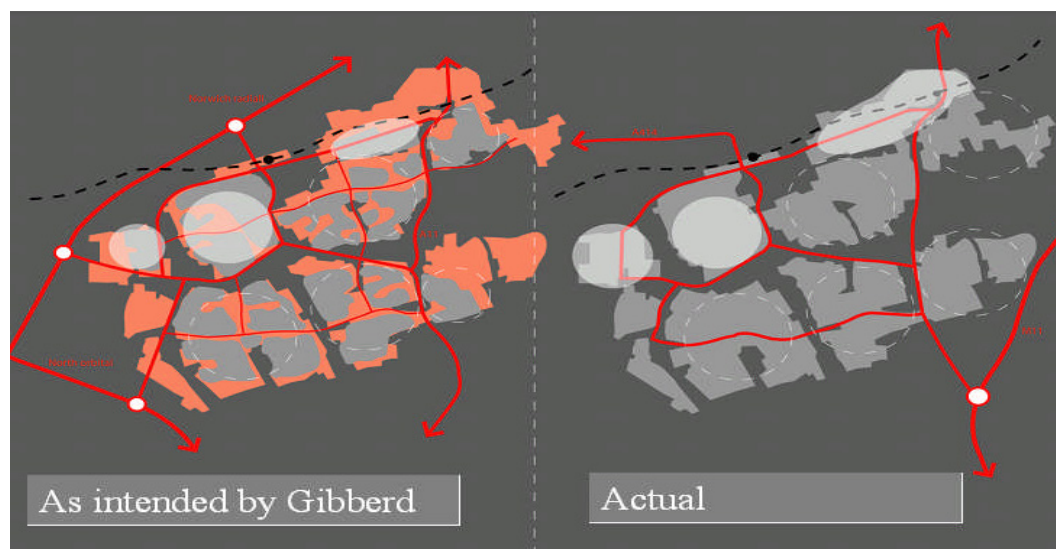
3.93_Plano de Harlow y de su contexto con la ampliación propuesta.

Proyectos de futuro

Después de los sesenta años que tiene de vida y al haber sido construida toda al mismo tiempo, son muchas las áreas que precisan de regeneración. Los elementos clave para el futuro de Harlow son: (TCPA, 2014)

- La regeneración del centro de la ciudad y de las unidades vecinales.
- Gestionar el espacio verde respetando el legado de Gibberd.
- Acomodar el crecimiento de la ciudad dentro de las limitadas oportunidades que ofrece el ajustado límite administrativo.

La ciudad ha desarrollado un plan para el Harlow de 2020¹⁰, y una estrategia de regeneración en el que se definen los distintos aspectos a mejorar en la ciudad. Se pretende ofrecer un mayor número de tipologías de viviendas y posibilidades de propiedad para alojar a estas nuevas generación de habitantes que han nacido y crecido en ella. Entre otros aspectos destacan la regeneración del centro urbano y los centros locales, la mejora del sistema viario favoreciendo la conexión con la región y construyendo la Northern Radial Road, propuesta por Gibberd pero nunca construida. Asimismo, la inversión en industria que ha ido decayendo con los años. Para todo ello es preciso la inversión pública y privada.



3.94_Comparativa entre el sistema viario diseñado por Gibberd y el actual

Otros ejemplos de los proyectos de recomposición urbana que se están desarrollando actualmente en Harlow son los siguientes:

- **Harlow Gateway:** un área de 11 ha, con 450 nuevas viviendas, zonas de ocio e instalaciones en un regenerado *brownfield* con fácil acceso al centro urbano y la estación de trenes.
- **La regeneración del centro de Harlow:** Se regenera la parte norte del centro de Harlow, aumentando el área de comercio, ocio y viviendas en el centro urbano.
- Existen también planes para mejorar **el parque de la ciudad.**

10 <http://essexpartnership.org/data/download_file/9e8dd631658535262833c916b572342e81f0372bbdf7a05df36944a54df4b94> [Consulta: 6 julio de 2015].

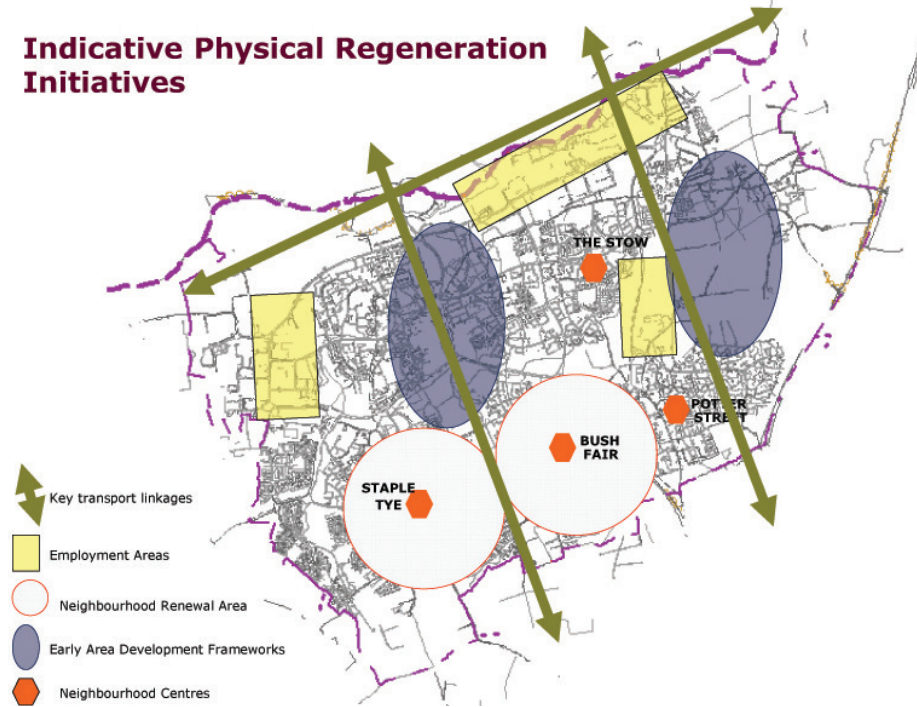


3.95_Estrategia de regeneración del centro urbano



3.96_Visión del Harlow para el 2020

Indicative Physical Regeneration Initiatives



3.97_Iniciativas de regeneración en Harlow

Se ha realizado hace poco una expansión en **Newhall** localizada en el oeste de la ciudad, que ha recibido numerosas menciones. En este caso es una iniciativa privada en un área que había tenido un uso como granja. Los nuevos dueños al heredarla, contrataron al urbanista Roger Evan para diseñar un área residencial más densa que las de alrededor, para alojar a 6.000 nuevos habitantes y con 2.800 viviendas desarrolladas en dos fases. Siguiendo las ideas de Gibberd se sitúan a una distancia que se puede recorrer a pie de tiendas, colegios y otros servicios. Los grupos de viviendas son también desarrollados por distintos arquitectos. El nuevo barrio de 84 casas diseñado por Alison Brooks ha recibido varios premios.



3.98_Viviendas del barrio de Newhall desarrolladas por Allison and Brooks Architects



Drawings: Roger Evans

KEY
 ■ Alison Brooks Architects
 ■ Built Homes
 □ Unbuilt Homes



3.99_Plano del barrio de Newhall de Harlow, con las viviendas realizadas por Alison Brooks architects, las construidas y las que quedan por construir



3.100_Secciones de las viviendas de Newhall, desarrolladas por Alison and Brooks Architects

Uno de los últimos estudios de regeneración de Harlow (Harlow District Council, 2013) analiza la relación entre el crecimiento de la ciudad y la regeneración que ésta produce. Se concluye que en el pasado de Harlow, justo aquellos momentos en los que la ciudad ha crecido en los años 1960 y el 2000 donde se han desarrollado nuevos proyectos la ciudad ha poseído unas mejores condiciones. Se estudian cinco escenarios con distintos niveles de crecimiento y las consecuencias que éstos causarían en 2031.

Table ES1 Summary of Scenario Outcomes by 2031

| Receptor: | Scenario: | Scenario A. | Scenario B. | Scenario C. | Scenario D. | Scenario E. |
|--|-----------|-------------------|-------------------------|------------------|------------------|----------------------|
| | | 'Do Nothing More' | 'Meeting Housing Needs' | 'Jobs Led' | 'Growing Centre' | 'Transformed Centre' |
| Demographic Outcomes | | | | | | |
| Dwelling Change | | +3,920 | +7,483 | +11,490 | +15,000 | +20,000 |
| <i>Dwellings p.a.</i> | | +196 | +374 | +575 | +750 | +1,000 |
| Population Change | | +4,022 | +12,908 | +22,997 | +31,812 | +44,455 |
| of which Natural Change | | +12,341 | +14,155 | +15,582 | +18,155 | +20,917 |
| of which Net Migration | | -8,319 | -1,246 | +7,415 | +13,656 | +23,538 |
| Household Change | | +3,853 | +7,356 | +11,295 | +14,749 | +19,659 |
| Labour Force | | -575 | +3,938 | +9,230 | +13,504 | +19,876 |
| Jobs, Spending and Economic Outcomes | | | | | | |
| Jobs | | -1,207 | +3,057 | +8,060 | +12,099 | +18,121 |
| <i>Jobs per annum</i> | | -60 | +153 | +403 | +605 | +906 |
| Total GVA (p.a.) | | £2.0bn | £2.2bn | £2.5bn | £2.7bn | £3.0bn |
| Business Starts (p.a.) | | 300 | 330 | 365 | 395 | 483 |
| H'hold Spending (p.a.) | | £1.9bn | £2.1bn | £2.3bn | £2.5bn | £2.7bn |
| Public Finances | | | | | | |
| Council Tax Base (p.a.) | | £49.2m | £53.6m | £58.6m | £62.9m | £69.1m |
| New Homes Bonus | | £33.2m | £63.4m | £97.4m | £127.2m | £169.5m |
| Business Rates (p.a.) | | £42.7m | £47.6m | £53.3m | £57.9m | £64.8m |
| CIL/s106 Receipts | | £46.8m | £89.5m | £137.5m | £179.4m | £239.3m |
| Community & Environment | | | | | | |
| New Primary Sch. Places | | 0 | +366 | +1,566 | +2,858 | +4,600 |
| New Secondary Sch. Pl. | | 0 | +152 | +659 | +1,476 | +2,384 |
| New GP Needs | | 0 | 0 | +1 | +6 | +13 |
| New Open Space Needs | | +11.6 ha | +22.1 ha | +27.7 ha | +44.2 ha | +59.0 ha |
| Land Take of New Devt. | | 196 ha | 374 ha | 575 ha | 750 ha | 1,000 ha |
| J7a funding gap (£45m option / £200m option) | | £39.7m / £194.7m | £34.8m / £189.8m | £29.4m / £184.4m | £24.6m / £179.6m | £17.9m / £172.9m |
| New Affordable Housing | | +1,174 | +2,246 | +3,447 | +4,500 | +6,000 |

3.101_Tabla con los cinco escenarios.

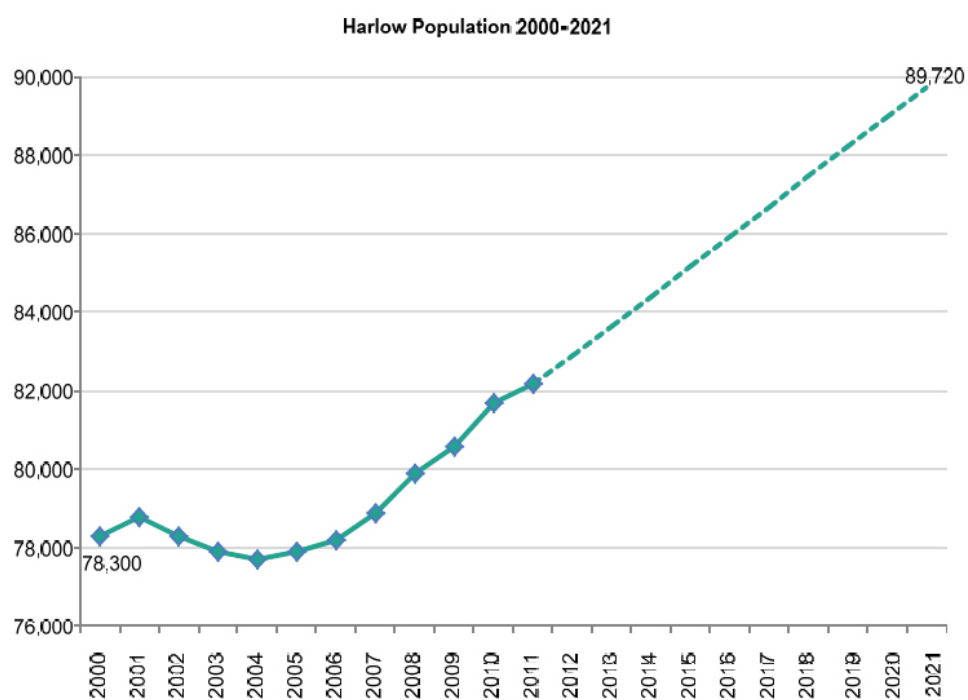
En el último de los escenarios, se propone la ampliación de 20.000 habitantes para llegar a alcanzar los 100.000, y se concluye que esta última opción sería la óptima para la ciudad, propuesta que se hizo ya en 1974 y que fue rechazada.

Está prevista la realización de 12.000 nuevas viviendas en 2031 para ayudar en la regeneración de Harlow. En un informe realizado por el Ayuntamiento de Harlow en 2013 se estima que la población llegue a unos 90.000 hab. en 2021. (Harlow Council et al., 2013)

Debido a la preocupación del Ayuntamiento de Harlow y a los informes e intervenciones que se están desarrollando, así como las previstas, junto con el legado que existe en la ciudad por el gran plan creado por Gibberd, el futuro y mejora de las condiciones de la ciudad y de sus habitantes está garantizada.

Table ES2 Traffic Lighting Deliverability of Outcomes at Different Levels of Growth

| Scenario/Dwelling Growth: | Scenario A. | Scenario B. | Scenario C. | Scenario D. | Scenario E. |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Objective/Infrastructure: | +3,920 | +7,483 | +11,490 | +15,000 | +20,000 |
| Delivery of new M11 Junction (7a) alongside link-road or northern by-pass | ● | ● | ● | ● | ● |
| Priority Estates Regeneration & improving neighbourhood centres | ● | ● | ● | ● | ● |
| More and better quality housing stock (meeting housing needs) | ● | ● | ● | ● | ● |
| An excellent place to do business, with more jobs and a thriving economy | ● | ● | ● | ● | ● |
| Skills support & delivery, including further education (FE) institutions | ● | ● | ● | ● | ● |
| Enhanced and transformed town centre with new retail & leisure offer | ● | ● | ● | ● | ● |
| Supporting and underpinning viability of existing facilities and services | ● | ● | ● | ● | ● |
| Protection & enhancement of Green Wedges . Provision of open spaces | ● | ● | ● | ● | ● |



3.102_Tabla resumen con los objetivos que se conseguirían en cada escenario y la evolución de la población previsto en caso de escoger el último escenario posible.



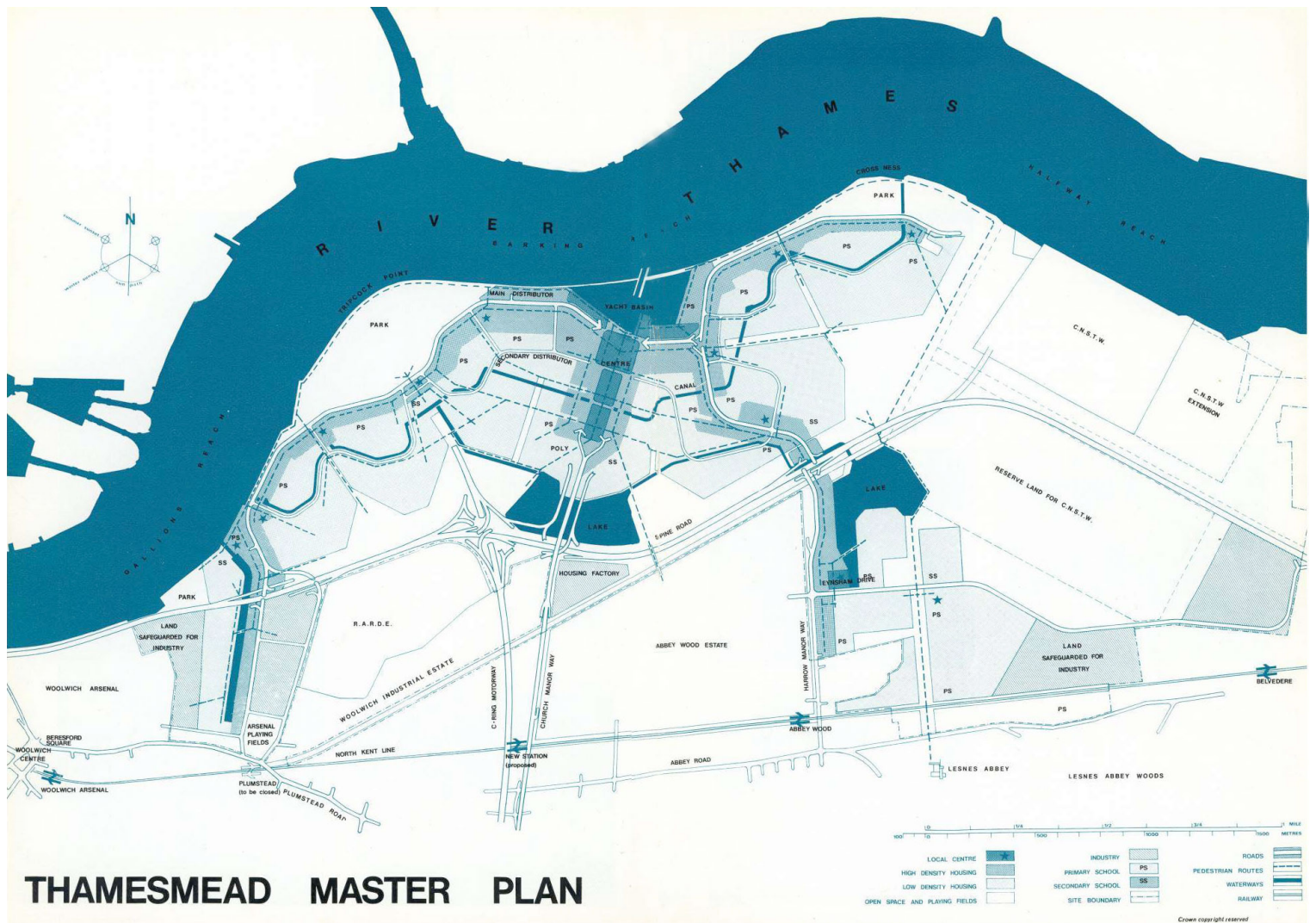
3.103_ Vista aérea de Thamesmead.

3.3

THAMESMEAD

3

| | |
|--------------------------------|--|
| LOCALIZACIÓN | perteneciente al Greater London Council e interior al greenbelt londinense |
| OBJETIVO | Ayudar en la descentralización de Londres |
| FECHA DE DESIGNACIÓN | 1964 |
| ÁREA DESIGNADA | 650 ha |
| POBLACIÓN EXISTENTE | No poseía, se construyó en un área brownfield |
| POBLACIÓN PROPUESTA | 60.000 hab. |
| POBLACION en 2008 | 45.000 hab. |
| AUTORIDAD LOCAL | Greater London Council, the Bexley and Greenwich London Borough Councils |
| DEVELOPMENT CORPORATION | Thamesmead Committee (anteriormente GLC General purposes (Woolwich, Arsenal/Erith Evelopment) Sub-Committee) |



3.104_Masterplan de Thamesmead.

El *London County Council* (LCC), que pasó a ser en 1965 el *Greater London Council* (GLC), tras haber construido viviendas dentro del *Expanded Towns* y comprobar la lentitud de construir las y de incluir a la nueva población dentro de las ciudades existentes respetando a las comunidades existentes, se plantea construir una nueva ciudad para alojar a unos 100.000 hab. provenientes de Londres.

En 1957 se recibe la aprobación del *Minister of Housing and Local Government* para desarrollar los planes de una nueva ciudad. Después de barajar varias localizaciones se decide que Hook, en Hampshire, es la mejor de las localizaciones. Se inicia el Plan director de la ciudad y cuando ya está preparado, a principios de los años 60, el Ayuntamiento del Condado de Hampshire se opone rotundamente al plan, por lo que es necesaria la intervención del Ministerio que finalmente detiene el proyecto. (Wigfall, 1997)

Ante esta decisión, se requiere una nueva localización para alojar a la población que iba a ser destinada a Hook y tras estudiar distintas posibilidades y ubicaciones lejos de Londres que son rechazadas, en 1962 se inician los planes para la construcción de la futura Thamesmead, dentro del área del Gran Londres, y definida como una *new town in town*. Se decide este ámbito urbano como mejor opción por varios motivos: Primero el GLP poseía terrenos para construir y, segundo, dado que la población a la que se pretendía alojar era de Londres su residencia final estaba cerca de su lugar de origen. El área donde se localiza Thamesmead, en inicio, no era apropiada para la vivienda debido a la contaminación de ésta y a las zonas pantanosas, pero debido a la necesidad de crear viviendas dentro de los límites de Londres obligó a que esa dificultad se reconsiderase y se iniciaron acciones para drenarla y protegerla de las inundaciones.

Previo al diseño del Thamesmead que hoy conocemos, hubo otro proyecto desarrollado en 1962 y conocido como *The town on stilts* (La ciudad sobre zancos) realizado por el LCC. Se situaba en la misma área que Thamesmead en la zona al norte de la Abadía de Lesnes pero con una superficie mucho menor y diseñada para sólo unos 25.000 habitantes. Estaba formado por veinte *clusters*, unas 200 hectáreas, construidos sobre plataformas de hormigón de cuatro metros de altura y con una importante cimentación profunda, ya que debido a la normativa vigente, la *Ordinance Datum Newlyn*, posterior a las inundaciones del área en 1953, no se podía construir ningún lugar habitable por debajo de los dos metros y medio. Sobre ellos se construía una edificación de hasta tres alturas y bajo ellas se localizaban los aparcamientos, servicios y trasteros. Entre las plataformas se situaban edificios en altura de unas treinta plantas que conectarían las distintas plataformas. Todo ello servido con colegios, centros comerciales, canales y lagos. (Wigfall, 1997)

Este proyecto no se realizó ya que debido a la polución del aire y a la industria situada en el norte del río, los edificios no podrían tener más de sesenta metros de altura. Al reducir esta dimensión y, consecuentemente la densidad de las torres, el proyecto no resultaba viable económicamente, por otra parte el proyecto no era lo suficientemente grande como para poder generar empleo dentro del área lo que conllevaría excesivo movimiento de sus habitantes y lo convertiría en una zona dormitorio. Thamesmead hereda muchas de las ideas de este primer diseño, como la separación de tráfico a distintas alturas y la disposición de los aparcamientos debajo de las viviendas.

Posteriormente, en 1965, se toman acuerdos para poder adquirir más suelo y desarrollar un proyecto mayor, añadiendo el área del Royal Arsenal perteneciente al Ministerio de Defensa y adyacente a la del Erith-Woolwich. El área designada de 650 hectáreas poseía entonces contacto directo con el río. Se diseña un segundo proyecto inicialmente denominado *Woolwich-Erith, a Riverside Project*, que por medio de un concurso denominado *Name our new Town* obtendría su actual nombre **Thamesmead**, que fue propuesto por Anthony Walton, un residente de Bexley y que ganó veinte *pounds* de premio.

Los objetivos principales de la creación de la ciudad eran aliviar la falta de vivienda de Londres, alojar a 60.000 habitantes, principalmente los habitantes del *East End* londinense, y crear una ciudad para el siglo XXI. Se conoce como una *mini new-town* o una *new town in town*, un proyecto de renovación urbana dentro de las fronteras de la ciudad, ya que está dentro del cinturón verde

de Londres. Era el proyecto más grande a construir en el gran Londres y se concibió como una intervención autosuficiente, dada la escala del proyecto adquirió el estatus de una *new town*, en términos de escala y objetivos, aunque no legales. No podía ser llamada una *New Town* como las otras dos estudiadas en esta tesis, al no ser construida bajo la ley del *New Towns Act*; sin embargo comparten los ideales de las *New Towns* y pretende crear como ellas una sociedad autosuficiente, con provisión de zonas verdes y empleo, centros comerciales y comunes para el uso de su población equilibrada.

En marzo de 1966 se presenta y aprueba un borrador del Plan director con las ideas, las líneas generales del proyecto y el diseño de la primera fase de ejecución con sus tipologías edificatorias. En la introducción Sir William Fiske, director del GLP en ese momento, destaca la gran oportunidad que ofrece este proyecto a los habitantes de Londres. (GLC, 1966)

It would be hard to exaggerate either the challenge or the opportunity which this three-mile stretch of London's riverside offers to all those concerned with the planning and execution of its development. From land which has for centuries formed the marshes of Plumstead and Erith and in part has been given over to the munitions of war, a community of 60,000 will rise over the next 10-15 years. Between the broad reaches of the Thames and the hills of Abbey and Bostall Woods, a desolate scene will be transformed for the well-being of Londoners.¹

Erith Observer & Kentish Times

No. 5098-92nd Year TEL. ERITH 35741 FRIDAY, JANUARY 20, 1967 LARGEST NETT SALE 28 PAGES-5d.

We will call it **THAMESMEAD** Committee decide

K.T. READER NAMES NEW TOWN



3.105_Entrega del premio, veinte pounds, a Mr. Anthony Walton, ganador del concurso *Name our town*.

¹ Trad.: Sería difícil exagerar la oportunidad y desafío que este tramo de tres millas en el borde del Río ofrece a los que están involucrados en el planeamiento y ejecución de este desarrollo. De un área que ha formado parte desde hace siglos de los pantanos de Plumstead y Erith, y que en parte ha sido cedida para las municiones de la guerra, surgirá una comunidad de 60.000 habitantes en los próximos 10 o 15 años. Entre las orillas del Támesis y las colinas de Abbey y Bostall, una escena desolada será transformada para el bienestar de los londinenses.

Para llevar a cabo su construcción, en 1965 se formó un Comité similar a los creados en las *New Towns*, el denominado *Special Sub-committee of the Greater London Council's General Purposes Committee*, en el que estaban representados el GLC y los municipios colindantes de Greenwich y Bexley. No llegó a ser tan importante ni tuvo los poderes ni libertad que poseían las *Development Corporations* de las *New Towns*, lo que causó problemas a la hora de desarrollar el proyecto, como se verá más adelante. Este Comité se vio influenciado por los cambios de Gobierno tanto Central como Locales. En 1967 y con la llegada del partido conservador al Gobierno se denominó *Thamesmead Committee*, dependiente de Comité de Vivienda del GLC, y mantuvo como objetivo el desarrollar la ciudad.



3.106_Localización de Thamesmead respecto a Londres y comparación de su tamaño con Hyde Park

El *Master Plan* definitivo pasó al GLC en 1967 y ese mismo año se iniciaron las obras de la primera fase. Los objetivos indicados en el plan director en 1967 eran los siguientes: (Greater London Council, 1967)

- crear una comunidad de unas 60.000 personas
- proveer suficiente empleo local para asegurar que el número de desplazamientos por trabajo al Londres Central se mantenga dentro de unos límites razonables
- construir un área central de un tamaño apropiado para la comunidad
- establecer espacios libres y un buen transporte a Londres Central y a las áreas del entorno
- reconocer el potencial que se tiene al estar en un enclave al lado del río para generar un entorno atractivo y explotar las mejores características naturales que posee el territorio
- organizar la circulación dentro de la comunidad de modo que los peatones dispongan de áreas libres de tráfico

En el área de 650 hectáreas se previeron unas 17.000 viviendas para unos 60.000 habitantes, agrupadas en diez unidades vecinales de entre 1.500 y 1.700 viviendas, de 8.000 a 9.000 habitantes en cada una. El período de construcción se suponía que estaría entre diez y quince años, por lo que la fecha de finalización se marcó en 1982.

Aunque no estaba entre los objetivos principales, otro de sus objetivos era el de crear una sociedad equilibrada, por ello se hizo hincapié en el desarrollo de la comunidad. Para llegar a conseguir este objetivo se permitió y alentó la construcción por promotores privados de viviendas en propiedad para que así hubiese habitantes con distinto poder económico.

En 1970 el partido conservador llega al gobierno y en 1972 el GLC revisó el plan para comprobar después de cinco años de construcción si los objetivos seguían siendo realistas. Se modificó el mismo principalmente en dos aspectos, primero se consideró que para poder alcanzar la población prevista era necesario que un 35% de las viviendas fuesen construidas por promotores privados para la venta y permitiendo en ellas una densidad menor, debido al menor número de personas por vivienda. Esta primera modificación supondría una reducción de la población propuesta que bajó a 50.000 hab. y a 15.600 viviendas, modificación a la que se opondrían los ayuntamientos locales de Bexley y Greenwich. La segunda modificación fue la de revisar la planificación de construcción de la ciudad, debido a retrasos y a incertidumbres en la provisión de infraestructuras como carreteras, especialmente las que conectaban con el otro lado del río, y se amplió el plazo de la misma hasta 1988. (GLC, 1974)

El diseño de la ciudad está influenciado por Hook y Cumbernauld, por su planteamiento de aumento de la densidad en las tres dimensiones, así como un centro comercial desarrollado en distintos niveles. Cabe destacar que son de la misma época otros proyectos importantes desarrollados por el GLC como el de Roehampton, para 13.000 hab. a finales de los años 50, o el Golden Lane.

Thamesmead representa una reacción de los arquitectos y urbanistas contra los suburbios y la estética de baja densidad característica de las *New Towns* de la primera generación, y pretenden mejorar por medio de la arquitectura las condiciones de vida de sus habitantes.



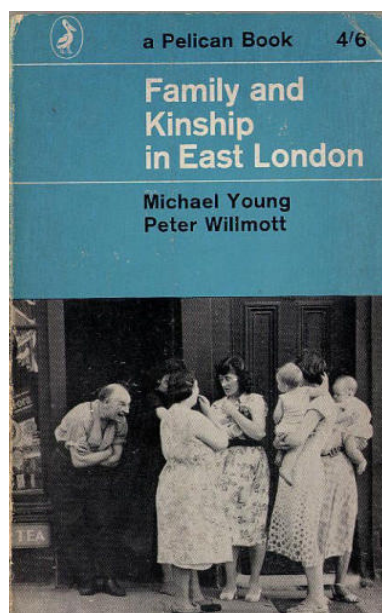
3.107_Hora punta en Londres. Roger Mayne 1965



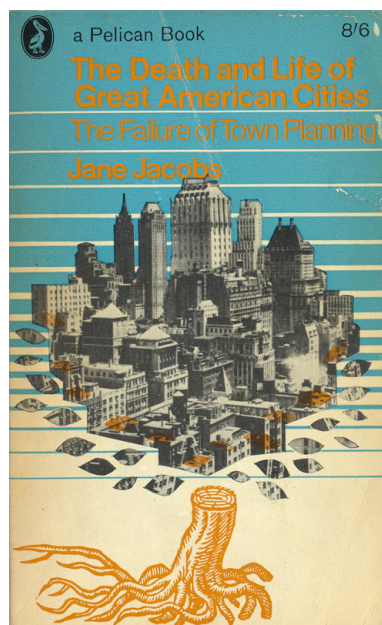
3.108_Imagen de Roger Mayne, Londres



3.109_Calle Bricklane, Londres de Roger Mayne en 1957



3.110_Portada del libro Family and kinship in Esta London



3.111_Portada del libro The death and ife of Great American Cities

2 Trad.: Thamesmead pertenece el período de los libros de Willmott y Young 'Family and kinship in East London', el libro 'The death and life of great American cities' de Jane Jacobs y las fotografías de Roger Mayne en el East End. Representa una reacción de los arquitectos contra los valores de la clase media de los suburbios y la estética débil de las New Towns del Mark I, de un acto valiente en favor de la arquitectura comunitaria que concibe la arquitectura como un edificio y que preserva los valores de la vida en la calle.

3 Un estudio social que influenció mucho a los sociólogos y profesiones afines realizado durante tres años en dos áreas, la del East End de Londres y la segunda en Essex.

Thamesmead belongs to the period of Willmott and Young's 'Family and kinship' in East London, Jane Jacob's 'The death and life of great American cities' and Roger Mayne's photography of the East End. It represents a reaction by architects against the middle-class values of suburbia and the feeble aesthetics of the Mark I New Towns in favour of a bold act of communal architecture which conceives the town as a building and preserves the values of street life. ² (MacCormac, 1972)

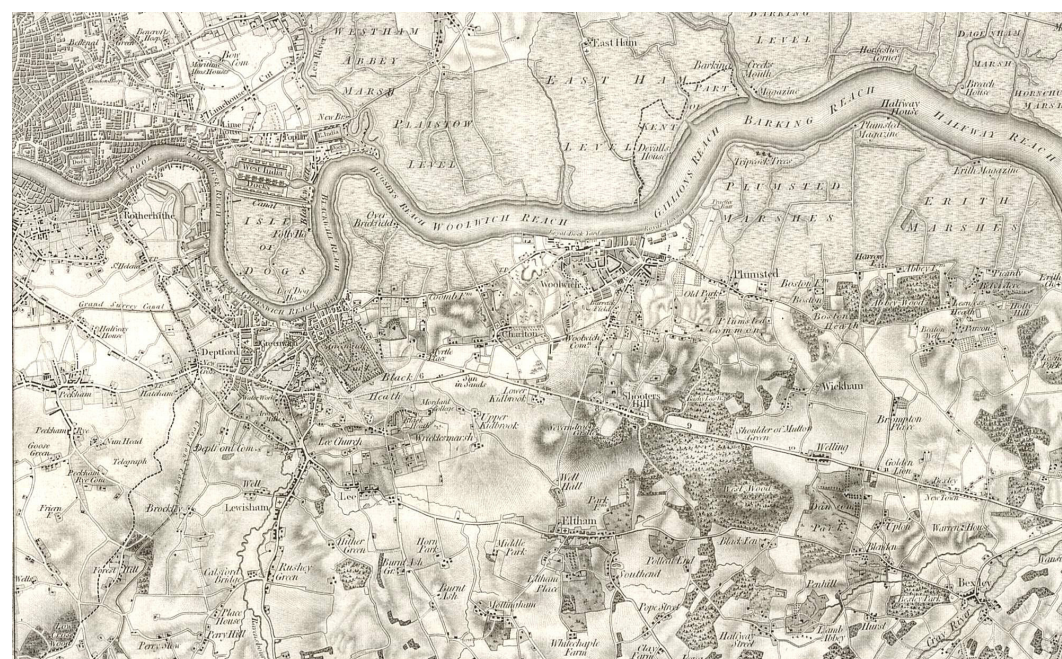
El libro de Willmott y Young de 1957³ ya anticipaba los problemas sociales que podrían surgir en Thamesmead, al igual que habían sucedido en otras áreas hacia donde la población había sido transferida, perdiendo el contacto y apoyo de sus familiares, vecinos y conocidos. Se defendía el fracaso de los urbanistas de las nuevas áreas de no responder o no comprender las necesidades reales de los nuevos habitantes. Jacobs defiende en 1961 que las ciudades debían de poseer diversidad, mezcla de usos, étnica y de edades, edificios de varios tipos, así como permeabilidad entre los edificios para los peatones, y densidades distintas según las áreas. Roger Mayne reflejó en sus fotografías la vida cotidiana del East End en 1956, realizando una exposición fotográfica en el *Institute of Contemporary Arts*, que le ayudó a establecer su reputación como fotógrafo del realismo social.

Los arquitectos y urbanistas de Thamesmead recogieron las experiencias previas para realizar una nueva ciudad corrigiendo errores del pasado e intentando crear la mejor ciudad para el disfrute y la vida en comunidad de los nuevos habitantes.

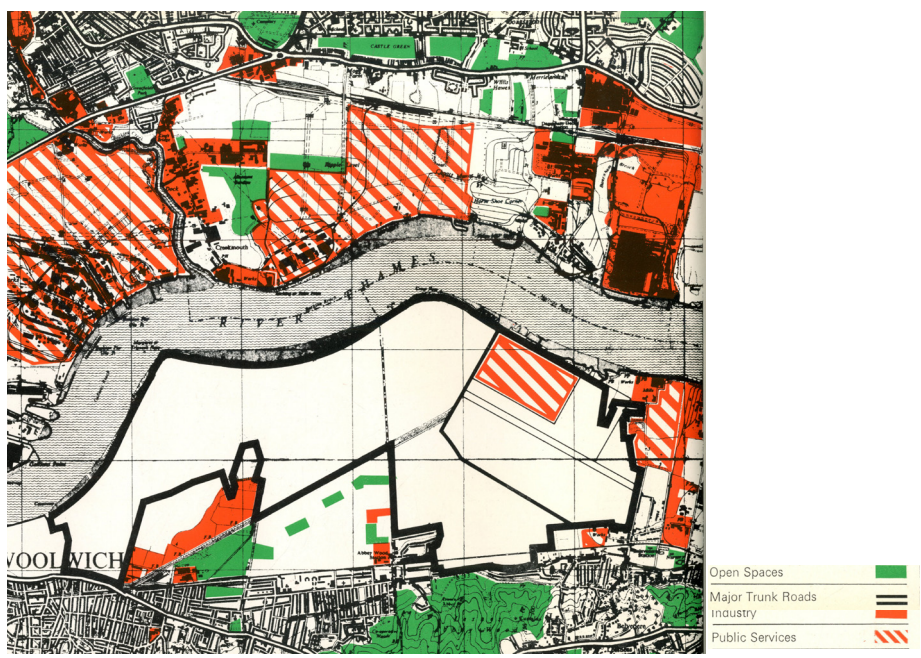
Condiciones del territorio donde se inserta

3.3.2

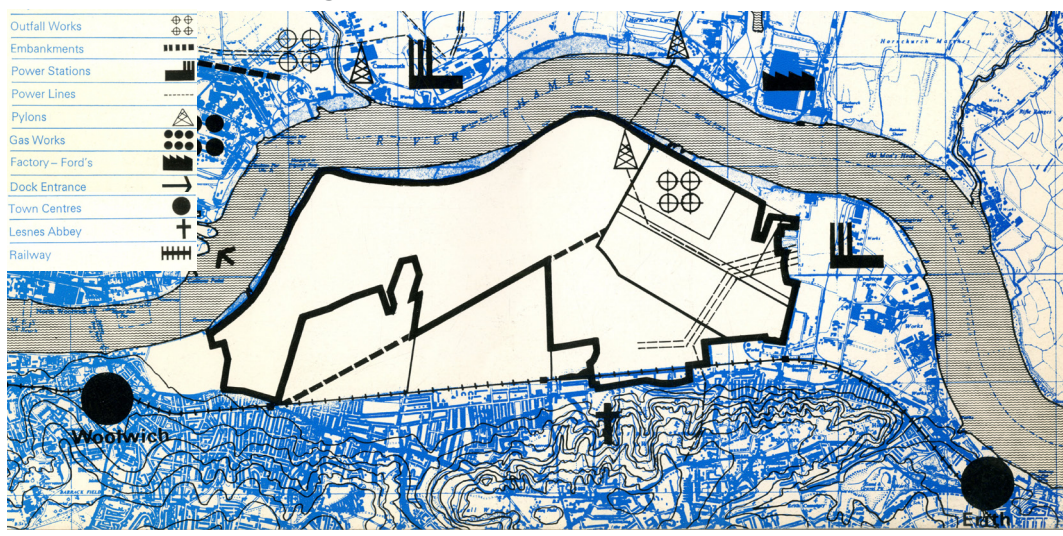
El área, mayormente plana y con poca vegetación, está delimitada por el Río Támesis al norte, con una franja de 5.5 Km. de longitud de fachada al río. Al sur está limitada por las vías del ferrocarril y dividiendo el área diagonalmente se encuentran las tuberías que conectaban la depuradora de aguas en el este con Londres.



3.112_Mapa de Greenwich y alrededores, 1805



3.113_Usos existentes en el área designada



3.114_Características y alrededores del área designada



3.115_Mapa del área, 1931



3.116_Trabajadoras del Royal Arsenal.

Para tener una referencia de la escala del desarrollo el GLC comparaba, en sus panfletos promocionales, el plan (Greater London Council, 1967) con elementos reconocibles de Londres, siendo el área a construir el doble del área ocupada por Hyde Park y Kensington Gardens juntos, y con un frente al río comparable al que hay desde la Tate Gallery al Tower Bridge.

El área a desarrollar estaba mayormente deshabitada y poseía tres partes diferenciadas. Al oeste, el ámbito que ocupaba el *Royal Arsenal*, una importante zona naval y militar donde se fabricaban y probaban armas y munición antes y durante la Primera Guerra Mundial. Posteriormente por el peligro de que fuese bombardeada y que afectase a las zonas habitadas se trasladó su uso a otros lugares, dejando el área libre para otros posibles usos. Al este se localizaban los *Crossness Sewage Works*, depuradoras de agua abiertas en 1865. Entre ellos un espacio plano y pantanoso denominada *Erith Marshes* o *Plumstead Marshes* y en ocasiones, como en 1953, inundado por el río.



3.117_Comparación escalar del frente al río de Thamesmead y el área de la Tate Gallery al Tower Bridge.

Los centros urbanos más cercanos son los de Woolwich al oeste y Erith al este. Al sur-este del área se localiza la Abadía de Lesnes fundada en el siglo XVII sobre un montículo. Fueron los monjes los que un siglo antes iniciaron el drenaje del área para construir la Abadía, ya que en la época en la que se instalaron las aguas del río llegaban hasta la Abadía.

Las conexiones existentes con Londres central no eran buenas, no había un puente que conectase con viario rodado con el otro lado del río cerca del área designada. Existían dos paradas de tren cerca del área, aunque la capacidad de las líneas se encontraba ya colmatada, por lo que se requería que se incrementase el servicio, o que se añadiesen más líneas que aliviase esas rutas. (GLC, 1966)

Los usos en el área eran inexistentes ya que el solar tenía unos condicionantes importantes, por sus suelos pantanosos y la contaminación existente en las tierras debido al Arsenal. La mayor parte del área era lo que actualmente se denomina *brownfield*. Hubo que hacer grandes obras de acondicionamiento y limpieza para permitir la construcción de las nuevas edificaciones. En la zona donde se hallaba el Arsenal y donde se había construido y probado armamento desde antes de la segunda guerra, existían unas zonas muy contaminadas que hubo que limpiar y descontaminar. Se comenzó a drenar y rellenar el área pantanosa y para ello se hicieron cinco lagos y canales que reconducían el agua, se reforzó el límite del área que limitaba con el río para evitar que se volviese a inundar y se comenzó la construcción de pilotes, que soportarían tanto las edificaciones como algunas instalaciones.

Por el tipo de terreno pantanoso y cercano al río, todos los edificios e incluso las carreteras necesitaban de pilotes muy profundos para poder sostenerse y repartir las cargas, además había que aportar tierra para hacer el terreno más estable, siguiendo el método utilizado por los holandeses. En las primeras fases de Thamesmead se utilizaron unos 40.000 pilotes.



3.118_Vista general del área en construcción, 1967



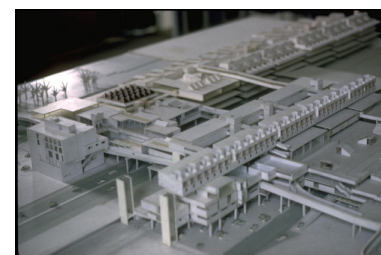
3.119_Empresa que realizaba los pilotes de Thamesmead

3.3.3

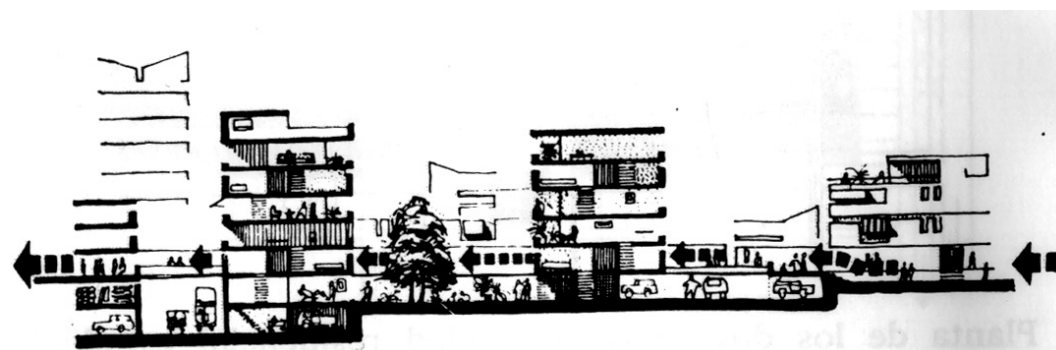
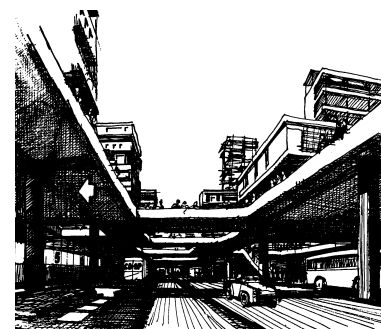
La estructura urbana

Cronológicamente Thamesmead se sitúa dentro del Mark II por lo que no asume tanto los parámetros de la ciudad jardín como las *New Towns* previas. Se inscribe más en un urbanismo moderno, que se aprecia en sus elementos, un centro urbano compacto que aglutine los servicios, una separación clara de los tráficos, en la disposición de los edificios con una densidad mayor y edificación de más altura, un juego más atractivo con la composición tanto en planta como en volumen, combinando edificios de distintas alturas y creando visuales y grandes relaciones entre los edificios residenciales y de equipamientos y con los espacios verdes.

Las provisiones de escuelas, áreas de recreo, y espacios verdes venían marcadas por los estándares nacionales o regionales, pero otras decisiones vinieron influenciadas por las *New Towns* de Hook y de Cumbernauld pertenecientes al Mark II. Al no seguir el proyecto de Hook adelante, muchos de los arquitectos e ingenieros que trabajaron en ella comenzaron a trabajar en Thamesmead. De Hook se recoge la experiencia de las investigaciones sobre los servicios sociales y comunitarios necesarios, así como el desarrollo del tráfico en dos alturas distintas.



3.120_Imágenes de la maqueta del centro de Cumbernauld.

3.121_Sección de la *New Town* no construida de Hook.

3.122_Imagen de la separación de tráficos en distintas alturas de Hook.

Se puede apreciar también en los dibujos una cierta similitud con las visuales creadas en Thamesmead. Aunque la influencia que ejerce Cumbernauld es menor, sí que se detecta en dos aspectos la densidad del plan estructurada en las tres dimensiones y la configuración del centro en distintos niveles. (MacCormac, 1972)

El área designada estaba condicionada principalmente por el frente del río, que se aprovecha en el diseño de la ciudad para ofrecer vistas sobre él. Por otra parte el segundo de los objetivos que se plantean en su asentamiento es la separación de tráfico pero permitiendo su conexión. Los distintos elementos de la ciudad se organizan para poder cumplir estos dos requisitos.

It is felt that the development's identity would be enhanced by creating a fully pedestrian environment and network system throughout the town, this to be achieved by a circulatory vehicular distributor system and the elimination of through traffic within the environmental areas. [...] the design approach has been conditioned by two factors, firstly the need to seize the visual opportunity that the Thames waterfront offers for the new community, and secondly to create strong but separate links for both vehicles and pedestrians. ⁴ (GLC, 1966)

Las áreas residenciales de mayor densidad así como el centro urbano se concentraron frente al río para aprovechar así las vistas y se conectan con los posibles modos de transporte, rodado o peatonal.

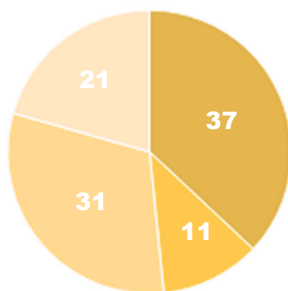
A high density area is proposed along the riverbank, giving the new town a firm riverside identity, and creating a scale of development to balance the structures on the north bank. This area takes advantage of the visually stimulating natural open space provided by the Thames. Further high density limbs are proposed, leading to the town centre on the Thames-side and providing direct vehicle and pedestrian links. ⁵ (GLC, 1966)

Se pretendía un diseño total que articulase las áreas verdes y residenciales, escuelas, áreas de juegos, recorridos peatonales y para las bicicletas, centros comerciales y sociales, iglesias e industria. Siguiendo la zonificación, cada una de las funciones es segregada de las otras y tiene su lugar asignado de un modo ordenado.

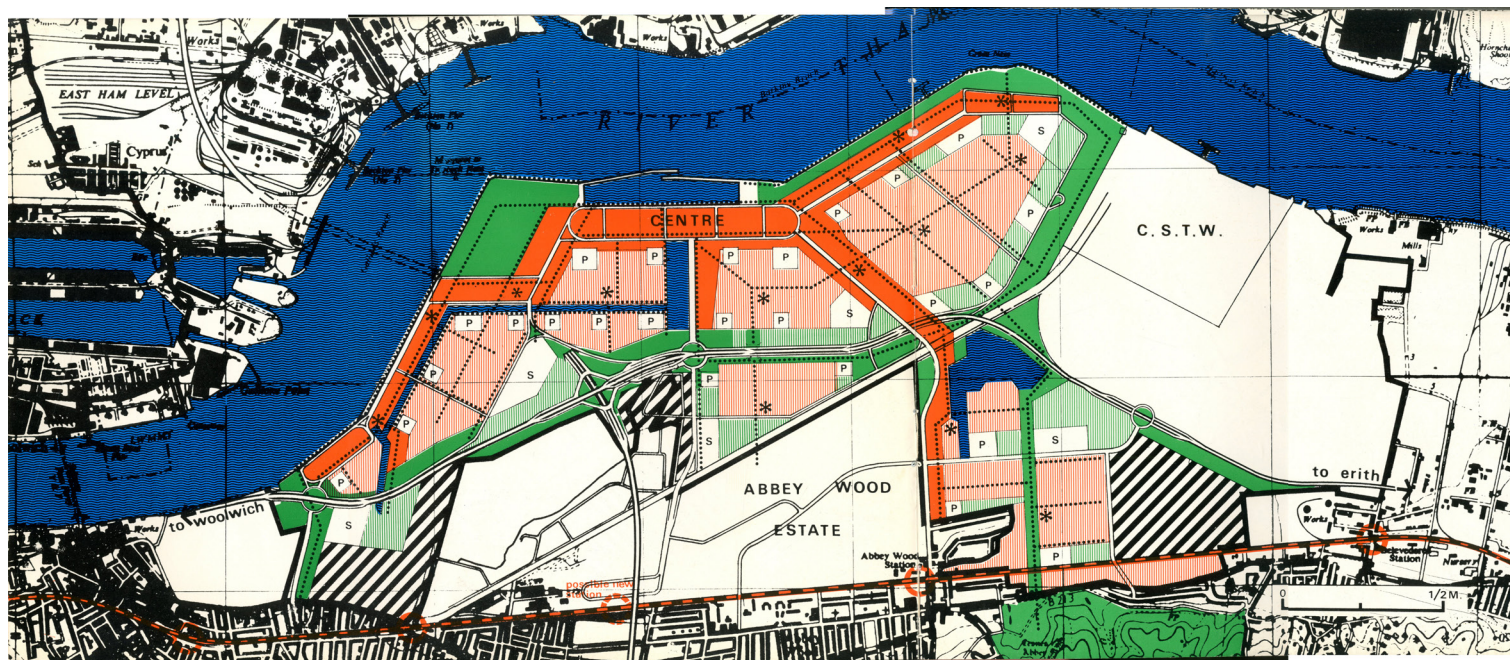
Entre las dos primeras versiones del proyecto, el borrador de 1966 y el plan director del 67, existen modificaciones del proyecto. El centro urbano que en la primera propuesta se sitúa en paralelo al río, en la segunda propuesta se coloca de modo perpendicular a él para protegerse de los vientos provenientes del Río. La localización de las áreas más densas se mantiene frente a la orilla y junto a las vías principales, así como se mantiene la organización de las áreas verdes, aunque los lagos cambian su tamaño y situación. Las áreas residenciales se densifican aumentando sus alturas y dejando más espacio libre entre ellas para el disfrute de sus habitantes.

4 Trad.: Se considera que la identidad del proyecto sería realizada creando un entorno completamente peatonal y una red de sistemas de transporte por toda la ciudad, que se consigue con un sistema de distribución de circulación vehicular y la eliminación del tráfico pasante por las áreas ambientales [...] el enfoque del proyecto ha sido condicionado por dos factores, el primero el de comprender la oportunidad visual que el frente del Río Támesis ofrece a la nueva comunidad y por otra parte el crear lazos fuertes, pero separados entre el viario rodado y el peatonal.

5 Trad.: Un área de gran densidad se propone a lo largo de la orilla, ofreciendo a la nueva ciudad una identidad ribereña, y creando una escala de desarrollo que equilibre las estructuras del norte del Río. Esta área aprovecha la ventaja del estimulante espacio verde y abierto que ofrece el Támesis. Otras ramas con alta densidad se proponen acercándose al centro de la ciudad en la orilla del Támesis y conectando con las redes de viario rodado y peatonal.

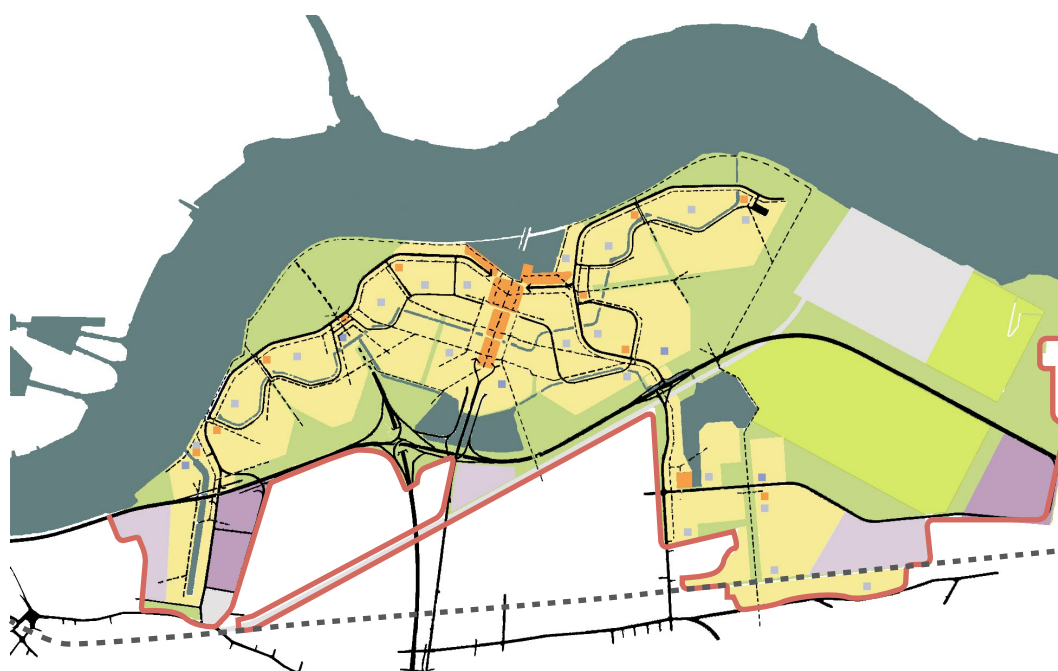


| USO DEL SUELO | ÁREA (hectáreas) | % |
|--|------------------|------|
| Residencial | 240 | 37 |
| Industrial | 74 | 11.4 |
| Otros usos: transporte, educación, edificios públicos, almacenes, oficinas, tiendas... | 203 | 31 |
| Espacios abiertos, áreas verdes, lagos | 133 | 20.6 |
| TOTAL | 650 | 100 |



3.123_Primer a propuesta del master plan de Thamesmead, del borrador de 1966

| Key | |
|----------------------|-------------------|
| High Density Housing | Schools |
| Low Density Housing | Shops |
| Industry | Road Structure |
| Open Space | Pedestrian system |
| Water | Playing fields |



| |
|------------------------------|
| — Límite |
| — Viario |
| Tren |
| ■ Zonas verdes |
| ■ Río, canales y lagos |
| ■ Residencial |
| ■ Centros (urbano y locales) |
| ■ Escuela primaria |
| ■ Escuela secundaria |
| ■ Industria |
| ■ Estación |

3.124_Segunda propuesta, plan director de Thamesmead, 1967

La construcción de la ciudad se realizaría en quince años, por lo que se tenía previsto que finalizaran en 1982. La planificación era realizarla en ocho fases, comenzando por el área donde se localizaba el proyecto anterior *The Town on Stilts*, situada entre Woolwich y Erith, en la mitad sur del área designada. Se decidió esta localización para que mientras se construía el centro de Thamesmead se pudiese acceder más fácilmente a los centros de las ciudades vecinas para cubrir sus necesidades. Según se indica en 1972 (MacCormac, 1972) la situación de desarrollo y planificación era la siguiente:

| FASE | FECHA FINALIZACIÓN O INICIO PREVISTA |
|-----------|--------------------------------------|
| I | Completa |
| II | Fin en otoño de 1973 |
| III | Fin a mediados de 1975 |
| IIIb | Comienzo en 1976 |
| IVa | Comienzo en 1976 |
| IVb | Comienzo en 1979 |
| Va | Comienzo en 1974 |
| Vb | Comienzo en 1978 |
| Vc | Comienzo en 1980 |
| VI a y b | Comienzo en 1980 |
| VII a y b | Comienzo en 1979 |
| VIIc | Comienzo en 1978 |
| VIII | Comienzo en 1974 |

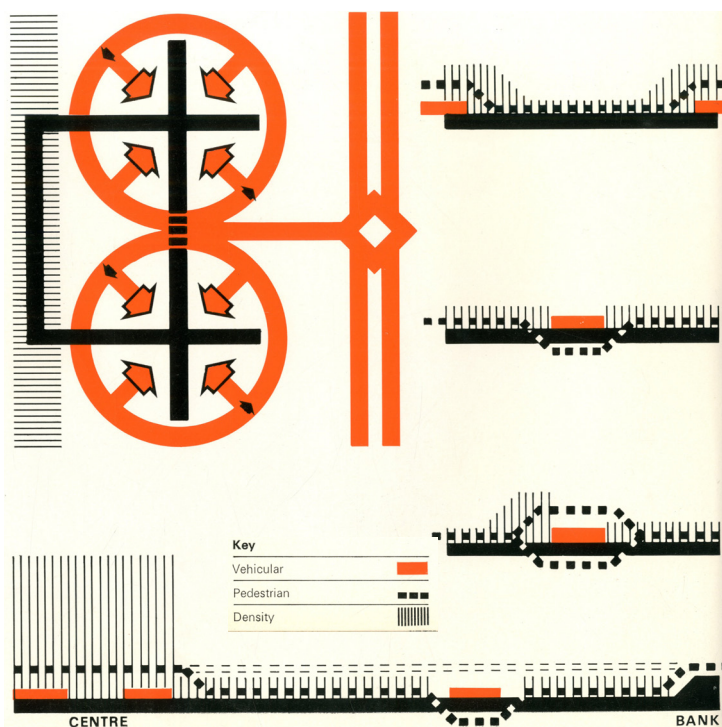
En el **sistema viario** existente no era muy completo y las conexiones con Londres no eran suficientes para servir el movimiento previsto, por lo que se propusieron nuevos accesos al área, aspecto que se ha comentado en el apartado anterior.

El esquema del tráfico del borrador del plan muestra la jerarquía de los sistemas de circulación, siendo los distribuidores principales los que rodean y encierran las distintas unidades ambientales (tal y como se denominan en el plan), y los secundarios dan acceso a las viviendas mediante culs-de-sac. En la segunda propuesta se modifica y se convierten en un distribuidor principal que recorre el frente del río y distribuidores secundarios que cruzan por medio de las unidades vecinales, aspecto que en un inicio se quería evitar.

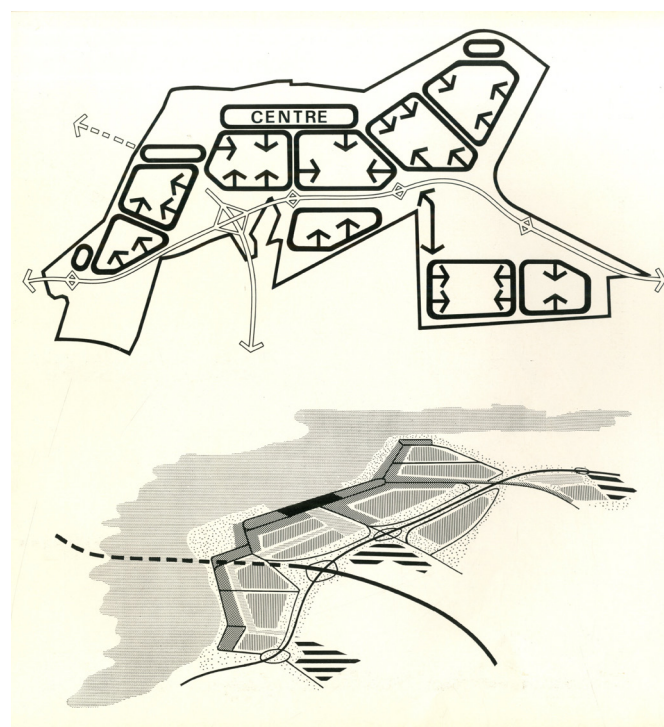
La carretera prevista, *Ring-Way Two*, para conectar Thamesmead con Londres y rodear a la metrópoli, se situaba al oeste de la actuación y se enterraba antes de cruzar el río. La conexión viaria oeste-este existente, localizada frente a La Abadía de Lesnes, no era suficientemente amplia para poder absorber la cantidad de tráfico que se iba a producir por la nueva población y las áreas industriales. Se planeó y construyó un nuevo viario más al norte, paralelo a las tuberías que llegaban a la depuradora, y que conectaba Wolwich y Erith, convirtiéndose ésta en la carretera vertebral del proyecto. Esta carretera ofrece accesos puntuales a las distintas áreas residenciales, desde donde se distribuye el tráfico a las unidades vecinales. La edificación se localizó alejada de ella para evitar el impacto acústico y visual.

La separación de tráfico que se realiza en este proyecto a distintas alturas es debida a varias causas o influencias de estudios y proyectos previos.

La primera y más importante es la restricción de los espacios habitables hasta una cota de 2.5m. En las Fases I y II, iniciadas en 1967 y construidas bajo una ley que obligaba a la no construcción en planta baja por el riesgo de inundación, hicieron que se dejaran los bajos para usos de servicios y aparcamientos, elevando las zonas habitables de las viviendas sobre plataformas de hormigón. Posteriormente, después de la protección frente a las inundaciones por medio de pantallas en la orilla del río y a la construcción de la Barrera del Támesis en Silvertown que



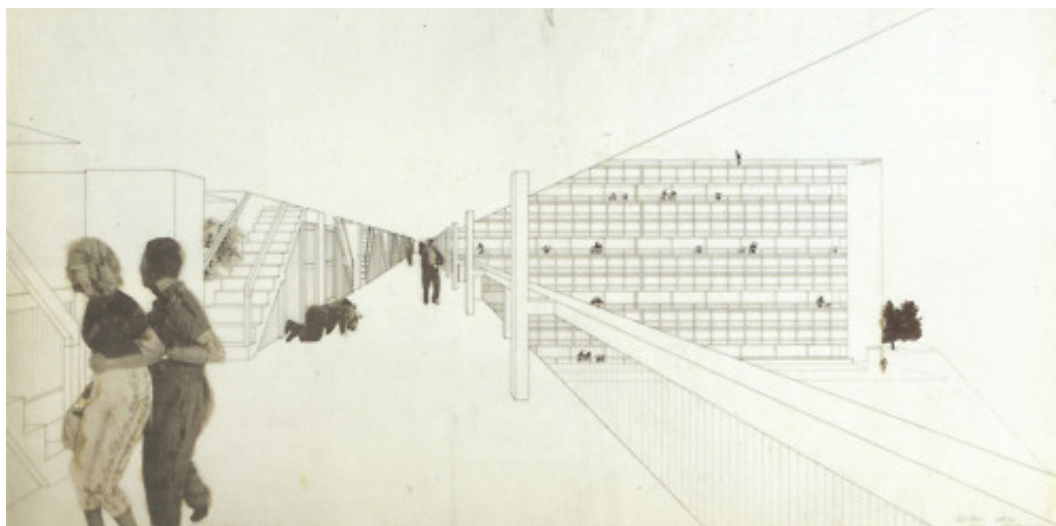
3.125_Relación del viario peatonal y rodado con la edificación.



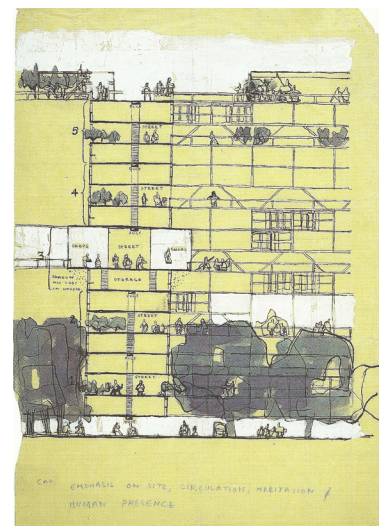
3.126_Esquema de la red viaria

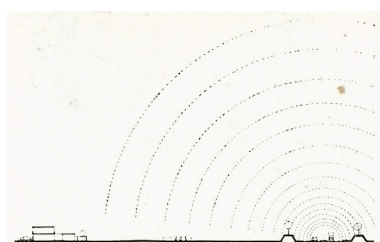
impedían que Thamesmead se inundase, la ley se derogó y a partir de la Fase III ya se permitió construir en planta baja.

La segunda se debe a las influencias de las ideas trabajadas en la época sobre la separación de tráficos y los proyectos previos. Además de las referencias ya comentadas de Hook y Cumbernauld, se hace una referencia clara en el plan al *Buchanan Report* sobre el tráfico en las ciudades y se insta a que se aplique en toda la ciudad para evitar las fricciones entre el peatón y los vehículos. Otra influencia es la del proyecto de los Smithsons para el concurso de Golden Lane de 1952. (MacCormac, 1972) La propuesta que realizaron no fue la ganadora, sin embargo sí que ejerció gran influencia con su propuesta de calles en el aire que conectaban los edificios continuos de gran densidad con plataformas a distintas alturas así como los cuatro conceptos de organización de la ciudad que proponían: vivienda, calle, distrito y ciudad.

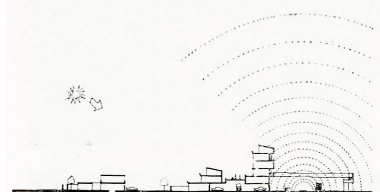


3.127_Proyecto para el Golden Lane, Smithsons 1952.

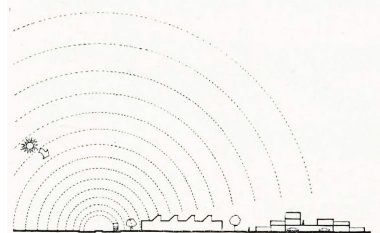




A Los campos de deportes y los diques de embellecimiento pueden situarse de forma que actúen como parachoques entre los alojamientos y la carretera principal.



B Donde la orientación hacia el sol lo permite, pueden localizarse, adyacentes a la carretera, terrazas continuas de viviendas de aspecto unifamiliar, de tal forma que se protejan a sí mismas y a las áreas posteriores del tráfico.



C Donde los edificios tienen que mirar hacia la fuente de los ruidos con objeto de tener una orientación solar adecuada, pueden utilizarse edificios que no sean de viviendas como una barrera contra el ruido.

3.128_Formas de protección frente al ruido del tráfico.

6 Trad.: En una nueva comunidad de esta magnitud deberían aplicarse completamente los principios establecidos en el Informe Buchanan 'Traffic in towns' para minimizar las fricciones entre los vehículos y los peatones. De éste modo los peatones tendrán, casi por primera vez en una comunidad completa, un ambiente completamente propio en el que puedan andar, jugar y dejar a sus hijos. Solo en la proyectada Hook se planeó para los peatones esta escala de libertad. Para facilitar esto se debe proveer un sistema circulatorio para los vehículos en calles de distribución y la eliminación del tráfico pasante en las áreas ambientales.

In a new community of this magnitude the principles set out in the Buchanan Report 'Traffic in Towns' should be fully implemented in the town plan to minimize the friction between the vehicular and the pedestrian. By this means the pedestrian will, almost for the first time in a complete community, have an environment entirely of his own in which he can walk play and leave his children. Only in the projected Hook scheme has planning provided for the pedestrian to be given this scale of freedom. To facilitate this will mean providing an adequate circulatory system for vehicles on distributor roads, and the elimination of through traffic in environmental areas. ⁶ (GLC, 1966)

De este modo tomando las experiencias previas se separa el tráfico rodado del peatonal, de modo que se aleje éste de las áreas residenciales creando una red de paseos peatonales que conecta todo el complejo. En un nivel superior los recorridos peatonales se conectan con los edificios en altura y algunos servicios; en el nivel de calle y en planta baja los recorridos conectan los edificios de menores densidades, los espacios verdes, abiertos y de recreo y el centro urbano. Se diseñaron también recorridos específicos para las bicicletas. Con el aumento de la posesión de coches se dispuso de una plaza de garaje por vivienda y un sistema de transporte local público que une todas las unidades residenciales, situando sus paradas a una distancia de 400 m de cada casa.

Las **áreas industriales** se asumían como uno de los objetivos principales en Thamesmead. Se pretendía crear empleo no sólo para los nuevos habitantes sino también para gente que iría de Londres a trabajar a Thamesmead. Setenta hectáreas se reservaron para la industria y se concentraron principalmente en dos áreas, situadas al sur de la carretera y en cada uno de sus extremos. Previamente, se crearon empleos en la misma construcción de Thamesmead que se desarrolló en fases. Estas áreas se conectaban a las áreas residenciales por medio de viario rodado y vías para bicicletas.

Debido a los retrasos e incertidumbre sobre lo que sucedería con el proyecto, veinte de estas hectáreas se dejaron como reserva, y podrían ser utilizadas para un uso residencial o como espacios verdes en caso de que el uso industrial no se materializase pudiesen adaptarse a las necesidades cambiantes.

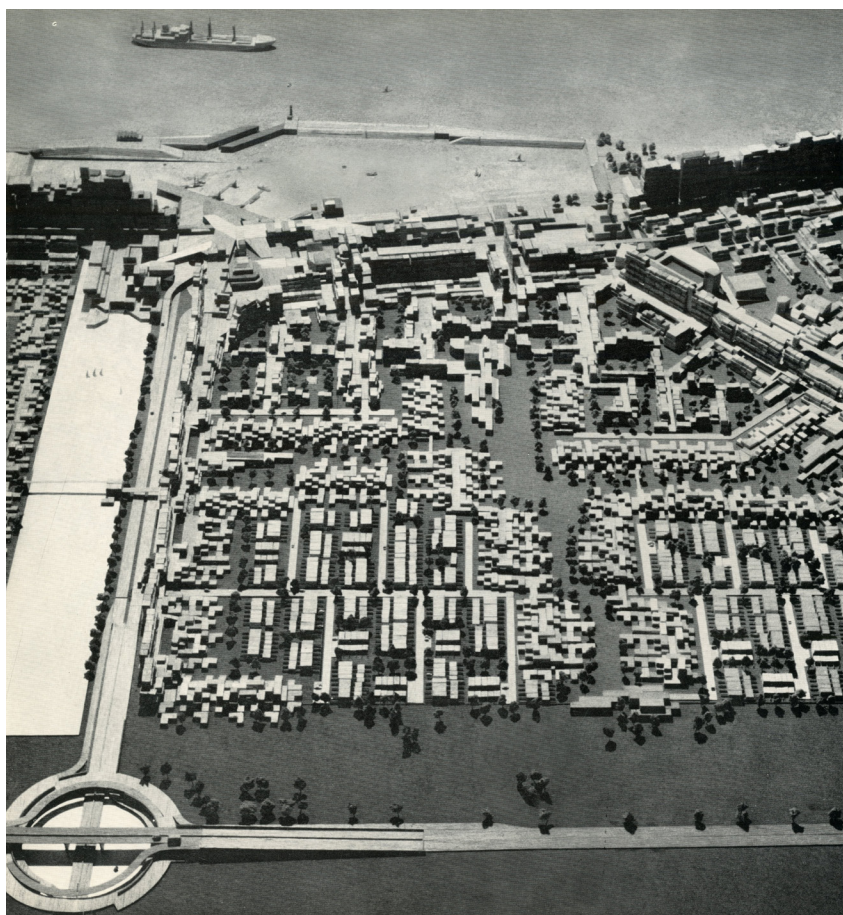
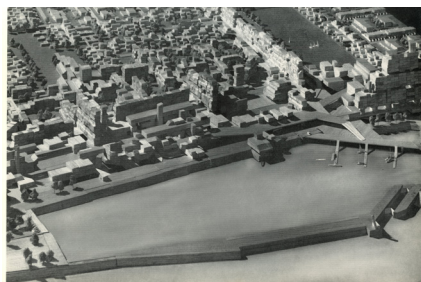
En las **áreas residenciales**, el área estimada para viviendas era de unas 240 hectáreas. La densidad media residencial era de 250 personas por hectárea, pero se dio flexibilidad en este aspecto, pasando de 125 personas por hectárea en zonas de viviendas adosadas para familias numerosas, a 350 personas por hectárea en apartamentos y *maisonettes*, para solteros, ancianos y pequeñas familias. Se quería crear una comunidad con diversidad social, una sociedad equilibrada, donde el mayor número posible de familias tuviese jardines propios o áreas al aire libre cercanas para poder disfrutarlas. Para promover esta diversidad se diseñaron distintos tipos de viviendas en tamaño y forma, así como distintos tipos de titularidad, viviendas en propiedad o alquiladas.

Los edificios lineales en altura se disponían a lo largo del Río y conectando la estación de Abbey Wood y el centro. Los edificios más altos servían de pantalla frente al viento proveniente del Támesis y del ruido de las grandes vías de tráfico rodado, protegiendo las zonas de viviendas de menor densidad situadas detrás de ellos e interiores a la unidad vecinal. Tal y como ocurría en la primera propuesta, debido a la contaminación en el ambiente, los edificios no podían sobrepasar las doce alturas. Las unidades vecinales eran de 1.500 a 2.000 personas, cada una de ellas con sus escuelas primarias, tiendas y centros comunales.

El **centro urbano** localizado frente al río y de unas 12 hectáreas sería el punto focal de la ciudad. En él se encontrarían distintos servicios de gran escala como la Politécnica de Woolwich, el centro comercial, oficinas y edificios comunales, hoteles, restaurantes y clubes, todo ello con vistas hacia el río y al club náutico y con una proyección de visitantes amplia.

El **paisaje** se cuidó mucho en el diseño de la ciudad, ofreciendo un área total para espacios abiertos, bosques y lagos era de 133 hectáreas, una provisión de 2,2 hectáreas por cada mil habitantes. De este modo desde cada casa se podría acceder a un área de unos 8.000m² de espacio abierto a una distancia de 400m.

Se prevén áreas deportivas, unos 8.000 m² por cada 10.000 habitantes. En ocasiones se propone que se duplique el uso de las áreas deportivas de los colegios, para que en horarios compatibles se pudiesen utilizar por los vecinos, con lo que se podía reducir el área asignada a áreas deportivas y ampliar la de espacios verdes y abiertos. Dada la cantidad de agua presente en la ciudad en el frente del río y los lagos, se pretende ofertar un gran número de deportes acuáticos, lo que diferenciaría Thamesmead de otras posibles localizaciones o proyectos.



3.129_Maqueta de las áreas residenciales y del centro de la primera propuesta para Thamesmead, 1966



3.130_Maqueta de la segunda propuesta para Thamesmead, 1967



3.131_Ejemplos de viviendas construidas en Thamesmead que no sigue el plan director de 1967.

Las únicas áreas construidas siguiendo el plan inicial fueron la I, la II y parte de la III (indicadas en color naranja en el plano que se encuentra abajo en esta página). Serán éstas las que se estudien en este punto ya que muestran la identidad de ciudad que se pretendía conseguir en Thamesmead. El resto de viviendas se han ido construyendo posteriormente con distintos planes, pero la mayoría no posee un esquema o calidad destacables.

A partir de 1982 se forma *London Community Builders*, que sustituye al Departamento de Vivienda y tiene la responsabilidad de construir el resto de las áreas llegando a acuerdos con entes privados para desarrollar el resto de viviendas que quedaban por construir. Las nuevas viviendas construidas lejos de seguir con el plan inicial modificaron su forma de ser construidas a un modo tradicional y adoptaron una apariencia más suburbana, con jardines propios y adaptándose a la naturaleza pantanosa del área. (City of London, 2015)

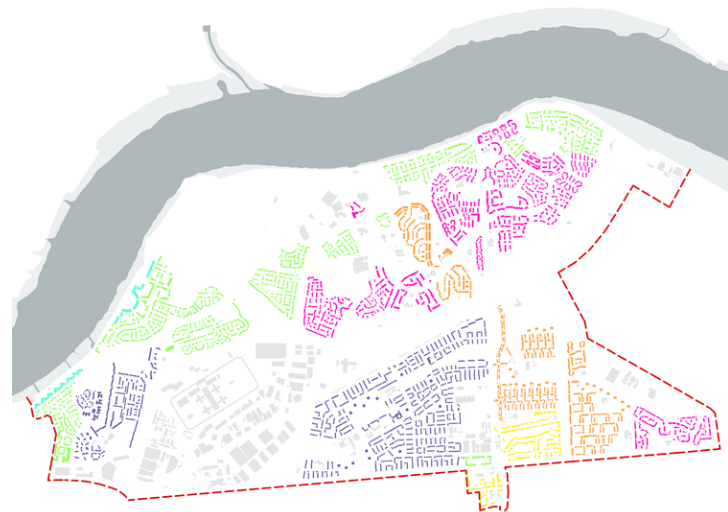
Después de la construcción de la Fase III, The Moorings, las viviendas construidas poseen menor densidad y pese a las buenas características arquitectónicas de las primeras fases, los residentes siguen prefiriendo vivir en las viviendas de los desarrollos posteriores. (Cruickshank, 1998)

Se desarrolló en el **borrador del plan de 1966** (GLC, 1966) una de las seis unidades residenciales (o *environmental areas*, áreas medioambientales como se denominan en el mismo). Pese a que las que finalmente se propusieron en el Plan del 67 y se iniciaron a construir son distintas, mantienen muchas de las características iniciales y sirven como ejemplo de las unidades que se hubiesen desarrollado en el frente del río. Los elementos de la ciudad han sido diseñados para crear espacios en tres dimensiones y darle una estructura homogénea a la ciudad completa. Las densidades y los servicios aumentan desde los espacios abiertos a través de las áreas peatonales y edificadas hasta el centro, donde se concentra la mayor densidad.

La edificación más densa y de más altura se sitúa en el perímetro norte del proyecto, frente al río, protegiendo de los vientos y del ruido del tráfico al resto de viviendas del interior. Se propone una gran variedad de tipologías y tamaños de vivienda. Las familias de mayor tamaño se encontrarán más en contacto con el suelo, en viviendas de menor densidad y con jardines asociados; las familias de tamaño menor o sin hijos y los ancianos se localizarían en las áreas residenciales en contacto con el río y con espacios conectados con las plataformas peatonales del centro urbano.



3.132_Morfología en la edificación de Thamesmead en la actualidad. Fuente: < <http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework> > [Consulta:4 agosto 2015]



3.133_Áreas con distinto carácter en Thamesmead en la actualidad. Fuente: < <http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework> > [Consulta:4 agosto 2015]

La separación de los tipos de tráfico es clara, siguiendo un esquema tipo Radburn aunque desarrollado a distintos niveles. Desde el centro del área, donde se localizan los espacios verdes y abiertos más amplios, las rutas peatonales conectan las viviendas con los parques, colegios y servicios. Se evitan los cruces de las mismas con el viario rodado, y cuando lo hacen es a distintas alturas, dan acceso a la zona central y local donde se concentran las actividades. El viario rodado principal es perimetral al área residencial y los grupos de viviendas son servidos por viarios con dos carriles y culs-de-sac. Los garajes serán adyacentes a este viario o se sitúan bajo las viviendas.

Los distintos tipos de viviendas que se desarrollarían disminuyen su escala cuanto más alejadas del río y del viario principal se localicen. Se dan pautas de cómo deben ser diseñadas y algunas de las características que debían poseer. Las que daban al río poseían doce alturas para poder aprovechar las vistas, se plantearon como viviendas pasantes que permitían la ventilación cruzada y la penetración de la luz en las distintas estancias. Poseerían plantas con distintos usos y plataformas que las conectasen. En ellas se alojarían las familias de menor tamaño.

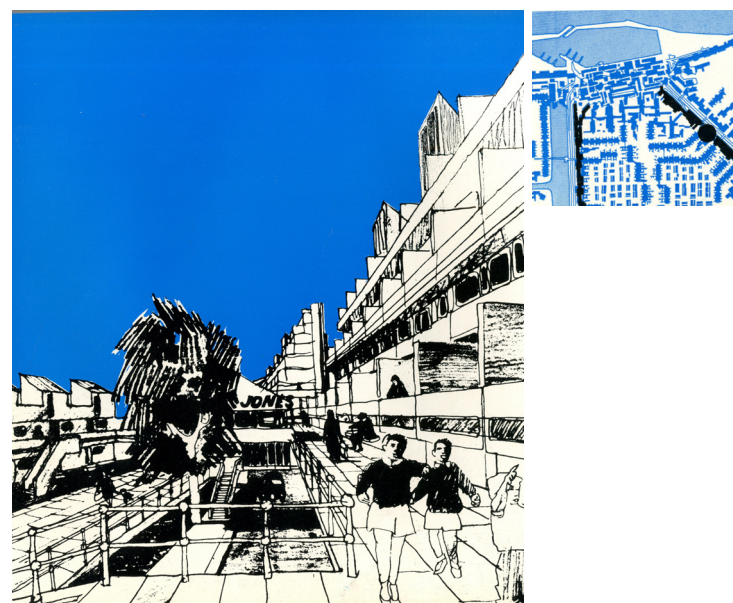
Las viviendas asociadas a los viarios principales se cierran a ellos dándoles la espalda para protegerse del ruido, los servicios de las viviendas se sitúan en la fachada del viario y las estancias principales se abren a los espacios interiores. Estas tipologías son principalmente apartamentos y dúplex agrupados en edificios en hilera. Las viviendas asociadas al viario secundario son casas patio con aparcamientos en planta baja y sobre ellos los patios a los que vuelcan las viviendas de dos o tres plantas.

Finalmente, las viviendas de menor altura se sitúan en el medio del área, protegidas por el resto de edificación de mayor altura. Son viviendas de planta baja más una con jardines propios para las familias más grandes, y algunas de ellas se reservan para personas mayores favoreciendo así la mezcla de grupos de edades.

En el **proyecto final de 1967**, los edificios en altura se mantuvieron en los límites de las unidades de modo que sirviesen de protección frente al ruido del viario principal y del viento a los edificios de menor altura y las áreas de servicio.



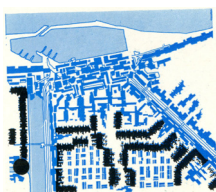
3.134_Visión de las viviendas frente al Río, borrador del plan, 1966.



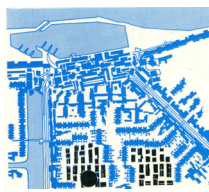
3.135_Visión de las áreas peatonales de las viviendas que cierran la unidad residencial, borrador del plan, 1966.



3.136_Visión de las viviendas patio borrador del plan, 1966



3.137_Viviendas en hilera de dos alturas, borrador del plan, 1966



Las Fases I-II, las primeras en ser diseñadas y construidas, se localizan en el área donde previamente se había diseñado el proyecto de *The town on stilts* y se decidió iniciar la construcción en esta localización ya que era el área que pertenecía al GLC desde hacía más tiempo y el área más cercana a poblaciones existentes, por lo que se pensaba que era la óptima para iniciar la ubicación de la nueva población. (Wigfall, 1997)

Estas dos áreas residenciales estaban limitadas por la autovía al oeste y el ferrocarril al sur. Se pueden distinguir tres unidades vecinales con su escuela primaria asociada, cada una de ellas poseía su propia área de juegos, iglesia, centros comunitarios y áreas de recreo. Las escuelas se sitúan en los amplios espacios abiertos dejados entre los grupos de edificación residencial. Posee una escuela secundaria compartida para las tres unidades y localizada al oeste y con una gran área verde que la rodea. Estos sectores estaban conectados por medio de plataformas y recorridos peatonales y mediante viario rodado con el área central de Thamesmead.

Estas primeras fases poseen una gran claridad compositiva y sus partes están íntimamente relacionadas entre sí. Un eje verde norte-sur ata todos los elementos de la composición y queda rematado por el lago a norte y la Abadía de Lesnes al sur; dos ejes perpendiculares a éste son los que la acaban de ordenar la intervención y son claramente legibles por la alineación de sus torres, elementos verticales que dan una lectura fácil al conjunto. Una hilera de edificación serpenteante y de media densidad se sitúa en el límite izquierdo sirviendo de frontera con la autovía y de nexo de unión de las distintas unidades vecinales.

El lago es una reserva de agua que ayuda al drenaje del área, es suficientemente grande y profundo para que se pueda hacer vela y otros deportes acuáticos. Se conecta con las áreas verdes y espacios abiertos.

La composición de la edificación define a partir de elementos variados que se repiten marcando un ritmo, existen siete motivos: torres, edificios lineales y grupos de edificios en hilera que agrupándose dan forma a los distintos espacios residenciales y sus zonas abiertas y verdes asociadas. Las alturas de las mismas varían disminuyendo hacia el interior, protegiendo así la edificación más baja del ruido de la autovía.

Los edificios lineales y continuos del proyecto inicial se sustituyeron en estas fases por torres aisladas, ya que se consideró que al ser el área situada más al sur de la ciudad no tendría tanto problema de tráfico ni de ruidos asociados, por lo que no se requerían los edificios continuos y de gran altura que protegiesen el área de los mismos.



3.138_Vista aérea actual de las Fases I y II



3.139_Fases I y II, tres unidades vecinales con sus respectivas escuelas primarias.

3.140_A la derecha, usos del suelo de las Fases I y II



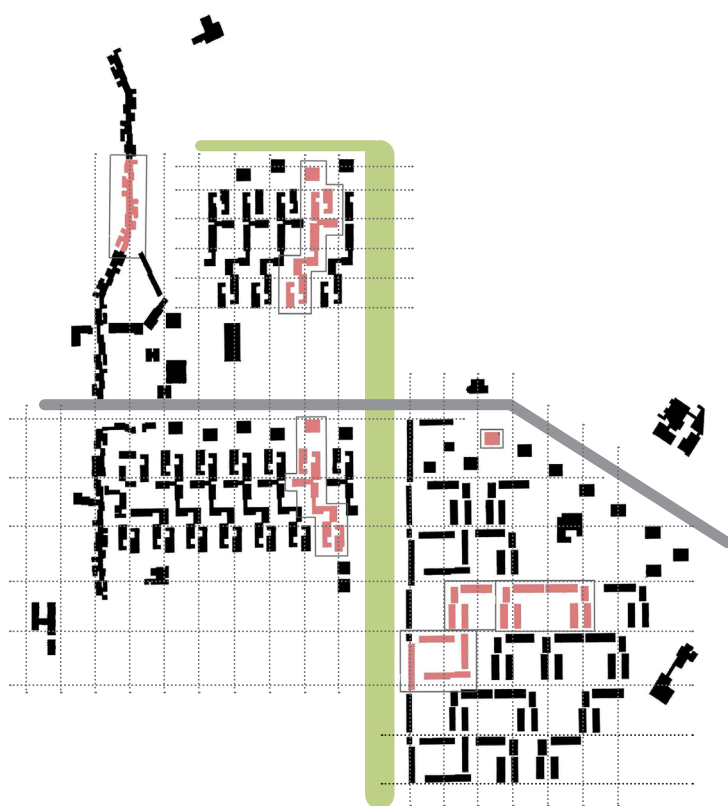
- Zonas verdes
- Centros de unidad y distrito
- Escuelas primarias
- Escuelas secundarias
- Residencial
- Viario



3.141_Imágenes de las Fases I y II con sus primeros habitantes



3.142_Maqueta de la Fase I, el lago, Tavy Bridge y las torres.



3.143_Ejes compositivos y unidades de composición, motivos que se repiten y acaban formando las unidades, confiriendo un orden y claridad al conjunto



3.144_Esquema viario de las Fases I y II

La **fase I** se delimita a partir de un área total de 34 hectáreas, 20,5 de ellas para el uso residencial y las restantes para las escuelas, unas 10 ha. son ocupadas por el lago. Está formada por dos unidades vecinales por lo que posee dos escuelas primarias, además de diez tiendas, servicios comunitarios y un centro médico. Dispone de 1.494 viviendas para unos 5.250 habitantes y una densidad de 265 personas por hectárea.

El **centro local, Tavy Bridge**, se sitúa en primera planta y se indica por dos torres, con servicios como tiendas, centro médico, banco, oficina de policía, club juvenil y club para la comunidad. Se conecta en el mismo nivel con las plataformas peatonales de las torres y con las viviendas en hilera lo hace por medio de rampas y puentes en los cruces con el viario rodado.

El acceso rodado a las viviendas circunda perimetralmente la edificación, y un mismo viario da entrada a los aparcamientos de las torres y de las viviendas en hilera. Los accesos a los garajes privados de estas últimas se producen por medio de culs-de-sac. Los recorridos peatonales y accesos peatonales se desarrollan bien en el interior de los patios que conforman las viviendas en hilera o por delante de las torres, frente al lago o a Yarnton Way, el eje horizontal que une las fases I y II.

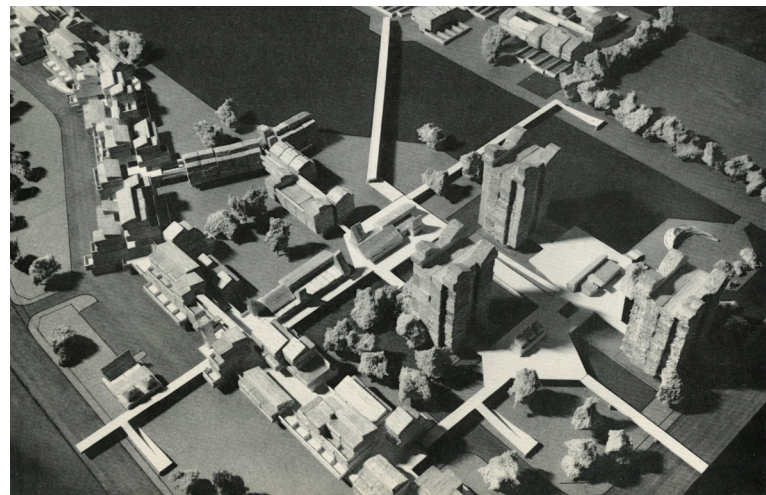
Separando la Fase I de la II existe una gran área verde elevada, creada con la tierra excavada para realizar el lago. Esta área sirve de espacio de recreo y de conexión de la Abadía de Lesnes con el lago.

La **fase II** posee un área de 51 hectáreas, de las que 16 se dedican al uso residencial, con 1.257 viviendas construidas con carácter público y una reserva de 3 hectáreas para desarrollo de viviendas privadas. Esta fase posee también un pequeño centro local donde se ubicaba un club para la comunidad y otro para los ancianos, tienda y una oficina para alquilar viviendas. En inicio



3.145_Dotaciones de las Fases I y II

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1 Complejo Southmere | 11 Centro comunitario Lensbury |
| 2 Biblioteca Newacres | 12 Iglesia de la Cruz |
| 3 Tavy Bridge Centre | 13 Centro Bautista |
| 4 Tavy Bridge Club | 14 Escuela secundaria Riverside y Centro Juvenil |
| 5 Pyramid Club | 15 Tiendas, oficinas de alquiler y zona de inquilinos |
| 6 Escuela Primaria Southlake | 16 Escuela Primaria St. John Fisher |
| 7 Centro médico Lakeside | 17 Oficina de distrito |
| 8 O.P. Club | 18 Centro de información de Thamesmead |
| 9 Restaurante Evenlode | 19 Escuela Primaria Parkway |
| 10 Escuela Primaria Abbey | 20 Estación de Abbey Wood |



3.146_Maqueta con el centro, Tavy Bridge, las viviendas en hilera y las torres



3.147_Fase I de Thamesmead, Tavy Bridge.



3.148_Área sur de la Fase I de Thamesmead,

estaba prevista una sola escuela primaria, aunque finalmente se construyó una segunda al sur este de la actuación.

En la maqueta se puede observar que al norte de Yarnton Way estaba prevista la continuación de esta fase con edificación similar a la desarrollada más al sur, pero no se construyó como estaba previsto, y se realizó un desarrollo privado tipo Radburn

Los **primeros residentes de Thamesmead**, la familia Gooch, se mudaron en junio de 1968 a un dúplex en Coralline Walk, el edificio continuo de la primera fase, el hecho fue publicado en los periódicos y se le dio mucha publicidad por lo que conllevaba. Pese a ello, fueron durante meses los únicos habitantes, ya que se detectaron errores constructivos, como entradas de agua en las viviendas, que disuadieron a posibles nuevos habitantes e iniciaron las críticas y el descrédito a la actuación.



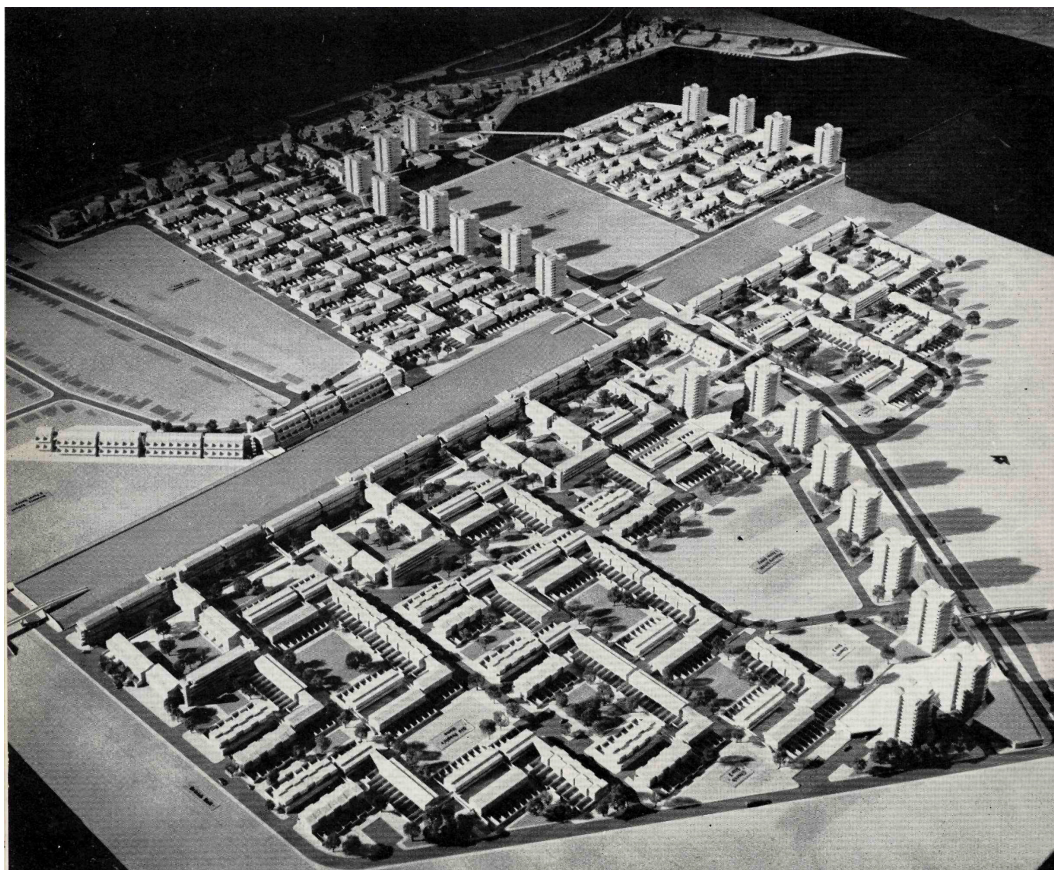
3.149_Portada de Mercury con la familia Gooch 3.150_Visita de la Reina Isabel II a Tavy Bridge en 1980



3.151_La familia Gooch en su nueva vivienda



3.152_Vista aérea de las Fases I y II



3.153_Maqueta de las Fases I y II



3.154_Fases I y II: tipologías de viviendas.



3.155_Fases I y II: alturas.



3.156_Vista desde la Fase II hacia la Fase I



3.157_Vista del lago Southmere

Los edificios de **la Fase III** se agrupan de un modo orgánico protegiéndose del viario exterior al este y creando espacios interiores recogidos. Los edificios de mayor altura son los que se disponen en los límites siguiendo una marcada dirección norte-sur, girando 45° y 90° al encontrarse con el viario. Son los edificios que protegen del ruido creado por el viario rodado a los de menor altura y situados en el interior de la unidad residencial.

Debido a la construcción de la barrera del Támesis y que a partir de entonces Thamesmead ya estaba protegida frente a posibles inundaciones se produjo la derogación de la normativa que impedía la construcción y habitabilidad en planta baja, por lo que en esta fase las partes habitables de las viviendas sí que se podían desarrollar en contacto con el terreno. Las escuelas primarias, igual que sucedía en las Fases I-II se sitúan en amplios espacios verdes cercanos a la edificación residencial.

La primera versión de esta fase, como se puede observar en la fotografía de la maqueta se organizaba mediante ejes perpendiculares, en la segunda los edificios se orientan en dirección norte-sur y giran 45° para cerrar los espacios interiores del área.

Se ha comentado por algunos autores, la relación y similitud de ésta tercera fase con el Park Hill en Sheffield, por su desarrollo de edificios en altura sinuosos con una gran superficie verde y abierta adyacente a ellos, además de por compartir la reacción del momento de crear un sentimiento de integración arquitectónica y social como reacción al aislamiento del desarrollo de Le Corbusier con bloques altos y aislados circundados por grandes áreas verdes. (MacCormac, 1972)



- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 Escuela Primaria Linton Mead | 8 Tiendas |
| 2 Iglesia Bautista Titmuss Avenue | 9 Boiler House |
| 3 Oficina policial | 10 Jubilee Primary School |
| 4 Centro juvenil | 11 Escuela Primaria Windrush |
| 5 Centro St. Paul | 12 Parque infantil lo'Clock Club |
| 6 Escuela Primaria Hawksmoor | 13 Escuela Primaria St. Margaret Clitheroe |
| 7 Centro de Salud Gallions | |

3.158_Dotaciones de la Fase III

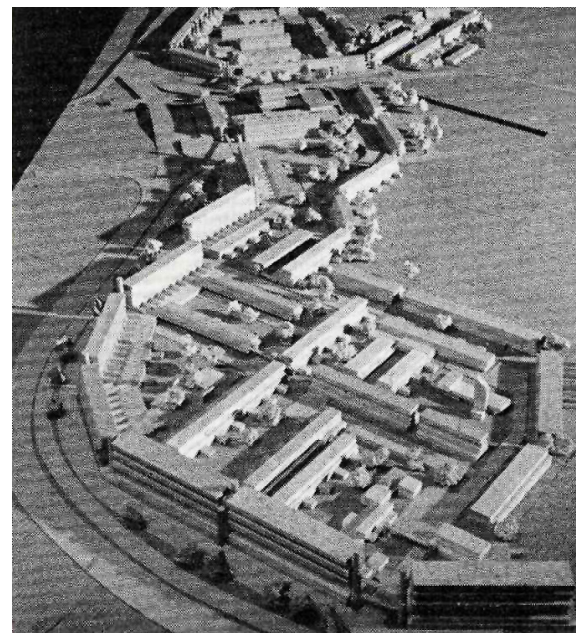


- Rodado primario (estructural)
- Rodado secundario (local)
- Rodado terciario (acceso)
- Ferrocarril
- - - Vía blanda (peatonal, ciclista)

3.159_Esquema viario de la Fase III



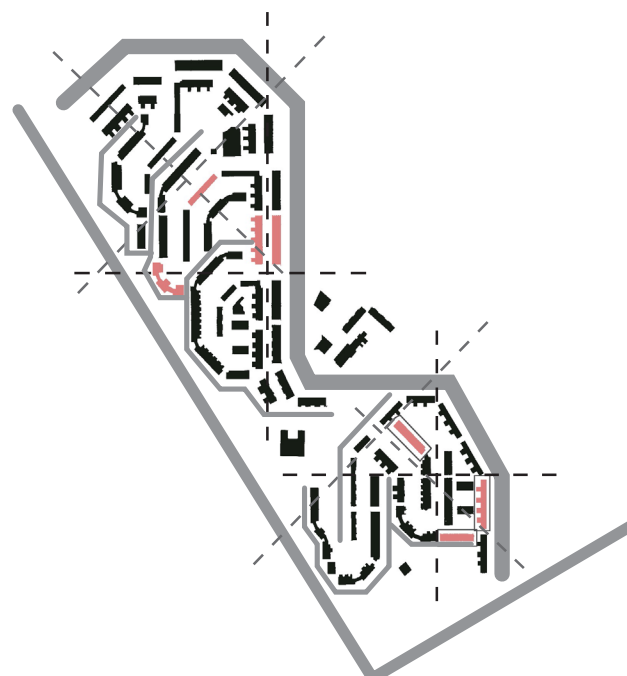
3.160_Park Hill en Sheffield.



3.161_Vista de la maqueta de la Fase III.



3.162_Fases II, tres unidades vecinales con sus respectivas escuelas primarias.



3.163_Ejes compositivos y unidades de composición de la Fase III



3.164_Vista aérea actual de la Fase III

Pese a la idea inicial del proyecto de construir con alta densidad, edificios de gran altura y otros de menor altura y con espacios diseñados en tres dimensiones en todas las áreas de la ciudad, las únicas edificaciones que siguen estas directrices son la de las fases I y II. Lo que existe hoy en Thamesmead, debido a los cambios de proyecto y las dificultades para llevarlo a cabo, es casi un continuo de edificación de baja densidad, con tintes suburbanos y sin relación ni cohesión alguna entre las distintas partes. Añadir que casi la totalidad del uso actual del área es residencial.

Dada la necesidad de iniciar la construcción de las viviendas de un modo inmediato se elaboró el diseño de las viviendas al mismo tiempo que el del Plan, por ello en el borrador del plan de 1966 se reflejan las tipologías de la Fase I ya desarrolladas.

Para agilizar la construcción y reducir los tiempos se decidió utilizar un sistema constructivo industrial el IB, (*Industrialized Building*) que ya se había probado anteriormente en edificios de viviendas. Otra de las razones de elegir este sistema constructivo era la falta de materiales constructivos en el momento de su construcción debido a las consecuencias de por la guerra, por lo que utilizar un sistema tradicional de construcción hubiese costado más tiempo y dinero.

Se hizo el proyecto de la fase I sin tener en cuenta ningún tipo de construcción industrializado específico y una vez concluido, se invitó a tres empresas que utilizaban este sistema para que hicieran una propuesta en la que se aplicase este sistema al proyecto. De las tres empresas presentadas fue finalmente Cubitts la que se llevó el encargo. Proponían utilizar el sistema Balency & Schuhl, un sistema de construcción de origen francés que ya habían probado en unas viviendas en Ballybum, Dublín.

El sistema Balency utiliza paredes portantes de paneles de hormigón prefabricados sobre unas planchas de acero, que soportan tanto su propio peso como las sobrecargas de la estructura superior y la fuerza lateral del viento. Las paredes interiores se moldean verticalmente y dependiendo del tipo de pared posee una sección distinta, paredes con conductos eléctricos o bloques técnicos que contienen las tuberías de agua verticales que se construyen con moldes diferentes. Las paredes exteriores se moldean en horizontal, con 7cm de hormigón, un aislamiento de poliestireno de 2.5 cm y una plancha interna de 12 cm de espesor y posteriormente son colocadas en su lugar correspondiente. (Lewis, 1972). Los forjados son hormigonados in-situ para permitir una buena unión con las paredes.

Para poder llevar a cabo la prefabricación de un modo óptimo se construyó una fábrica in-situ para la fabricación de los paneles que ocupaba un área de 10.500 m². En la fábrica se construían tanto los moldes de acero como el hormigón utilizado, poseía cincuenta moldes de acero que podían producir setecientos tipos de paneles utilizados para escaleras, forjados, paredes y frentes de balcones.



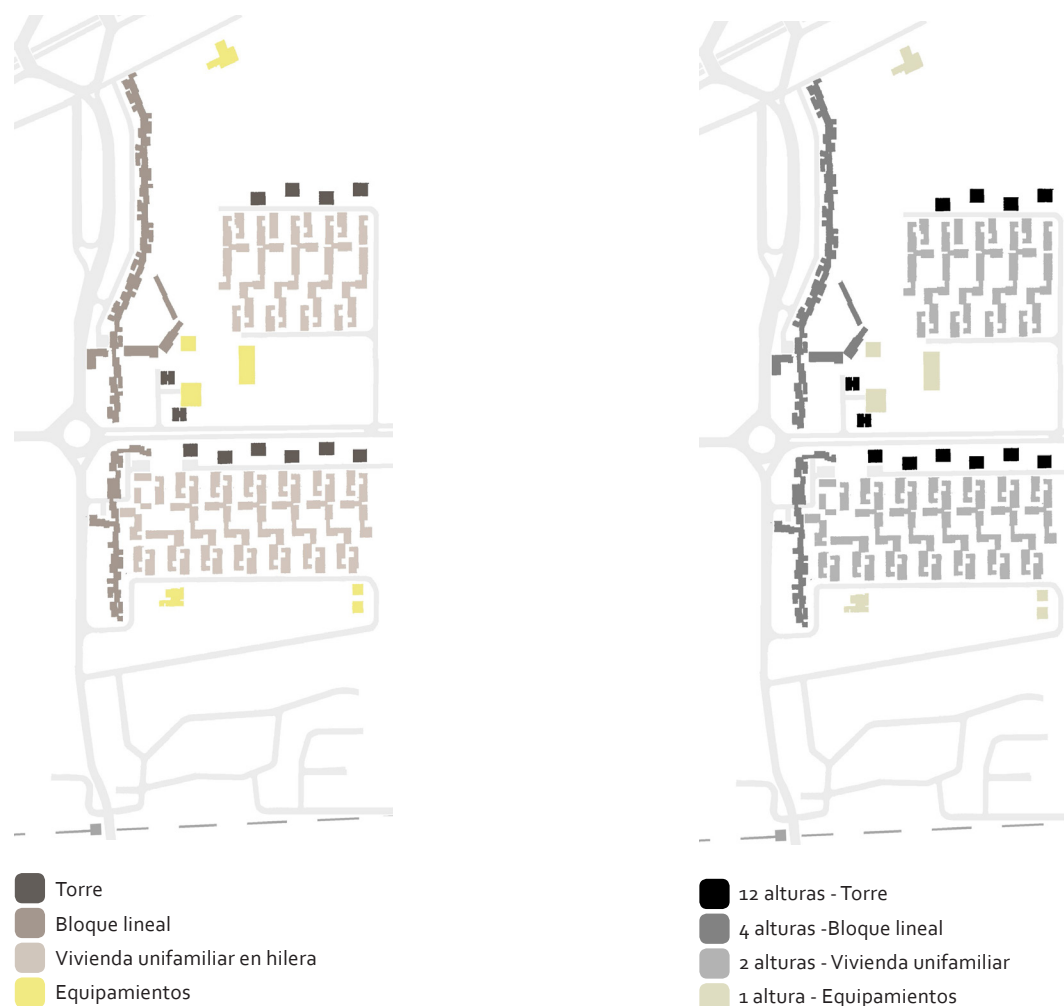
3.165_Alturas de la edificación de Thamesmead en la actualidad. Fuente: < <http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework> > [Consulta: 4 agosto 2015]

Se construyeron edificios mediante este sistema en las tres fases siguiendo el plan inicial, pero después de construir el edificio lineal de la fase III ya no se construyeron más edificios en Thamesmead utilizando este sistema, y la fábrica se cerró en 1975.

Fase I

Se distinguen 3 tipos de edificios de viviendas: torres de 13 alturas (38% de las viviendas), un edificio continuo lineal y sinuoso de 4 alturas (20 % de las viviendas) y viviendas en hilera de 2 alturas (42% de las viviendas). Los accesos a la mayoría de las viviendas, las torres y las viviendas de cuatro alturas, se producen en la primera planta con pasos elevados y conectados con el centro. Los garajes y servicios se encuentran en planta baja. Los cruces entre viarios se realizan, al igual que en el resto de las unidades diseñadas, a distintas alturas. Los recorridos peatonales cambian su carácter despendiendo del lugar dónde se encuentran, con materiales más duros y geométricos entre las viviendas y adaptados al terreno y sinuosos en las áreas verdes.

En las viviendas se utiliza la estandarización, ya que se construyeron con módulos de unidades de agregación y utilizando módulos de hormigón prefabricados. Todos los edificios, a excepción del edificio lineal que fue hormigonado in situ, fueron construidos por medio de sistemas prefabricados.



3.166_Tipologías de edificación de la Fase I

La fase I posee los siguientes tamaños de viviendas:

| Tipo de vivienda | Número de viviendas | % |
|-----------------------|---------------------|-------|
| 1 persona (ancianos) | 79 | 5,14 |
| 2 personas (ancianos) | 65 | 4,23 |
| 2 personas | 288 | 18,73 |
| 3 personas | 320 | 20,81 |
| 4 personas | 405 | 26,33 |
| 5 personas | 324 | 21,07 |
| 6 personas | 44 | 2,86 |
| TOTAL | 1.538 | 100 |

Fuente: (GLC, 1966)

Aproximadamente el 70% de las viviendas de la primera fase se destinan a familias de tres a seis miembros, mientras que el 30 % restante a viviendas de una o dos personas.

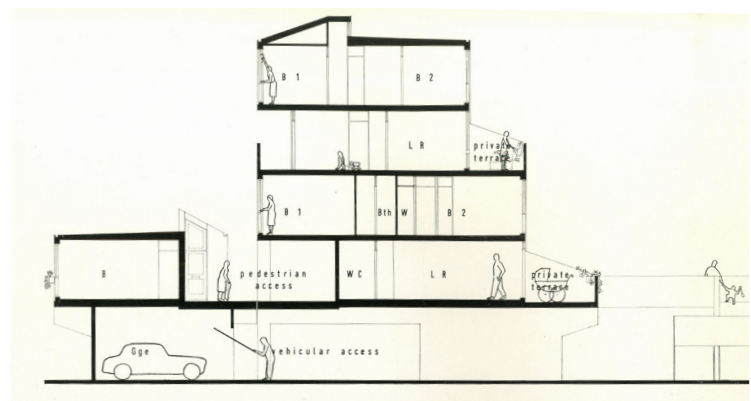
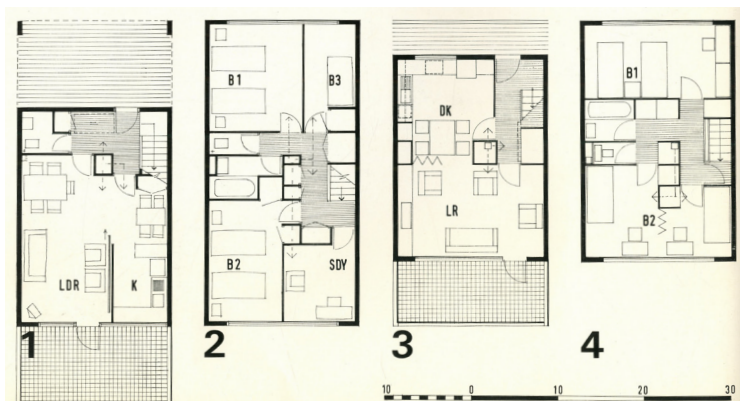
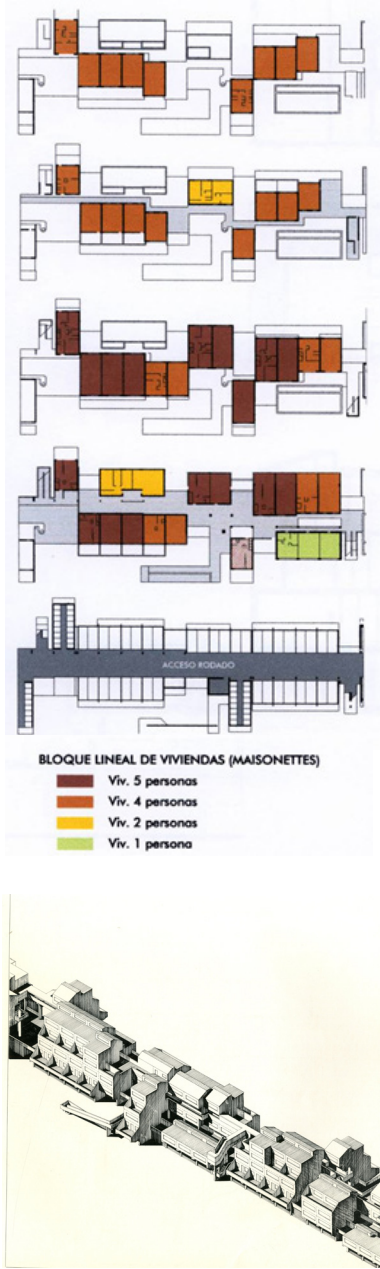
Viviendas en hilera de cuatro alturas

Una serie de viviendas en hilera continua con cuatro alturas, Coraline Walk and Binsey Walk, cierran a lo largo de aproximadamente un kilómetro el interior de la primera fase del viario principal, *Harrow Manor Way*. Los accesos a las viviendas se producen desde los corredores centrales del bloque que estando abiertos puntalmente a ambos lados y se localizan en la primera y en la tercera planta. En la primera planta se encuentra una plataforma peatonal que cruza todo el edificio lineal de punta a punta y que conectaría con el centro urbano hacia el norte. El acceso a la plataforma se produce por medio de escaleras y amplias y largas rampas. Los garajes de las viviendas se sitúan en planta baja con un acceso rodado central.

Esta tipología de viviendas era la primera vez que se utilizaba y se diseñó específicamente para este proyecto. En ellas se encuentran dúplex para las familias de distintos tamaños y viviendas de una sola planta para la tercera edad, localizadas en la primera planta para ser más accesibles. Alternando los tipos y tamaños de vivienda se crean retranqueos en las fachadas así como varía la altura de cuatro a tres alturas, lo que permite que a pesar de su longitud el edificio no resulte monótono. El cerramiento exterior se realiza con paneles prefabricados de hormigón con acabado de árido grueso.

En este edificio continuo no se construyó con el sistema Balency, ya que debido a los múltiples retranqueos y distintos tipos de módulos que se utilizan se hubiesen requerido muchos moldes diferentes. Por ello, la empresa Cubitts utilizó encofrados de madera en vez de los de acero característicos y se hormigonó in-situ. Se mantuvieron en la fachada los paneles prefabricados de hormigón con la misma textura para que no se diferenciase del resto de los edificios.

El edificio se compone de un módulo de 14 vanos que se va repitiendo para conformar el gran edificio. Para acceder al mismo tiene una rampa centrada y dos escaleras en los extremos. Los tamaños de las viviendas varían en las distintas plantas, siendo las viviendas para una y dos personas desarrolladas en una altura y las de cuatro y cinco personas en dos alturas. Algunas de ellas poseen terrazas privadas.



3.167_Fase I, viviendas en hilera de cuatro alturas. Planos e imágenes.

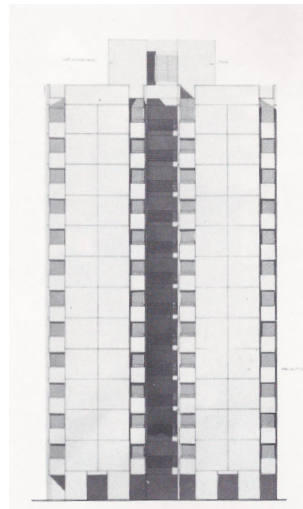
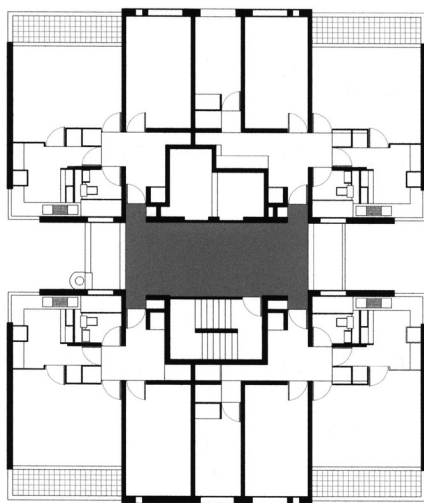
Torres

Las torres de doce alturas se sitúan frente al lago al tresbolillo, para ofrecer un frente marcado y claro y permitir las vistas al mismo desde todas las viviendas, y detrás de *Yarnton Way*, la vía rodada que discurre de este a oeste en el medio de esta fase.

Las torres se diseñaron con viviendas para dos y tres personas, de modo que estuviesen separadas de los ruidos producidos por las familias más numerosas que se localizan en las viviendas en hilera y de menor altura. Hay que recordar, que en esta época empezó a criticarse la idoneidad de que las familias viviesen en edificios en altura, después de todos los *states* desarrollados en Londres y en otras ciudades.

El desarrollo de las plantas se repite en toda su altura por la estandarización del método Balancey utilizado. Hay cuatro viviendas por planta y el acceso al edificio se produce bien en planta baja en la parte posterior o por la plataforma en primera planta que vuelca al lago.

El distribuidor es central y la torre es casi simétrica en los dos ejes, los servicios son interiores y las habitaciones dan a fachada, siendo este u oeste sus orientaciones. Todas las estancias poseen ventilación natural y una terraza a la que se accede desde el salón.



3.168_Fase I, torres de doce alturas. Planos e imágenes.



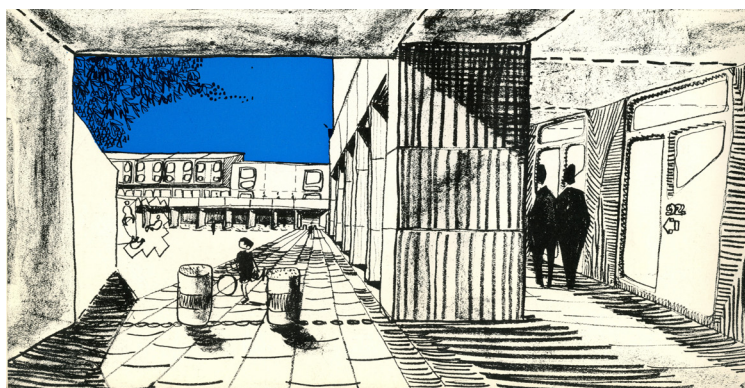
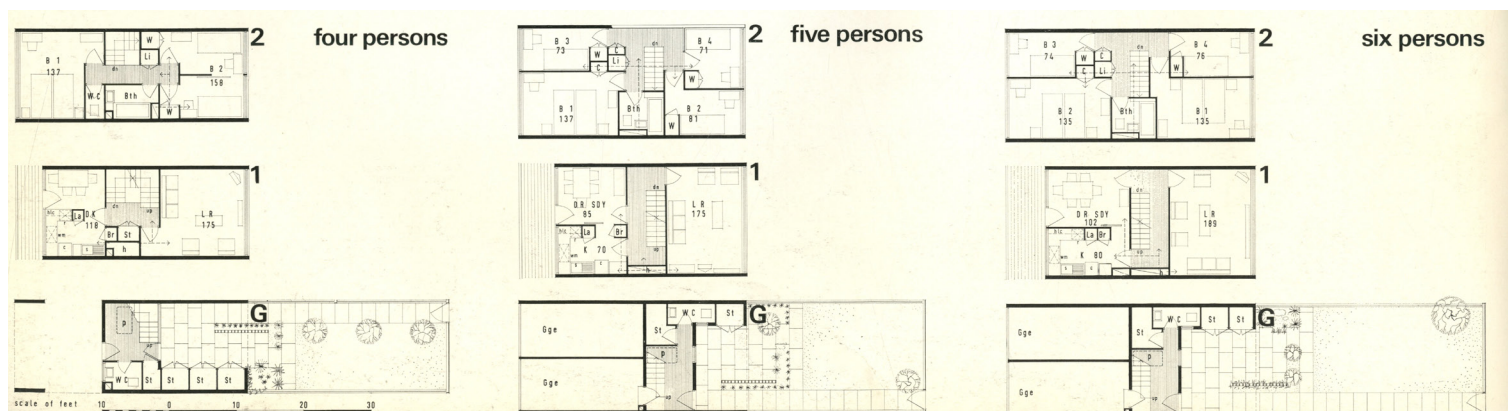
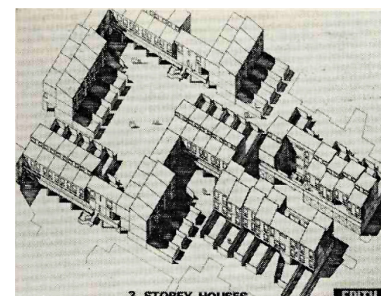
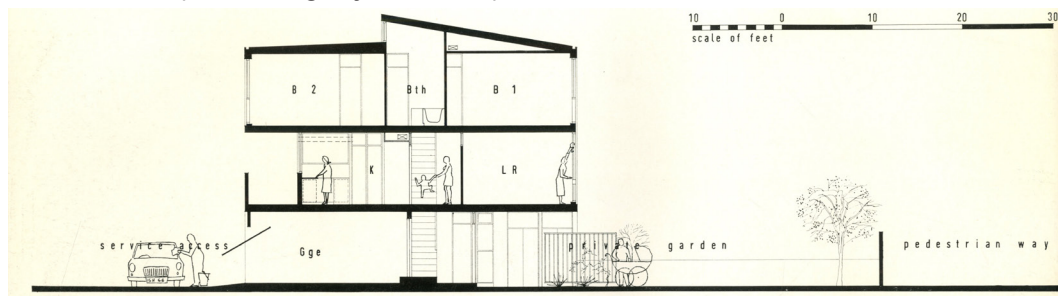
3.169_Imágenes de las torres de la Fase I

Viviendas de dos alturas

Existen dos áreas de grupos de viviendas en hilera de dos alturas, se sitúan hacia el sur, detrás de cada una de las alineaciones de las torres.

Las viviendas en hilera se articulan entorno a patios compartidos y asociados a los recorridos peatonales que responden a la escala humana. Los patios se suceden por medio de pasos bajo las viviendas, permitiendo atravesarlos de este a oeste y creando un recorrido agradable bien para asomarse al lago o al área verde ondulada situada al este y que conecta hacia el sur con la Abadía de Lesnes y con el parque. Las plataformas en primera planta las conectan con el centro local.

Son viviendas con jardín propio y para cuatro, cinco o seis personas, las familias más numerosas. La vivienda se desarrolla en dos alturas con los espacios más públicos en la primera planta y los dormitorios en la segunda. El acceso peatonal se produce bien en planta baja a través de los garajes privados o desde la primera planta por la plataforma peatonal. En planta baja se sitúan los garajes, zonas de almacenaje, un aseo y el jardín. El acceso a los garajes se produce mediante culs-de-sac, separando el viario rodado de los recorridos peatonales. Las viviendas de menor tamaño poseen los garajes abiertos y cubiertos.



3.170_Tipos de viviendas en las hileras, sección y vistas de los patios y pasos entre los patios del borrador del plan de 1966.



3.171_Imágenes de las viviendas en dos alturas y sus patios

3.172_Accesos a los garajes privados

Fase II

Los tipos de viviendas son los mismos que los de la primera fase y se realizan también con el sistema Balency.

Al realizar esta fase se tuvo que reducir costes y todos los edificios se construyeron de un modo industrializado y más simplificados que en la primera fase. Se redujeron los detalles para sistematizarlo al máximo y la fase II quedó mucho más regular y simplificada que la primera, perdiendo según los arquitectos que la diseñaron la emoción que provocaba la primera. (Wigfall, 1997)

Después en 1967, y debido a la explosión de gas del Ronan Point que provocó que parte de él cayese destrozado causando muertes, las leyes de los edificios en altura se endurecieron y, a partir de esta fase, esta tipología no sería utilizada de nuevo en Thamesmead.



- Torre
- Bloque vivienda
- Vivienda unifamiliar en hilera
- Equipamientos

3.173_Tipologías en la Fase II



- 12 alturas - Torre
- 4 alturas - Bloque viviendas
- 2 alturas - Vivienda unifamiliar
- 1 altura - Equipamientos

3.174_Alturas en la Fase II



3.175_Edificio Ronan Point.



3.176_Espacio verde que separa la Fase I y la Fase II



3.177_Edificación de la Fase II



3.178_Imágenes de edificios de la Fase III

Fase III

En esta fase debido a los retrasos y sobrecostos de las primeras fases se requería de nuevo una reducción de costes, por lo que la simplificación y estandarización requeridas eran aún mayores.

Desarrolla 1.418 viviendas, en edificios lineales de ocho alturas a lo largo de *Carlyle Road*, casas tradicionales de dos alturas y *maisonettes* de tres alturas. El sistema de industrialización se utilizó finalmente sólo en los edificios lineales y un sistema tradicional con ladrillo fue el utilizado para el resto de edificios.

En esta fase ya se permitía la construcción de espacios habitables en planta baja debido a la construcción de la barrera del Támesis y la elevación de las orillas del río, así que las casas tradicionales poseían jardines en planta baja en conexión con las áreas habitables en ese nivel. Los edificios lineales de norte a sur mantenían los servicios y aparcamientos en planta baja al igual que en las fases previas.



- Torre
- Bloque viviendas
- Vivienda unifamiliar en hilera
- Equipamientos

3.179_ Tipologías en la Fase III



- 12 alturas - Torre
- 4 alturas - Bloque viviendas
- 2 alturas - Vivienda unifamiliar
- 1 altura - Equipamientos

3.180_Alturas en la Fase III

3.3.6

La configuración del centro cívico

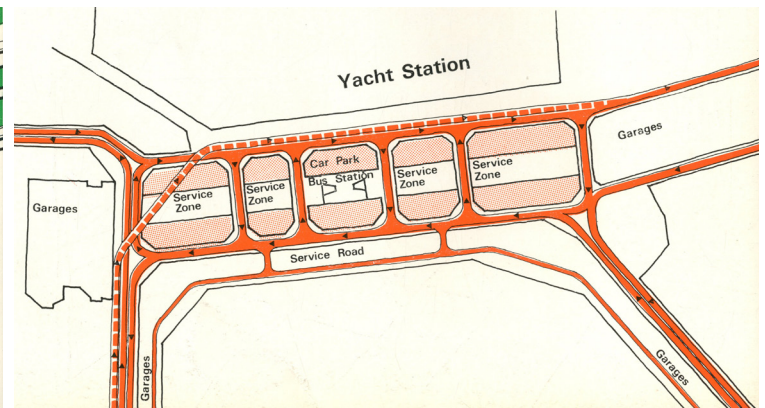
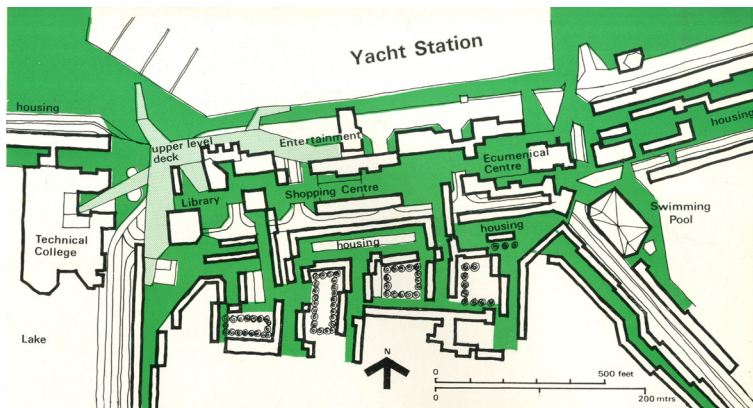
3

El centro cívico, de unas 12 hectáreas, se localiza en el frente del río para aprovechar las vistas y dar un carácter propio y distinto al de otras ciudades. El centro urbano del borrador del plan (GLC, 1966) se desarrollaba en paralelo al río para aprovechar las posibilidades de las vistas y ofreciendo un embarcadero. Posteriormente en el segundo diseño el centro rota su posición para orientarse en perpendicular al río y adopta forma de Y, se crea una marina mayor que es conectada con uno de los lagos.

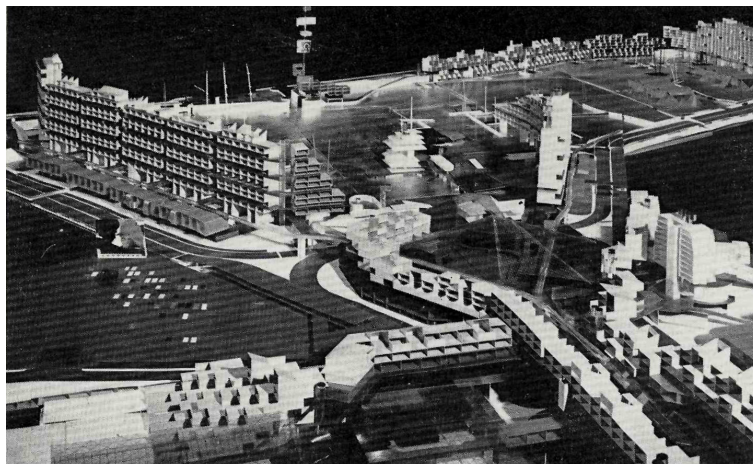
Al rotar el centro en la segunda propuesta, se pierde la respuesta al objetivo planteado inicialmente de que ofreciese una fachada importante al río. El cambio se produce para proteger al centro de los fuertes vientos provenientes del cauce.

La separación de tráficos del centro se desarrolla en distintos niveles, al igual que el resto de la ciudad, en la planta baja se localiza el acceso rodado, los aparcamientos, las zonas de servicio y la estación de autobuses. En la primera planta se encuentra la plataforma peatonal, que se sitúa al mismo nivel que las plataformas del área residencial paralela al río. Sobre ella se desarrollan servicios como tiendas, entretenimiento y edificios comunitarios. En un nivel superior se localiza una segunda plataforma para aprovechar las vistas y donde se encuentran los restaurantes. La organización de los distintos edificios se produce perpendicularmente al eje principal, siguiendo una malla a 90°.

El embarcadero propuesto además de ofrecer vistas y servicios a Thamesmead era una necesidad del momento en Londres. La posibilidad de localizarlo en Thamesmead parecía ventajosa tanto para la nueva ciudad como para los londinenses, y ofrecería amarres para 5.000 veleros convirtiéndose en un lugar cercano a la capital con los servicios necesarios que atraería a un público tanto nacional como internacional.



3.181_Centro urbano y marina reflejados en el plan borrador del plan de 1966. La zona de compras y ocio se encuentran en planta primera, el acceso rodado en la baja.



3.182_Centro urbano y marina reflejados en el plan director

Cuando se inauguraron las primeras áreas de Thamesmead faltaban todavía por finalizarse los servicios necesarios de los centros locales y el centro urbano se comenzó a construir posteriormente a las primeras fases y su construcción llevó más tiempo del esperado. La construcción del centro se paró a la vez que la de la fase III en 1968, además los servicios ofrecidos y el proyecto diseñado inicialmente no fueron los finalmente construidos, reduciéndose el esquema y creando un centro muy distinto al proyectado.

Por ello los primeros habitantes sufrieron un gran aislamiento y la falta de poder cubrir sus necesidades dentro un radio cercano. No fue hasta casi veinte años después que el centro se convirtió en una realidad e incluso entonces, solo era la primera fase de un proyecto muy reducido. Los problemas siguieron con la segunda fase, de modo que solo se aseguró su futuro a finales de los años 90, y aun en esa época continuaba sin estar construido. (Wigfall, 1997)

El plano ilustrativo del centro de 1990, muestra la diferencia de conceptos del centro proyectado al realmente construido. Esta propuesta, pese a que amplía los lagos muestra un centro sin mucho interés, con muchas áreas de parking en superficie y con grandes naves y bloques comerciales.

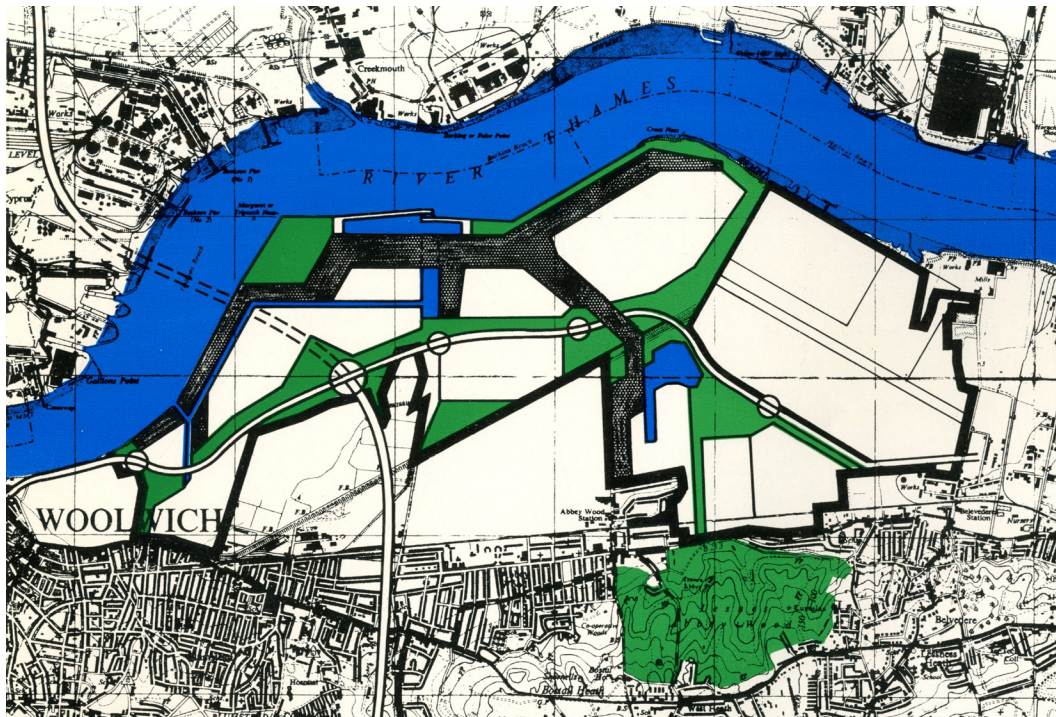


3.183_Plaza del centro de Thamesmead en la actualidad.



3.184_Plan director para el centro de Thamesmead en 1990.

Thamesmead posee grandes áreas de espacios verdes, sobre 150 hectáreas y dos reservas naturales. Al ser el proyecto de una alta densidad permitía que amplias áreas se dejaran sin construir y se utilizaran como parques y espacios al aire libre. (Wigfall, 1997) Los espacios verdes de mayor tamaño se conectan entre sí por medio de rutas peatonales sin estar interrumpidas por el paso de vehículos. Se conecta peatonalmente mediante un gran eje verde el área de norte a sur, desde el centro urbano a Abey Wood. Para reforzar y potenciar las áreas verdes naturales se plantaron 13 hectáreas de árboles entre la depuradora y Thamesmead, en otros lugares se dejó la vegetación natural existente.



3.185_Red propuesta de espacios verdes para Thamesmead en 1966.



3.186_El agua tiene una presencia e importancia notables en Thamesmead, foto de 1977.



3.187_Algunos ejemplos de la presencia del agua y la vegetación en Thamesmead.

El agua era uno de los rasgos importantes del proyecto, los 5km de frente del río suponen una fachada importante y los cinco lagos artificiales, conectados entre sí por canales de agua, se sitúan estratégicamente en los límites del área para recreo y mejora del efecto visual en las áreas que no están cerca del río. Estos lagos, además de cumplir una función visual y de recreo, forman la solución al drenaje del agua superficial, reteniéndola y mejorando aspectos medioambientales del proyecto. Actividades de recreo como la pesca, la vela y el remo, entre otras, se distribuyen en los canales y lagos. Otro aspecto importante que incluye el agua en el proyecto es el embarcadero que se localiza frente al centro urbano.

El lago mayor, alrededor del cual se organizan las fases I y II es Southmere. Los lagos se encuentran conectados entre sí por canales y poseen en total unos 7 km de longitud. Son una buena base para los recorridos peatonales por el área.

El tratamiento de los distintos elementos se especifica en el borrador del plan (GLC, 1966), los recorridos entre los espacios abiertos y entre las viviendas de menor escala serán recorridos sinuosos con materiales duros y modificando la superficie del terreno, para conseguir un mayor interés en las mismas. Este tratamiento contrastará con las plataformas peatonales más rígidas situadas a una mayor cota.



3.188_Vista de Thamesmead desde la Abadía de Lesnes, foto de 1972.

Thamesmead no fue totalmente construido como inicialmente se diseñó. La única etapa construida siguiendo los planes del master plan original fue la Etapa I, que comprendía las Fases I, II y III. En 1968 la construcción del área central y de la Fase III se pararon debido a retrasos en la construcción y de la toma de decisiones fundamentales, como la solución a adoptar para conectar Thamesmead con la otra parte del río. Se barajaba si la mejor opción para conectar Thamesmead con Londres era mediante un puente o un túnel, pero no se llegó a una conclusión rápida, y en 1969 finalmente, se decidió que se construiría un túnel. Aun así, esta decisión del cruce del río iba a seguir dando problemas y sigue dándolos hoy en día, ya que es uno de los objetivos del plan inicial que a día de hoy sigue sin estar construido, lo que ha colaborado en que sean áreas principalmente residenciales.

Los costes elevados y la negociación de los contratos fueron ralentizando la construcción, del mismo modo que hicieron que la calidad se redujese y que se simplificasen las formas construidas. Debido a ello y pese a haberse iniciado inmediatamente las obras en 1972 solo 1.885 viviendas se habían completado. (GLC, 1974)

En 1972 se hizo una Reevaluación del *Master Plan* original. El área central, centro comercial, la marina, edificios de oficinas y otros usos se mantuvieron, aunque con gran oposición de los municipios de Greenwich y Bexley, que defendían que las proporciones de oficinas y áreas comerciales eran mayores que las realmente necesitadas por los habitantes. Esto es una muestra de los intereses encontrados de los distintos organismos, que se hubiesen evitado de haber tenido una corporación equivalente a las *Development Corporations* de las *New Towns*.

En un principio se había planeado acabar las obras de Thamesmead para el año 1982, y vistos los retrasos que se habían sufrido y los que aún podrían llegar, se amplió el plazo de finalización hasta el año 1988. La Fase III fue la última en construirse siguiendo el primer *master plan*. En 1975 la central para la construcción de paneles prefabricados in situ cerró y se pasó a un tipo de construcción y a unas tipologías de edificación más tradicionales con el uso de ladrillo, asemejándose en densidad y disposición a las viviendas de la ciudad jardín.

En este momento los objetivos primeros del master plan y las grandes ideas del mismo se fueron perdiendo y el gran proyecto quedó desvirtuado.

Valoración

El plan se creó como respuesta para mejorar y responder a los fallos de otras áreas residenciales más antiguas y colmatadas, como una solución a los problemas de los suburbios. Pero en Thamesmead no sólo se quería conseguir eso sino que también se pretendía ofrecer viviendas de un modo racional y tecnológicamente adaptado a la época, así como de proveer a sus nuevos habitantes de un medio ambiente y entorno social mejor que el que poseían previamente. Unos objetivos similares a los vistos anteriormente en las *New Towns*.

Recibió muchas alabanzas provenientes tanto de arquitectos como de urbanistas en los inicios, consiguiendo varios premios, entre ellos, el *Sir Patrick Abercrombie Award* en 1969 por su arquitectura y urbanismo concedido por la *Union Internationale des Architects*.

Muchos de los buenos aspectos planteados en el proyecto y realizados pueden verse en el área, pese a no haberse realizado completamente. Como lo es la composición urbana y el juego de edificios creando espacios adaptados a la escala humana, los amplios espacios verdes o la presencia del agua en los canales y los lagos entre otros.

Se trata de una experiencia extraordinaria en que se refiere a la composición urbana, ya que aborda con brillantez muchos de los retos que pueden plantarse en una new town: solución de los bordes urbanos, desarrollo residencial de tipologías mixtas, series compositivas, formalización de espacios públicos a varias escalas, zonas de paseo, relación con equipamientos, etc. Constituye

así una completa lección de desarrollo urbano moderno. (Alonso, Blasco, & Martínez, 2007)

Los espacios abiertos y verdes, a pesar de que Thamesmead no se haya materializado como inicialmente se diseñó, son uno de los puntos fuertes que posee, sus sistemas de lagos y canales, las áreas pantanosas existentes con su fauna primitiva o los bosques y parques creados. Ningún área tan cercana a Londres posee este privilegio y un porcentaje tan alto de espacios verdes.

Thamesmead does enjoy today a natural environment of lakes and waterways which is unique for an urban development so close to the centre of London, and which many people acknowledge to be among its greatest assets. ⁷ (Wigfall, 1997)

Sobre todo en los inicios se consiguió crear esa comunidad a la que se aspiraba en los objetivos, la primera asociación de vecinos, Trust Thamesmead, se formó en 1976 para apoyar a la comunidad y crear nuevas actividades en la *new town*.

Muchos directores de cine han visto el potencial de sus calles y visuales y han utilizado Thamesmead como plató para rodar sus películas o parte de ellas. Por ejemplo Kubrick en 1971 rodó parte de las escenas de *'A clockwrok orange'* (La naranja mecánica) en los alrededores del Lago Southmere de la Fase I. Para la gente que no había estado en Thamesmead la película de Kubrick tal vez ofreció un aspecto de la misma que no la benefició, ya que la historia de una banda adolescente violenta en las localizaciones de la fase I, como el Tavy bridge y el lago. Otras películas como *'Beautiful thing'* de Jonathan Harvey en 1996 o la serie *Misfits* que se emitió de 2009 a 2013 han utilizado también áreas de Thamesmead como localizaciones para sus películas.



3.189_Imágenes de la película La Naranja mecánica frente al lago Southmere

Aspectos críticos

Thamesmead ha sido criticada en distintos aspectos, varios de ellos resultantes de no haberse construido completamente como se concibió (Wigfall, 1997) ni al ritmo previsto, debido a retrasos y falta de inversiones. Se comentarán algunas de las críticas encontradas en la bibliografía consultada.

Problemas por falta de servicios

Una de las críticas proviene de la falta de instalaciones, tiendas, zonas de juegos y servicios prometidos, finalizados tras haber vivido varios años en Thamesmead sin tener los servicios básicos cubiertos. Como consecuencia se crearon espacios muertos y la necesidad de ir a otros a barrios para cubrir sus necesidades, con los consecuentes desplazamientos. La falta de un centro urbano que cubra las necesidades comerciales y sociales es uno de los grandes problemas. Este problema es en muchos casos debido a que la construcción de los comercios es posterior a la de las viviendas, o al cierre de servicios después de haber sido construidos.

⁷ Trad: Thamesmead disfruta de un ambiente natural de lagos y canales único en un desarrollo urbano tan cercano al centro de Londres y que mucha gente reconoce como uno de sus mayores valores.

El centro de Thamesmead originalmente concebido como un gran centro, se ha quedado en una pequeña área central con una torre del reloj y una plaza escalonada frente a un canal. Las pequeñas tiendas y grandes almacenes con sus parkings en superficie no ayudan a la vida pública de sus habitantes. Los habitantes van al centro principalmente a comprar a uno de los grandes almacenes, Morrisons. El centro es una mezcla entre un centro local y de barrio, no suficiente para una población de 50.000 habitantes. (Scase & Scales, 2007) y (Jones, 2014)

Uno de los objetivos principales al enfocar el proyecto, el de aprovechar las grandes oportunidades por la situación frente al río tanto para recorridos como de vistas a él desde las viviendas, no se ha cumplido. Se puede vivir en Thamesmead sin tener contacto o conocimiento alguno de que el río está tan cerca. El Thamesmead de hoy en día vive a espaldas del mismo. Una gran oportunidad que ha sido desaprovechada.

La marina, que ya en la revisión del plan de 1971 se planteó eliminar, desapareció de los planes posteriormente debido principalmente a los elevados costes y en su lugar se construyó un lago provisional que ha pasado con los años a ser definitivo, el *Thamesmead Lake*.

Por otro lado, la construcción de las escuelas resultó insuficiente ya que las familias que se mudaban generalmente a las *new towns* eran familias con niños pequeños, por lo que al llegar más niños de edades menores de los esperados se superaron las previsiones, teniendo incluso que construir barracones para escolarizar a los que no cabían en las escuelas.

Unos de los grandes problemas de Thamesmead ha sido la falta de conexión con Londres, que todavía hoy sigue sin estar realizada. Las propuestas del plan de conectar con la metrópoli vía tren o metro y por carretera por medio de un túnel o puente sobre el Támesis no se realizaron como se había propuesto, han dejado a Thamesmead aislada, lo que supone un problema para los habitantes y potenciales nuevos habitantes.

Los residentes son conocedores de estos problemas y requieren que se resuelvan, muchos piensan que se debería dejar de lado el ego o las ganas de protagonismo de los distintos entes que tienen poder sobre Thamesmead y que se dedicasen a pensar más en los habitantes y a resolver sus problemas. Incluso los residentes que detectan los errores de Thamesmead ven el potencial que el área puede tener si se toman las decisiones y se actúa correctamente. La cita siguiente es la de un vecino de Thamesmead en contestación a un artículo sobre Thamesmead de este mismo año 2015.

*However for years the area has been resigned to the scrapheap and become the land that transport forgot. What Thamesmead does not need is more housing without first addressing the lack of public transport routes and infrastructure. We have no trains, DLR, Tubes or Overground. Just overcrowded buses to get out of the area and to connect to railed transport. There needs to be more Medical Centres, Schools, local Shops and leisure facilities before more housing is built. Unfortunately the mere mention of the name Thamesmead conjures up the idea of a social engineering experiment gone wrong but it could actually be a nice area if the powers to be think of the areas residents first, before their profit or ego.*⁸
(Hatherley, 2015)

Problemas de diseño

Se ha criticado la elección de ese lugar específico para la construcción de una *new town*, debido a sus aguas residuales, a estar un área contaminada por Barking, una zona industrial al otro lado del río, las centrales eléctricas de Belvedere, y la falta de conexiones existentes. Este solar en comparación con el de Hook, que fue desestimado, se construyó sobre un área que no estaba pensada ni utilizada anteriormente por viviendas debido a sus condicionantes, en Hook se hubiese utilizado un área agrícola, aquí sin embargo se utilizó un área que no servía para el cultivo, el *brownfield* frente al *greenfield* que es una opción que se defiende más hoy en día.

⁸ Trad.: Durante años el área se ha resignado a ser el basurero y el área olvidada por el transporte. Lo que no necesita Thamesmead es más viviendas sin responder primero a la falta de rutas de transporte público e infraestructura. No tenemos trenes, ni DLR o metro. Solo autobuses sobrecargados salen del área y conectan con el transporte sobre vías, como trenes o metro. Se necesitan más centros médicos, escuelas, tiendas locales y servicios de recreo antes de que se construyan más viviendas. Desafortunadamente el mero hecho de mencionar Thamesmead evoca la idea de un experimento social y de ingeniería que fue mal, pero podría ser un área muy buena si los poderes pensasen antes en los residentes que en su propio beneficio o ego.

Se achaca la falta de flexibilidad del proyecto, o de al menos lo construido siguiendo el plan original que al estar tan detalladamente planeada, sistematizada y decidida *a priori*, no ha dejado espacio alguno a las posibles actuaciones e iniciativas privadas de los habitantes en sus viviendas. Esta idea es defendida incluso por algunos de sus creadores el que las necesidades de los habitantes son las que debían de haber tomado preferencia frente a las nuevas formas arquitectónicas y de orden. (Wigfall, 1997)

Se puede ver como muchos de sus habitantes han hecho propio el espacio de acceso a las viviendas cerrándolo y apropiándose de él con verjas, todas ellas de distintos colores y materiales que les dan a la actuación una imagen de dejadez y caos. Pero es cierto que aún con estas variaciones, el proyecto tiene interés y es reconocible debido a la potencia de sus volúmenes.

Se destaca también la falta de seguridad en distintos espacios. En las Fases I y II debido a la separación de tráfico se crean en los bajos y garajes unas áreas oscuras que son posiblemente foco de atracción de delincuencia, o las rampas y plataformas peatonales a las que cualquier persona podía acceder incluso sin vivir en el área. (Scase & Scales, 2007)

Las áreas verdes y espacios abiertos también carecen en ocasiones de la seguridad o del sentimiento de la misma para recorrerse libremente.

*Green space resources are under-used because of fears of personal safety (as stated by many residents in interviews and questionnaires). Parents are unhappy for their children to play in these areas without close supervision and there is little in these green spaces to attract older children and teenagers. What does exist is locked or disused due to high levels of vandalism.*⁹ (Scase & Scales, 2007)

Las nuevas tecnologías, innovaciones y tipologías utilizadas, al igual que en otras *New Towns*, han hecho que surjan problemas técnicos en los edificios, como fallos constructivos que causaron humedades y filtraciones en las cubiertas en la primera fase. Pese a ello, las condiciones de los edificios son buenas en comparación con otros edificios de hormigón construidos en la misma época. (Wigfall, 1997)

Problemas sociales

Unos de los problemas común también en otras *New Towns*, fue el llamado '*new town blues*', por el que algunos de los nuevos pobladores se sentían separados de sus familiares y amigos y consecuentemente aislados, con pocas oportunidades de encontrar gente cercana en sus nuevos vecindarios. Para evitar este sentimiento era importante la creación de asociaciones de vecinos y lugares comunitarios donde los nuevos residentes pudiesen reunirse, conocerse y realizar actividades conjuntas, y se solían localizar en los centros de los barrios.

Otro problema puede haber sido a causa de la nueva población desplazada y que ocupó esas viviendas, proveniente de barrios degradados y con problemas sociales previos. Se pensaba que algunos de los problemas con los que venían los habitantes se resolverían al vivir en unas mejores condiciones, y se ha comprobado que no fue así.

*Many problems relate to the behaviour of a displaced population, most of whom came from areas of so-called "slum housing" in the East End. But when the building of the town was first suggested in the early 1960s most of those involved had the feeling that the scheme would solve many of the social problems of inner-city London.*¹⁰ (Ideal Homes, 2015)

Otro de los conflictos surge por la falta de mantenimiento de las instalaciones, servicios, etc. o cuando los mismos residentes son los que tienen que asumir los gastos de los espacios abiertos, unos gastos muchas veces superiores a lo que pueden financiar.

9 Trad.: Los espacios verdes están infrautilizados debido al miedo por la seguridad personal, tal y como ha sido afirmado por diversos residentes en entrevistas y cuestionarios. Los padres no están contentos con que sus hijos jueguen en estas áreas sin supervisión, tampoco hay alicientes en estas áreas para atraer a niños mayores o adolescentes. Lo que existe, o bien está cerrado o en desuso debido al vandalismo.

10 Trad.: Muchos problemas relacionados con el comportamiento de la población desplazada, de los que la mayoría provenía de los *slums*, del East End. Cuando a principios de los años 60 se propuso la construcción de la ciudad, muchos de los profesionales involucrados tenían la sensación de que el esquema propuesto resolvería los problemas sociales del centro de Londres.



Locales comerciales de Tavy bridge, ahora demolido.



3.190_Áreas de aparcamientos en planta baja.



3.191_Apropiación de espacios en planta baja por los habitantes.

But as with so many supremely self-confident large scale public housing projects of the 1960s, poor maintenance, lack of the promised new town facilities and its poor transport connections soon took the shine off the vision.¹¹ (Jones, 2014)

Pese a todas estas críticas, en el caso de que Thamesmead hubiese sido construido tal y como se diseñó, la situación sería muy distinta. Puede que existiesen problemas técnicos de construcción y algún otro como la de mejorar la seguridad en espacios oscuros, pero la claridad arquitectónica, el conjunto de edificación con la gran proporción y calidad de los grandes espacios verdes y la conexión con el río hubiesen hecho de Thamesmead un referente singular en muchos de los aspectos que en el urbanismo actual nos siguen preocupando.

Gran parte de los errores y críticas comentadas son debidos a la dificultad en la ejecución y gestión del proyecto al no poseer una corporación con peso y con poder de decisión para actuar más o menos libremente o dependiendo sólo del Gobierno Central, como lo hicieron las de las *New Towns*. De este modo se habría evitado que cada gobierno local influyese para que se tomaran las decisiones que más les favoreciesen.

It is difficult to leave Thamesmead without a sense of disappointment. [...] Thamesmead was unlucky it was not a government designated new town, as with an autonomous development corporation it might have had more of a chance. It is divided administratively between Greenwich and Bexley and is entirely peripheral to both [...] Who is responsible for Thamesmead and why is it such a neglected place?¹² (Jones, 2014)

Thamesmead ha sufrido sobretodo una mala publicidad, o un exceso de atención a sus problemas más que a sus aciertos por parte de la prensa incluso desde sus inicios. Por otra parte, la recién creada comunidad para intentar que sus problemas o necesidades fuesen cubiertos los expuso públicamente para obtener una respuesta más rápida por parte de las autoridades. (Scase & Scales, 2007)

Estado actual – proyectos de futuro

Después de la desaparición del GLC en 1986, por el Local Government Act que era la encargada de dirigir las nuevas construcciones y espacios en Thamesmead, se hizo un referéndum para ver cómo sus habitantes querían ser organizados. Finalmente se decidió que fuese la compañía Thamesmead Town Limited (TTL) quien las organizase, siendo así el primer state regido por una compañía privada, sin ánimo de lucro y controlada enteramente por sus habitantes. Esta compañía controlaba no sólo el área o uso residencial, sino también los espacios abiertos, instalaciones, centros comerciales e industria. No recibía subvenciones públicas por lo que no poseía recursos suficientes, teniendo pérdidas y replanteándose al final la posibilidad de cerrarla y transferir las viviendas a las administraciones locales.

En 1999 *Thamesmead Town Ltd* fue liquidada y se crearon de ella tres entidades que conjuntamente se repartían los recursos, *Trust Thamesmead* como una organización de desarrollo de la comunidad, *Gallions Housing Association* se encargaba de la gestión de las viviendas y los espacios verdes y abiertos. Y ambas han sido fundadas por *Tilfen Land*, una nueva empresa de promoción inmobiliaria que gestionaba el terreno todavía por ocupar.

Thamesmead desde el año 2000 está dentro del proyecto del *Thames Gateway*, la mayor área a regenerar en el oeste de Europa donde se quiere alojar a nuevos habitantes, construir viviendas y crear puestos de empleo. Esto ayudará a conseguir al menos una visión global de desarrollo para Thamesmead, eso sí, sin alcanzar lo que podría haber sido. Nuevos proyectos están por llegar y hay propuestas para el futuro de la comunidad. (Scase & Scales, 2007)

11 Trad.: Al igual que otras tantas intervenciones de vivienda social de los años 60, la falta de mantenimiento, la falta de los servicios prometidos y las pobres conexiones de transporte existentes eliminaron el brillo de la visión.

12 Trad.: Es difícil alejarse de Thamesmead sin un sentimiento de desilusión. [...] Thamesmead no ha tenido suerte al no haber sido designada por el Gobierno como una *New Town*, ya que con una corporación de desarrollo autónoma hubiese tenido más oportunidades. Está localizada entre Greenwich y Bexley y está en la periferia de ambas. [...] ¿Quién es el responsable de Thamesmead y porqué es un lugar tan desatendido?



3.192_Demolición de Tavy Bridge

Las distintas inestabilidades políticas, los retrasos, y el haber cambiado tanto de manos¹³ no han beneficiado a Thamesmead en absoluto. Es posible que lo peor que le ha podido pasar a Thamesmead es estar frente al *Gallions Housing Association*, ya que en vez de ver las bondades que posee el esquema inicial y potenciarlas se ha dedicado a observar sólo algunos defectos y consecuentemente demoler parte del proyecto, como la parte del centro local Tavy Bridge y un bloque de las *maisonettes* en hilera junto a este. Esta parte del centro ha sido ya demolida, y en su lugar se han construido algunos nuevos edificios, entre ellos un centro de salud, que no posee muchas grandes bondades.

Perhaps they could start by respecting and extending, rather than destroying, the social ideas and placid, Modernist-natural landscape of the original. ¹⁴
(Hatherley, 2015)

En 2014 *Gallions, Trust Thamesmead y Tilfen Land* pasaron a formar parte de *Peabody Group*. El grupo invirtió £225 millones para iniciar la regeneración trabajando conjuntamente con *The Royal Borough of Greenwich* y el *London Borough of Bexley*.

Han conseguido tener dos áreas de Thamesmead dentro de las 18 *Housing Zones* previstas en el *Mayor's Housing Strategy*¹⁵, una nueva iniciativa para acelerar la creación de viviendas en áreas con un gran potencial de desarrollo. Hay dos áreas incluidas: *Abbey Wood and South Thamesmead* (1.300 nuevas viviendas) y *Abbey Wood, Plumstead and Thamesmead* (1.500 nuevas viviendas)

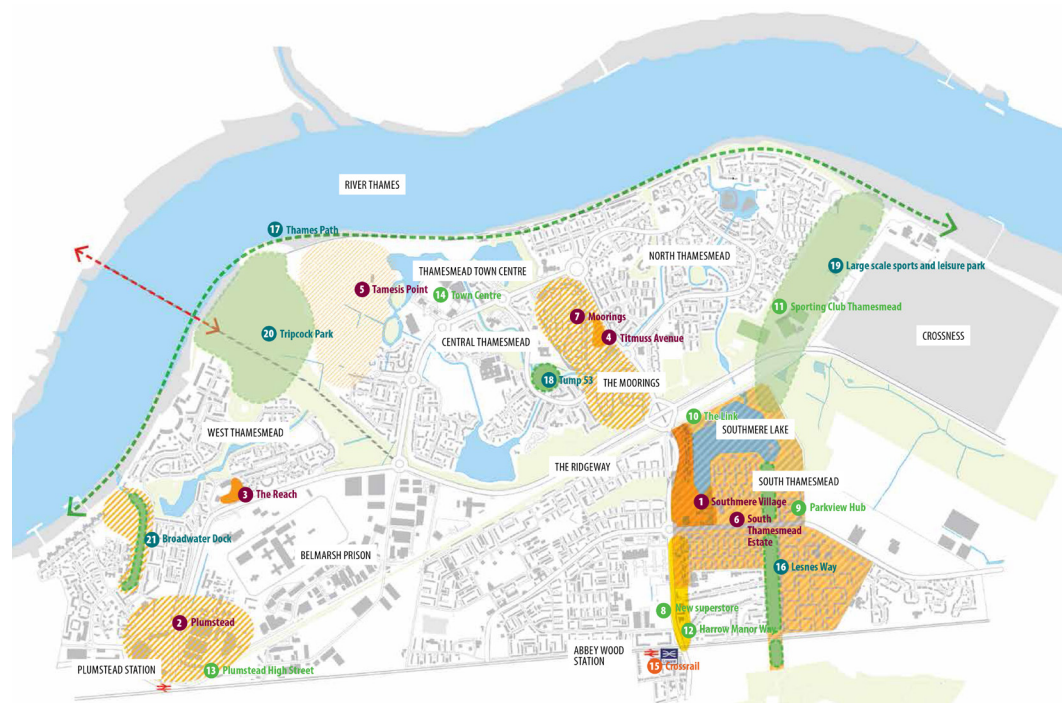
La población actual es de unos 45.000 habitantes (dato de 2008). Con respecto a la industria, sí existen unos pequeños centros en localizaciones similares al *master plan*, pero a pesar de ello la mayoría de habitantes siguen saliendo de Thamesmead para trabajar, por lo que es más una ciudad dormitorio que una ciudad autosuficiente como fue concebida en inicio.

Aún hoy hay áreas que no han sido desarrolladas y se mantienen con su vegetación natural y otras en las que se están produciendo nuevos desarrollos urbanos. Se están realizando propuestas de mejora en las áreas existentes, la construcción de nuevos comercios y servicios en la zona del Tavy Bridge, la construcción de nuevas viviendas o la regeneración del centro urbano.

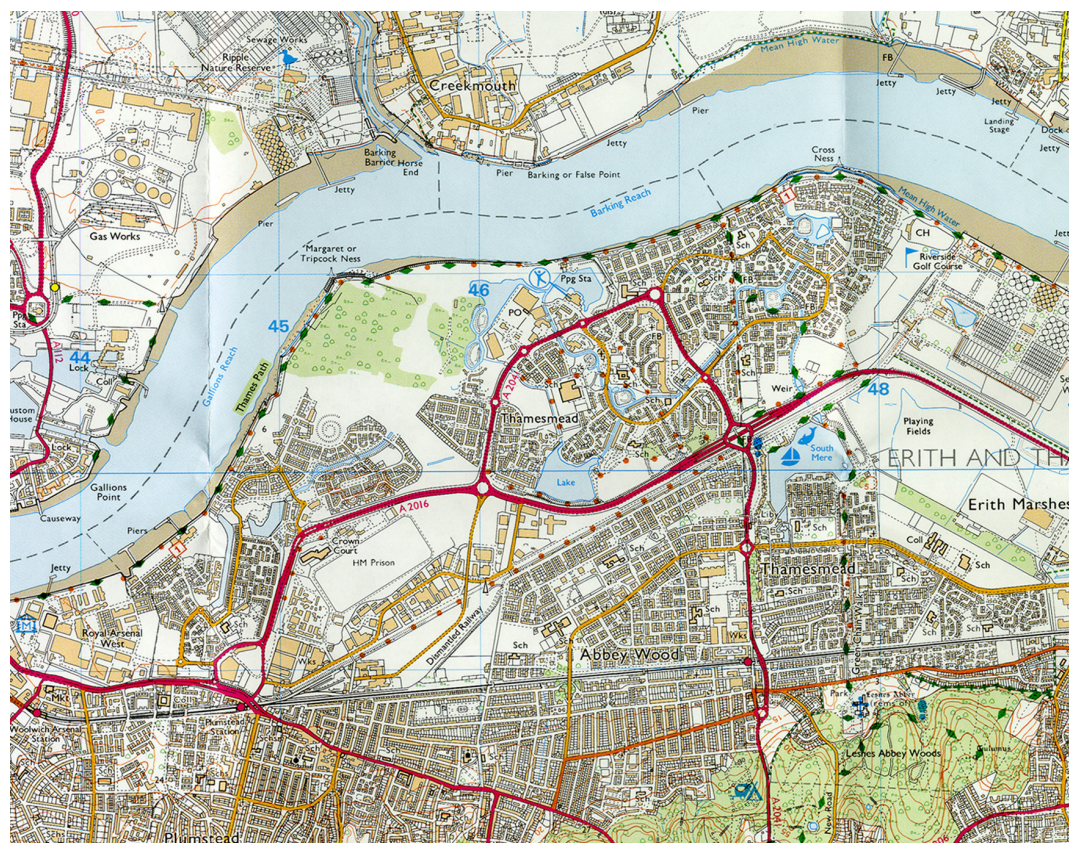
13 El proyecto de Thamesmead ha pasado por el London County Council y el Greater London Council junto con los London Boroughs Councils de Greenwich y Bexley, posteriormente a Thames Town Limited, a Gallions Housing Association y finalmente a Peabody.

14 Trad.: Tal vez podrían empezar por respetar y extender antes que destruir las ideas sociales y el plácido y natural paisaje moderno del plan original.

15 Se adoptó en octubre de 2014 y pretende proveer a Londres con las viviendas necesarias para cubrir su falta de viviendas. Se pretende ofrecer 42.000 nuevas viviendas al año.



3.193_Áreas previstas donde intervenir próximamente para regenerar Thamesmead.



3.194_Plano y vista actual de Thamesmead.

El gran problema de la conexión de Thamesmead parece que en breve llegará a su fin, con la conexión del área por carretera y tren al centro de Londres. Crossrail llegará a conectar Thamesmead en 2018, con ello se llegará a Canary Wharf en 11 minutos, a Bond Street en 25 minutos, y al aeropuerto de Heathrow en 52 minutos. La conexión con el otro lado del Río está también prevista y ya aprobada, de las tres opciones propuestas, las de Thamesmead y Belvedere serán las finalmente construidas por el *Transport for London* (TFL), tal y como se anunció en marzo de 2015. (Simpson, 2015)

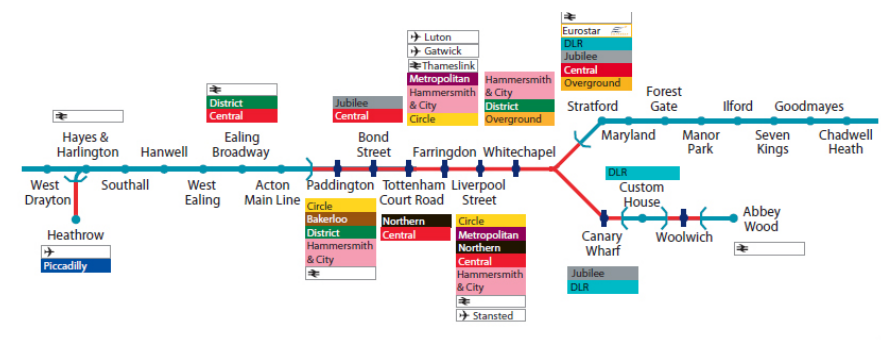
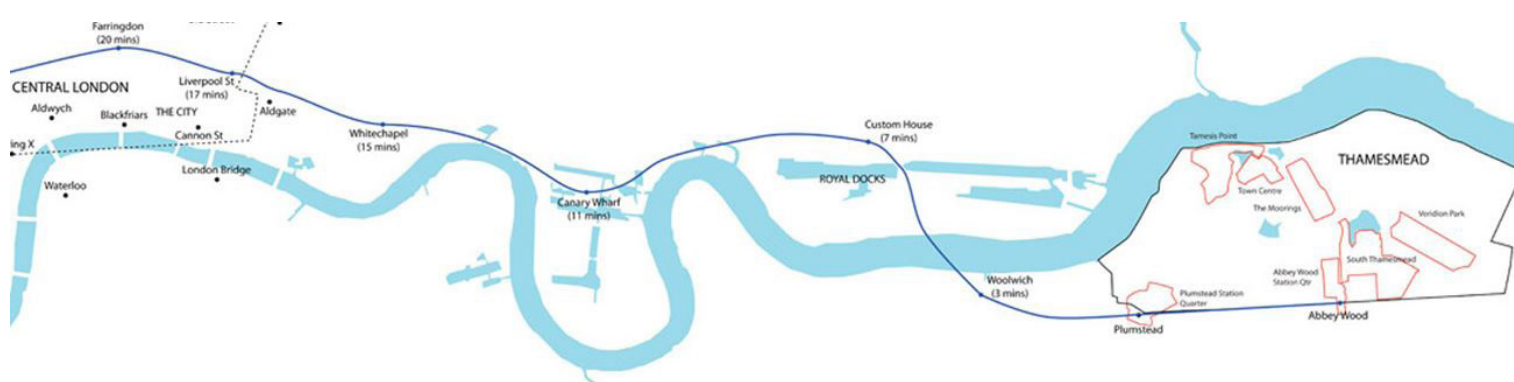
*Crucially, the projected Fleet underground line from the West End and City to Thamesmead was abandoned in 1979, so the town was always peripheral to London. 40 years late Crossrail will soon open to Abbey Wood on the edge of Thamesmead, dramatically transforming its accessibility with huge implications.*¹⁶
(Jones, 2014)

Si los proyectos que se hacen son los adecuados, y se establecen los servicios necesarios antes de la construcción de las nuevas viviendas, Thamesmead puede tener un gran futuro ya que posee un buen legado, con parques espacios abiertos y un sistema de canales y lagos que definen un paisaje y espacio público con muchos potenciales. Si se consigue que el área se relacione más con Río y aproveche su potencial, puede llegar a ser un buen lugar donde vivir, logrando algún otro de los objetivos planteados en el Plan y superando lo que se ha conseguido en los últimos cincuenta años. Lo que sí que es seguro es que aun así, nunca llegará a alcanzar la calidad que tenía el proyecto inicial.

*If the early phases of Thamesmead are flawed and the victim of prejudice and mass-amnesia, they also proclaim that there was once a commitment to providing public housing and urban environments of the highest quality. Thamesmead is also a reminder that those utopian visions of the 50s and 60s did produce architecture of significance and- in its bold conception if not in all its detail –Thamesmead remains an inspiration for those with eyes to see.*¹⁷
(Cruickshank, 1998)

¹⁶ Trad.: Crucialmente, el proyecto de la línea de metro Fleet que conectaría el East End y la City con Thamesmead fue abandonado en 1979, por lo que la ciudad ha sido siempre periférica a Londres. Cuarenta años tarde, Crossrail abrirá en breve la conexión hacia Abbey Wood desde el borde de Thamesmead, transformando dramáticamente la accesibilidad del área lo que producirá grandes consecuencias.

¹⁷ Trad.: Si las primeras fases de Thamesmead son imperfectas y víctimas de los prejuicios y de la amnesia colectivas, también proclaman que hubo una vez un compromiso en este país de proveer vivienda pública y entornos urbanos de la máxima calidad. Thamesmead es también un recordatorio de que las visiones utópicas de los 50 y los 60 produjeron arquitectura de gran significancia – al menos en su concepción valiente sino en todos sus detalles – Thamesmead se mantiene como una inspiración para aquellos que tienen ojos para verlo.



3.195_Conexiones de transporte previstas para Thamesmead.



3.196_Vista aérea de Milton Keynes.

3.4

MILTON KEYNES

3

| | |
|--------------------------------|--|
| LOCALIZACIÓN | 72 km noroeste de Londres, 92 km sureste de Birmingham |
| OBJETIVO | Ayudar en la descentralización de Londres. Ser área de crecimiento en el sudeste de Inglaterra |
| FECHA DE DESIGNACIÓN | 23 Enero 1967 |
| ÁREA DESIGNADA | 8.870 ha |
| POBLACIÓN EXISTENTE | 40.000 hab. |
| POBLACIÓN PROPUESTA | 250.000 hab. para el año 2000 |
| POBLACION en 2011 | 211.062 hab. en 82.175 viviendas. (dato del TCPA, 2014) |
| AUTORIDAD LOCAL | Milton Keynes Council |
| DEVELOPMENT CORPORATION | Se cerró el 31 de marzo de 1992 |



3.197_Master plan de Milton Keynes. Plano de usos

Aproximación a la definición urbanística de los proyectos de las New Towns británicas
MILTON KEYNES

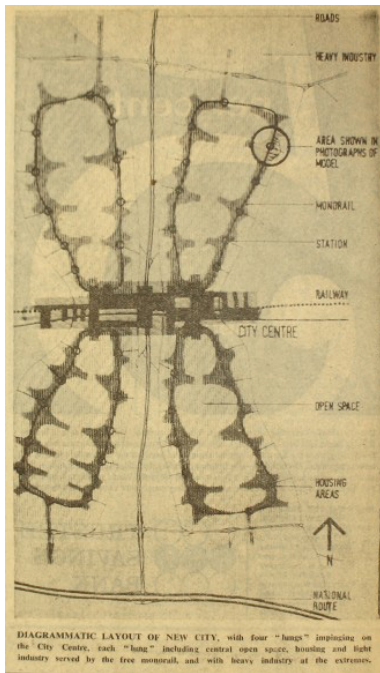
En 1964 en el *South East Study* se indicó que sería necesaria la construcción de una nueva ciudad en las cercanías de Bletchley. Fue diseñada para absorber población proveniente del Gran Londres y crear un nuevo centro de crecimiento en el sudeste de Inglaterra. En ella se introducen modificaciones respecto a las *New Towns* de la segunda generación, como la reducción del porcentaje de viviendas sociales para alquiler y el aumento de las viviendas en propiedad, para favorecer la mezcla y la variedad de habitantes y de rentas.

Milton Keynes is among the first new towns designated with the object of achieving 50% owner occupation; and of attracting 50% of the investment in industry and commerce from the private sector. ¹ (MKDC, 1970)

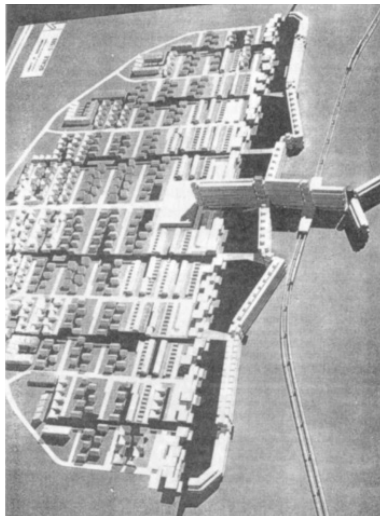
Actualmente es la *New Town* más grande y de crecimiento más rápido. Su localización ha sido clave en su desarrollo para atraer a industria y a inversores. Su gran malla viaria y las políticas de desarrollo garantizaron un marco suficientemente flexible para acomodar los cambios y necesidades futuras y las altas ambiciones sociales y medioambientales. (TCPA, 2014) Fue la última de las *New Towns* en ser construida y debido a su escala se le denominó *New City* en vez de *New Town*.

Una primera versión de Milton Keynes fue diseñada, en 1964, por Fred Pooley, para unos 250.000 hab. ² El primer proyecto poseía un monorraíl que conectaba las cuatro áreas de la ciudad con el centro de la misma, que se desarrollaba en múltiples niveles y tomando como referencia Cumbernauld y Hook. Cada una de las alas del proyecto incluía viviendas y edificios públicos como escuelas, hospitales, espacios abiertos e industria ligera, la industria pesada se situaría fuera de este sistema. Cada una de las unidades residenciales o *clusters* poseería unos 5.000 habitantes.

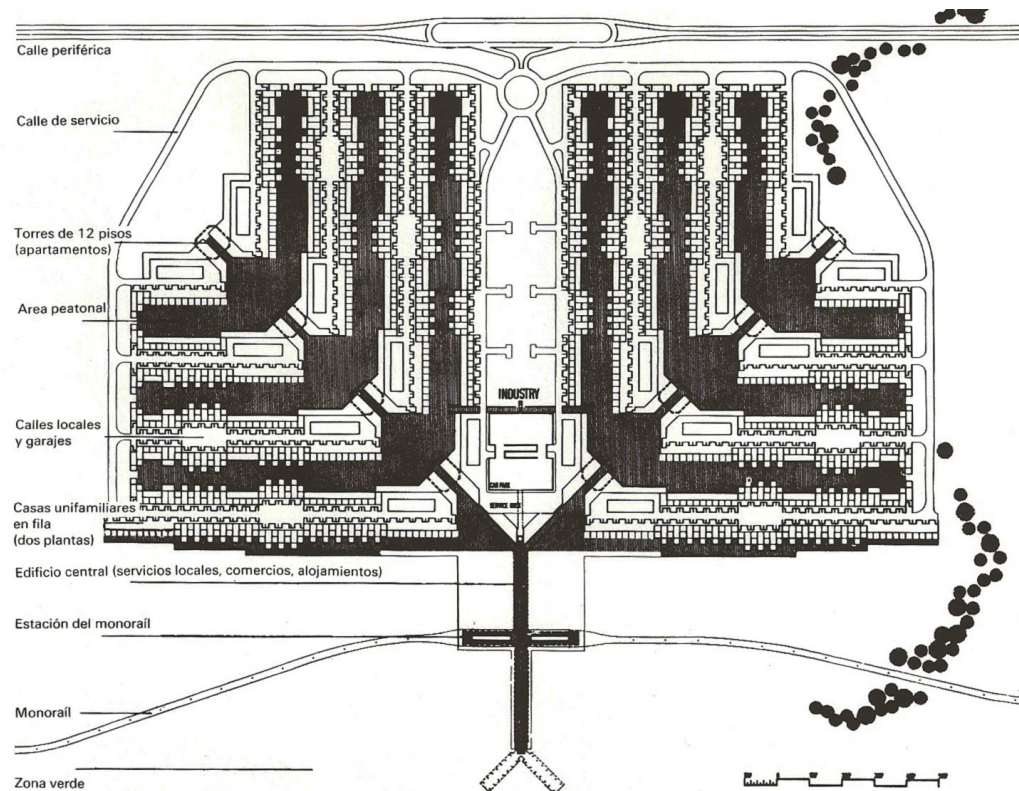
Posteriormente, en un informe del Gobierno en 1967 se pedía la creación de una nueva ciudad para 150.000 habitantes provenientes de Londres en un período de 20 años. Estos habitantes



3.198_Propuesta de Pooley



3.199_Milton Keynes, propuesta de Pooley.



3.200_Una de las áreas residenciales de la propuesta de Pooley

1 Trad.:Milton Keynes está entre las primeras *New Towns* designadas con el objeto de conseguir un 50% de viviendas en propiedad; y de atraer el 50% de las inversiones de la industria y del comercio del sector privado.

2 Esta población de 250.000 hab. es la misma que proponía Howard en su concepto de Ciudad Social, ciudad policéntrica creada como asociación de distintas ciudades jardín una vez hubiesen llegado a su población máxima, Howard afirmaba que podría seguir creciendo sin límites.

desplazados junto con los existentes y los que se mudarían a ella a lo largo del tiempo, formarían una población total de 250.000 hab. Se designaron dentro del *New Towns Act* 9.000 hectáreas para el desarrollo de esta nueva ciudad, que se llamaría Milton Keynes, el nombre de una pequeña población incluida en el área.

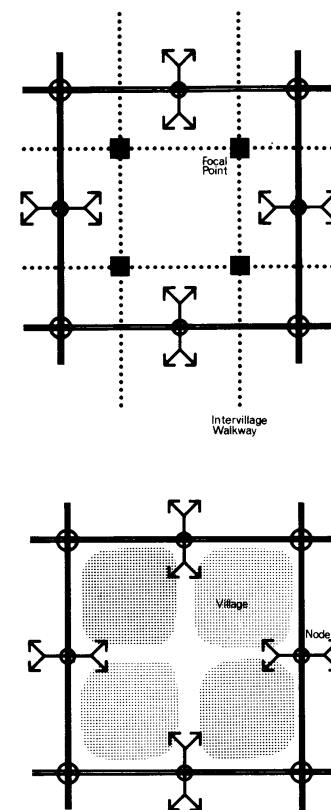
En mayo de 1967 se crea *Milton Keynes Development Corporation* (MKDC) y en 1969 se publica el Plan provisional. Después en 1970 se publica el Plan que hoy conocemos diseñado por los urbanistas Lewelyn Davies, Weeks, Forestier-Walker y Bor. El desarrollo del plan lo llevaría Derek Walker, que entró en la MKDC en 1970 como arquitecto y urbanista líder y que dejaría su puesto en 1976.

Estos autores son también los responsables de la *New Town* de Washington designada en 1966 y con la publicación de su Plan Director en 1967. Muchas de las ideas que se aplican en Milton Keynes se habían desarrollado y probado previamente en ella, la malla viaria en este caso se diseñó de una milla (1,6 km), aunque inicialmente se planificó de media milla. Las rutas peatonales entre los distintos distritos se realizan por pasos subterráneos, y varios centros locales se localizan en las áreas residenciales.

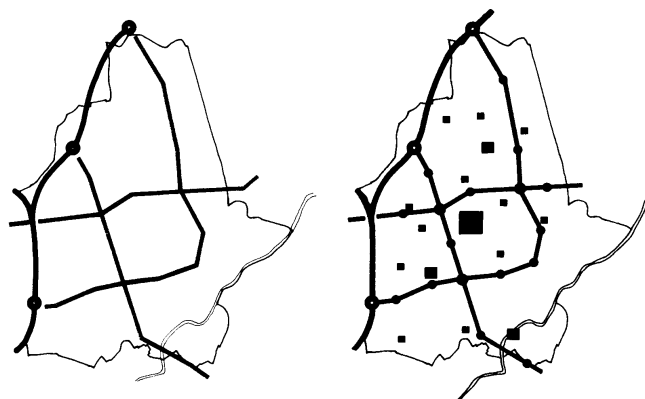
El Plan diseñado para Milton Keynes es posiblemente uno de los planes realizados más comentados en el campo del planeamiento, tanto para alabarlos como para criticarlos. Visto el éxito de la ciudad resultante, se podría decir que el plan posee muy buenas características que han hecho que se obtenga este resultado. Al igual que en Harlow, el éxito del mismo se debe en gran parte a sus diseñadores.

La planificación final de la *New Town* de Milton Keynes fue responsabilidad de Richard Llewelyn Davies, uno de los más eminentes urbanistas británicos de la segunda mitad del siglo XX. Ese documento, que daría origen a la nueva ciudad en 1967, fue una de sus trabajos más reconocidos internacionalmente. Partiría de aquellas ideas utópicas de Howard para introducir una ordenación más racional del espacio basada en la definición de una red viaria potente que articulase el encaje de las distintas piezas de ciudad en el tiempo. La influencia de las ideas estructuralistas y programáticas de otros teóricos anglosajones de la sociología y del urbanismo como Marcial Echenique y Melvin Webber se delatan en los radicales planteamientos de Llewelyn Davies para Milton Keynes. (García Barba, 2014)

El objetivo principal de la creación de Milton Keynes era la de crear un nuevo centro regional, además de absorber la población de una ciudad superpoblada. Su singularidad se debe a que no se planteó como un plan rígido, sino como un marco estratégico con una gran flexibilidad capaz de dar respuesta a las necesidades cambiantes.



3.201_Cuadrantes de Washington *New Town*, pasos subterráneos y centros de las unidades residenciales.



3.202_Washington *New Town*. Sistema viario en red.

*The Plan is a beginning. It is a master plan in the sense that it provides a strategic framework in which the city can be developed, but -as with all good strategies-, it defines the main aims, while retaining flexibility to allow adjustment to new situations as they develop. Our intention is that the Plan shall lay the foundations upon which an organic process of development will grow and become a living reality as the people who come after us plan and build for the future.*³ (MKDC, 1970)

A pesar de que fueron muchos los objetivos marcados y discutidos durante la preparación del plan, se marcaron **seis objetivos principales** que se pretendían conseguir en la nueva ciudad (MKDC, 1970):

- **Oportunidad y libertad de elección:** La ciudad debe de ofrecer a sus habitantes el mayor abanico posible de oportunidades en colegios, trabajo, residencia, recreo, salud y otras actividades y servicios.
- **Facilidad de acceso y movimiento, buenas comunicaciones:** esta es una de las características que las *New Towns* a diferencia de otras ciudades ya construidas pueden ofrecer. Se pretende un alto grado de accesibilidad entre las distintas actividades y espacios de la ciudad. Libertad de elección para utilizar transporte privado o público y la posibilidad de moverse a pie o en bicicleta de un modo libre y seguro.
- **Equilibrio y variedad:** Se quiere conseguir una ciudad en la que convivan una gran variedad de grupos sociales, de diferentes etnias, edad, así como personas con distinto poder adquisitivo. Para ello se proponen distintos tamaños de vivienda y formas de adquisición en propiedad o alquiler, distribuidas heterogéneamente por la ciudad.
- **Creación de una ciudad atractiva:** las cualidades de las ciudades que evocan agrado se debe principalmente a la relación entre los elementos construidos y los naturales para formar un todo comprensible y atractivo, se quiso enfatizar la presencia de los elementos naturales atractivos como las ondulaciones del terreno, los ríos, canales y también la cultura de las poblaciones existentes. Se mezclarán los usos y densidades y se invitará a distintos arquitectos para que contribuyan a la calidad de la nueva ciudad. Se crearán visuales cambiantes entre el paisaje y lo construido. Por último el centro será diseñado para que ofrezca riqueza y variedad a la ciudad.
- **Conciencia y participación pública:** Para que los habitantes puedan tener realmente libertad de elección deben de tener la información necesaria para hacerlo, por ello utilizando distintos medios como prensa, radio, servicios de asesoría y la Corporación ofrecerá toda la información acerca de los proyectos. Por otra parte se alentará la participación pública de los habitantes que se involucren en el planeamiento de la ciudad, ya que se considera beneficioso y satisfactorio para ellos y para la ciudad en su conjunto.
- **Uso de los recursos eficiente e imaginativo:** La Corporación será la responsable de que sea así y permitirá la inversión tanto privada como pública que contribuya al crecimiento de la ciudad del modo más económico posible.

En 1992 se cierra la MKDC y con ello la ciudad se deja en manos del gobierno local. Dada la flexibilidad y adaptación prevista en el plan de 1970, el Plan sufrió con el tiempo cambios y se adaptó a los nuevos requisitos y condiciones cambiantes durante 25 años. Para cerrar la etapa, transmitir el conocimiento adquirido durante esos años, dejar claros los objetivos y modos de planificar y diseñar utilizados, la Corporación desarrolló *The Milton Keynes Planning Manual* (MKDC, 1992) para que sus sucesores puedan tenerlo de guía para saber cómo seguir con el desarrollo de la ciudad. Este documento es la actualización del Plan de 1970.

³ Trad.: El Plan es un inicio. Es un Plan maestro en el sentido que ofrece un marco estructural en el que la ciudad pueda ser realizada, pero como en todas las buenas estrategias, define sus principales objetivos a la vez que mantiene la flexibilidad para ajustarse a las nuevas situaciones que se desarrollen. Nuestra intención es que el plan debe de sentar las bases sobre las que crezca y se convierta en una realidad un proceso de desarrollo orgánico, en el que las personas que vengan detrás de nosotros planifiquen y construyan para el futuro.

El área designada se situaba equidistante entre las dos ciudades más grandes de Gran Bretaña, Londres y Birmingham, y entre Oxford y Cambridge. En el área designada, de 8.900 hectáreas, existían los pueblos de Bletchley (una de las *Expanded Towns*), Stony Stratford, Wolverton, New Bradwell y trece pueblos o aldeas menores que poseían en total una población de unos 40.000 hab.

Como infraestructuras previas del territorio al área se encontraba la vía A5 que une Londres con el noroeste del país, y que cruza el área diagonalmente, las vías del tren y el *Gran Union Canal*; el resto del área estaba ocupada por terrenos agrícolas. Las conexiones del área hacia el Norte-Sur, Este-Oeste eran buenas tanto por carretera, tren o por canales de agua. Dos vías de ferrocarril conectan el área de norte a sur y por el sur de este a oeste.

En cuanto a la topografía, el terreno es mayormente plano entre los valles del Ouze y Loughton Brook que desembocan al Río Ouse al norte, que actúa como límite del área. Al oeste y entre los valles, la altitud aumenta, existe una diferencia de sesenta metros entre el punto más alto y el más bajo. El agua es una característica para ser aprovechada por la nueva ciudad, posee los Ríos Ouze y Ousel y el Gran Canal.

Existen bosques y áreas arboladas como Linford Wood con 40 ha y Howe Park Wood y Shenley Wood con unas 25 ha cada uno.

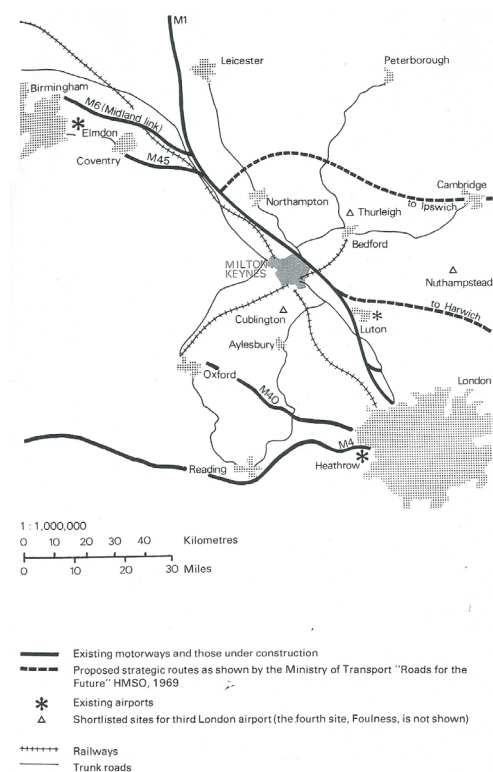
Los usos del área designada son variados, aunque predomina el suelo agrícola. Al sur del área y al lado de Betchley existe una industria que se dedica a la fabricación de ladrillos y a la extracción de arcillas, aún en activo.



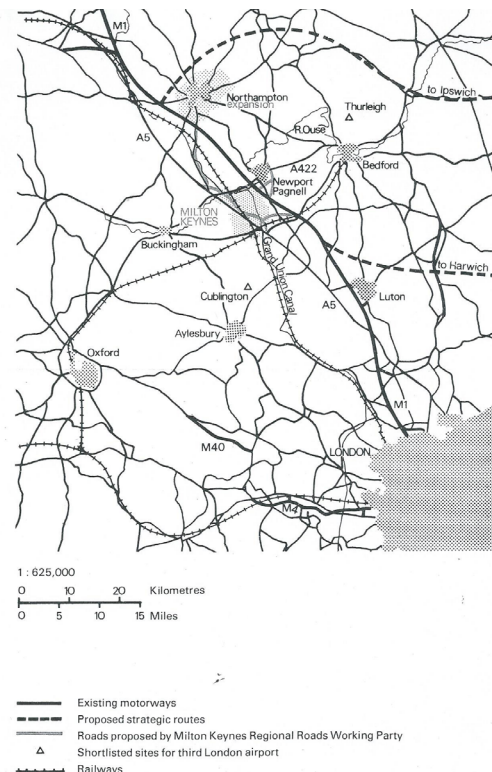
3.203_Stony Stratford High Street, 1907



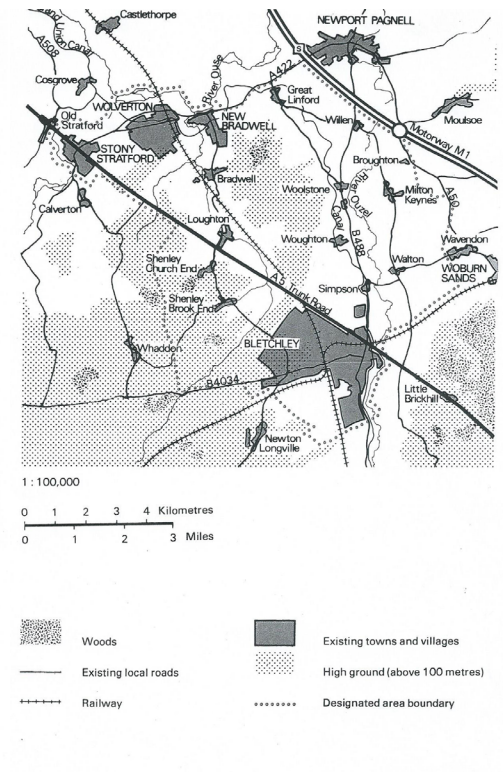
3.204_Wolverton, Stradford road, 1930



3.205_Contexto regional



3.206_Contexto sub-regional



3.207_Usos del suelo

Como respuesta para cumplir los seis objetivos principales, el Plan identificó seis **principios estructurantes** que definirían el marco para su desarrollo: (MKDC, 1992)

1. **Una cuadrícula de carreteras principales** que sirven a unos usos dispersos. Esta retícula posee cruces cada kilómetro y evita el tráfico de paso por las áreas residenciales, que junto a las áreas industriales y verdes se sitúan en relación a ella. Se trataba de evitar así los atascos de tráfico en las horas punta.
2. **Un centro urbano:** Situado en el centro geográfico del área, es la excepción a los usos dispersos en el resto de la ciudad. Contendría un centro comercial, cultural y de ocio, residencia y oficinas para servir tanto a sus nuevos habitantes como a los de la región.
3. **Parques lineales:** Basados en los valles de los ríos, serían uno de los elementos estructurales de la ciudad.
4. **Zonas de influencia solapadas:** Las unidades vecinales no se plantean como conjuntos introvertidos, se pretende que las diferentes funciones de los centros locales sean compartidas entre distintas unidades, situándolas en los límites de las mismas y facilitando así varias opciones para una misma área residencial.⁴
5. **Centros de actividades:** Instalaciones locales como tiendas, bares, escuelas y paradas de autobús se agrupan en los centros de actividad situados junto a los puntos medios de cada sector y a las rutas peatonales.
6. **Rutas peatonales:** Se quería obtener unos recorridos seguros y convenientes, que por medio de túneles o puentes en los cruces con el viario mantuviesen su continuidad.



- Límite
- Viario
- Tren
- Zonas verdes
- Río, canales y lagos
- Residencial
- Centros (urbano y locales)
- Escuela primaria
- Escuela secundaria
- Industria
- Reserva industria

⁴ Recordemos, como se ha comentado en el capítulo 2, que esta idea de hacer las unidades vecinales con los servicios en los límites de las mismas era justo lo que proponía C. Perry cuando concibió las unidades vecinales.

3.208_Master plan de Milton Keynes. Plano de usos

La retícula viaria es el aspecto que más condiciona a toda la ciudad, ya que se plantea un marco donde todos los aspectos de la ciudad puedan ser desarrollados dentro de los espacios intermedios, respondiendo a esta flexibilidad inicial que se pide.

El diseño de Milton Keynes estaba basado en la suposición de que todo el mundo poseería un coche, así toda la ciudad se diseñó con dimensiones acordes para el uso del vehículo privado. De estos planteamientos deriva la retícula que se utiliza, de un kilómetro por un kilómetro aproximadamente, adaptándose al territorio. Esta característica hace que Milton Keynes sea la ciudad construida en el Reino Unido más deliberadamente basada en el uso del vehículo pero también que da un mayor margen dimensional de eludir la incidencia del tráfico externo al sector residencial y con ello las ventajas de seguridad y calidad ambiental al residente.

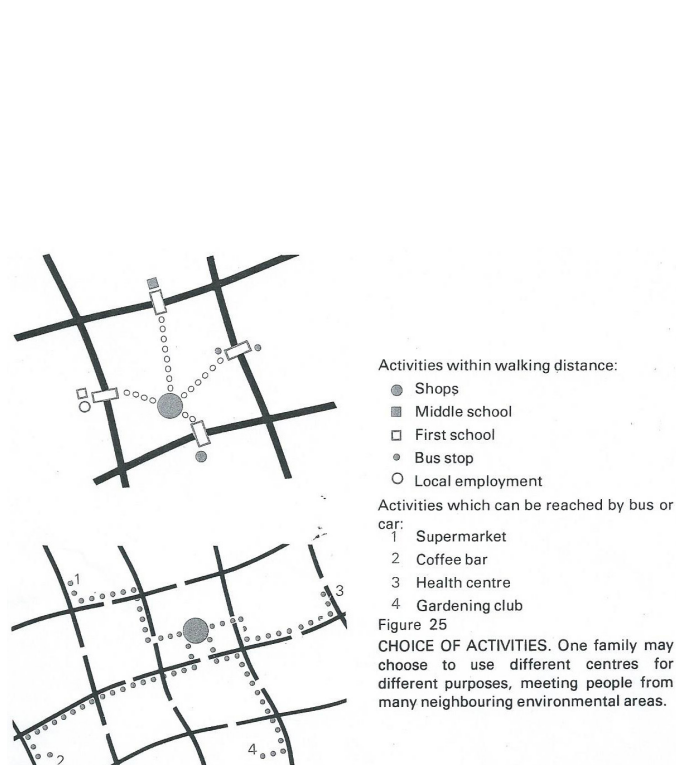
Milton Keynes iba a ser una ciudad de densidad baja situada en un entorno verde. Los edificios poseerían un máximo de tres alturas, a excepción de los del centro urbano que podrían llegar hasta seis alturas.

La retícula da a sus unidades residenciales unas formas rectilíneas, rotas únicamente por las líneas del espacio verde y del transporte, esta regularidad quedaba también enfatizada por el contraste con la dispersión sin orden rígido de los servicios.

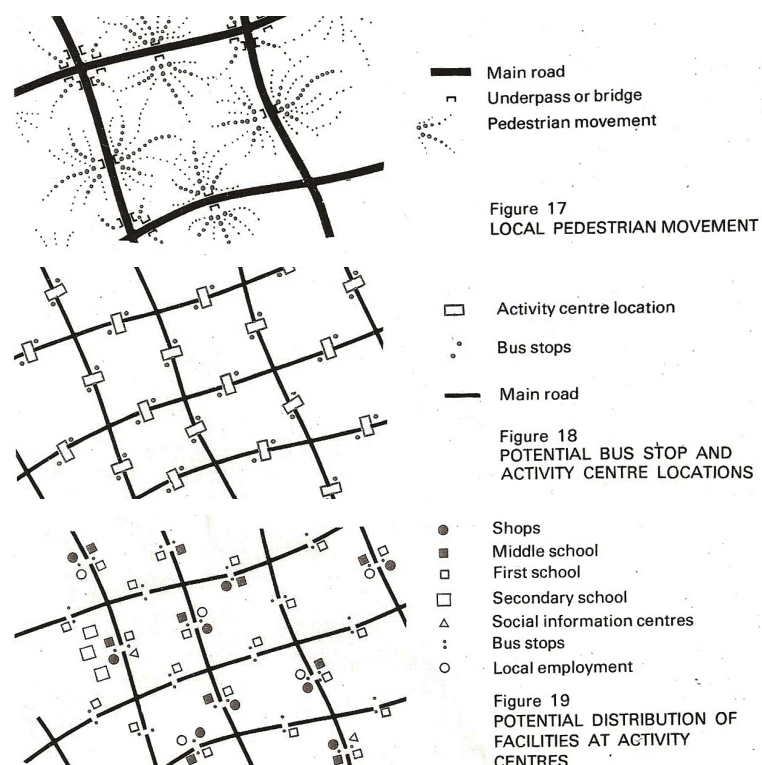
Se integran los pueblos existentes a la estructura y retícula creada, pero manteniendo sus características propias. Las calles principales existentes se conectan con el nuevo sistema viario y los centros se peatonalizan.

Se distinguen tres tipos de centros donde se concentran los equipamientos: el de la ciudad, que se sitúa en *Central Milton Keynes*, los de los distritos que agrupan a varias unidades y los locales propios de cada cuadrante. Como ocurría anteriormente en Harlow se establecen tres escalas.

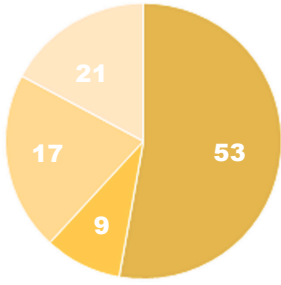
Con respecto a la educación existen escuelas, institutos e incluso Universidad. Se crean dos campus para las Universidades, el Politécnico y el de la *Open University*. Respecto a los servicios médicos se dispone, en una superficie de 31 hectáreas, un hospital que sirve a la ciudad y su entorno. Centros médicos menores se encuentran dispersos en los distintos distritos.



3.209_Actividades cercanas a las viviendas, acceso a pie o en vehículo.



3.210_Rutas peatonales, paradas de autobús y centros de actividad.

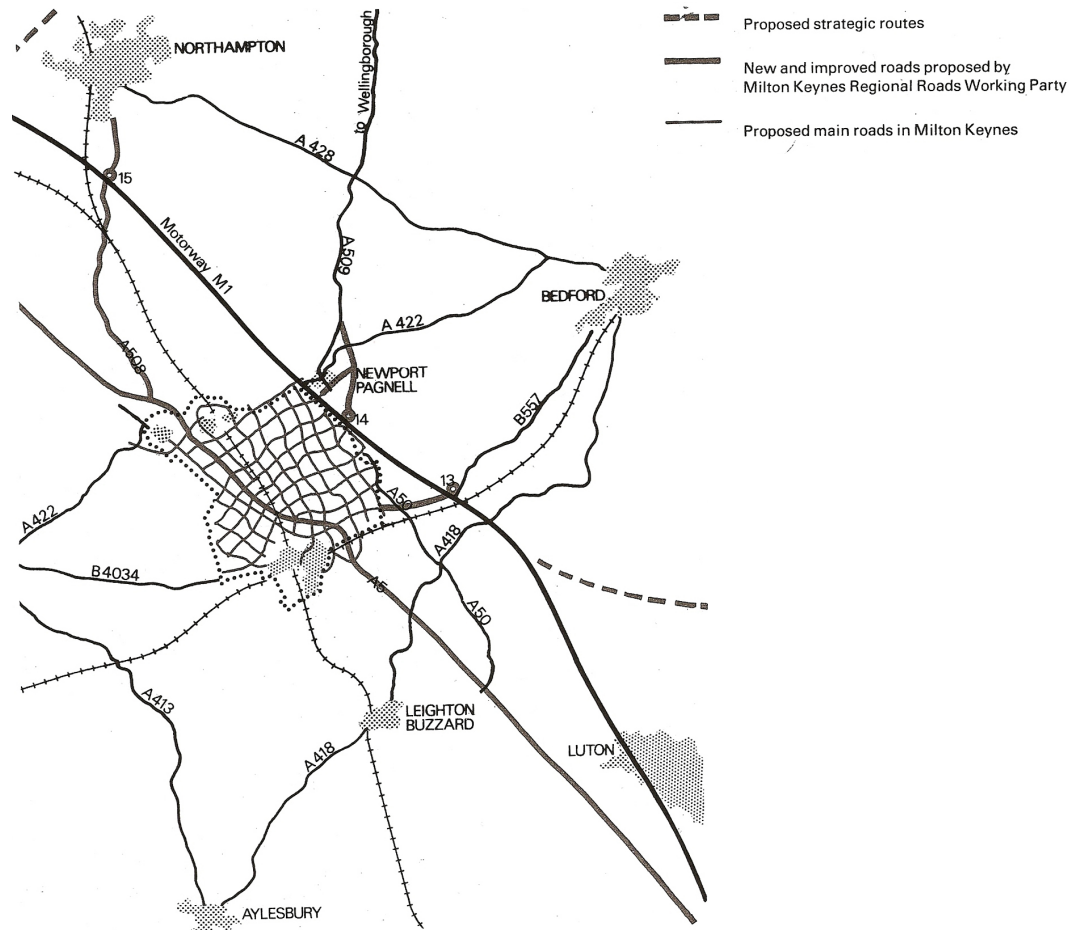


| USO DEL SUELO | ÁREA (hectáreas) | % |
|--|------------------|-------|
| Residencial (incluye los centros locales, escuelas y espacios verdes locales) | 4.680 | 52,82 |
| Industrial | 800 | 9,03 |
| Otros usos: transporte, educación, edificios públicos, almacenes, oficinas, tiendas... | 1.860 | 20,99 |
| Espacios abiertos, áreas verdes, lagos | 1.520 | 17,16 |
| TOTAL | 8.860 | 100 |

Fuente: (MKDC 1992)

El **sistema viario** principal se desarrolla en retícula con intervalos y cruces cada kilómetro. Para su reconocimiento por la población se nombra con la H (horizontal) las calles este-oeste y con la V (vertical) las norte-sur. Calles que van desde la V1-V11 y H1-H10. La retícula permite distintas alternativas para ir de un punto a otro de la ciudad, de modo que el tráfico es repartido en ella equitativamente. Siendo todas ellas de un mismo orden jerárquico.

El ancho de la calzada es de 7.3m, para los dos sentidos de circulación. Hay un carril para cada sentido, que se dobla en algunos casos, separado por una mediana que impide encuentros frontales. Se dispone junto a ella de unas áreas de reserva en ambos lados para poder acomodar futuras ampliaciones de la calzada en caso necesario, para plantar árboles que protejan del ruido y visuales a las zonas residenciales adyacentes (no existen desarrollos con fachadas frente



3.211_Red viaria en relación con la región.

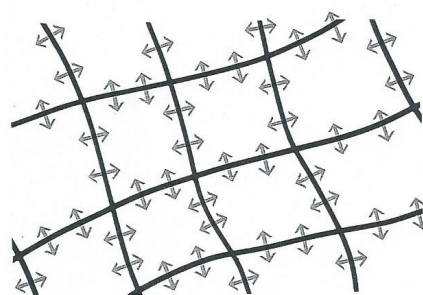
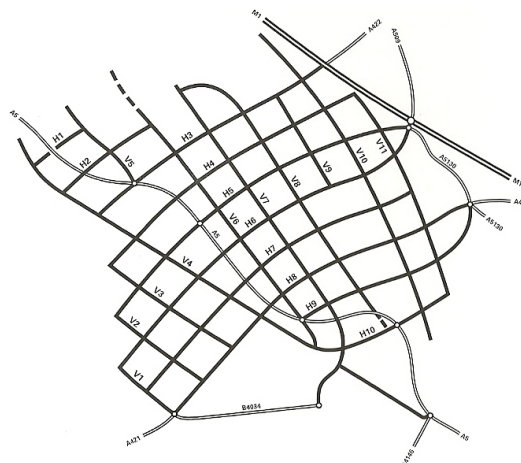
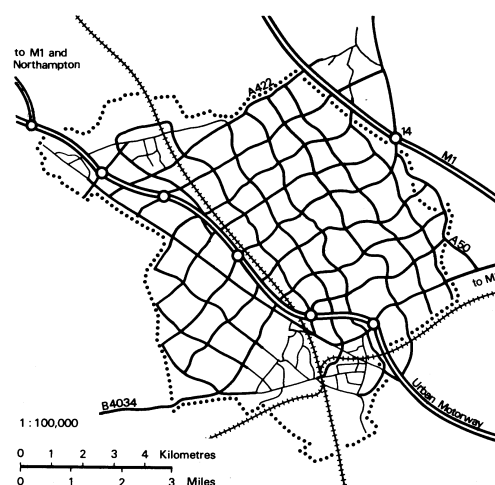
al viario rodado principal), para los servicios o para acomodar otras alternativas de transporte en un futuro. Estas áreas de reserva son de 30 ó 40 m dependiendo de si colindan con el uso residencial u otros usos.

La velocidad de circulación media es de 85 km. por hora. El transporte público circula por estas mismas vías y las paradas se sitúan a una distancia máxima de 500 m de cada vivienda.

Existen uno o dos accesos desde la retícula a cada una de las súper manzanas que la conectan con las calles locales. Estas calles, las secundarias, de 7.3 m o 5.5 m, permiten el movimiento local del tráfico y en este caso los edificios sí que se vinculan a ellas. Estas calles además comunican las residencias con los centros locales. Las calles locales se acompañan de rutas para peatones y ciclistas que den conexión a los distritos que se sitúan junto a ellos. Cuando se cruzan con el viario principal de la ciudad lo hacen por medio de túneles o puentes.

La ciudad posee una red de carriles bici (aunque no mencionada en el *master plan*) distribuida por toda la ciudad, las *redways*, una superficie compartida con los peatones. Su uso definido en el Manual de Planeamiento (MKDC, 1992) es:

*An effective coherent network of routes separate from the city road system providing an attractive, safe, direct and convenient access for pedestrians and cyclists at a local, district and city scale.*⁵



Arrows show possible locations for points of access between main road network and local roads.

— Main road



- 1 Carriageways separated with landscaped median
 - 2 'Hard' edge of buildings
 - 3 'Soft' edge of landscaping integrated with adjoining use
 - 4 Carriageways close together, passing through an activity centre
 - 5 View of adjoining area provided from road
 - 6 Carriageways separated and at different levels to suit topography
- Main roads (of different widths and number of lanes)
 Planting
 Concentration of buildings visible from the main road

⁵ Una red de rutas efectiva y coherente separada del sistema de viario rodado, que provee de un acceso atractivo, seguro, directo y conveniente para peatones y ciclistas a una escala local, de distrito y de la ciudad.

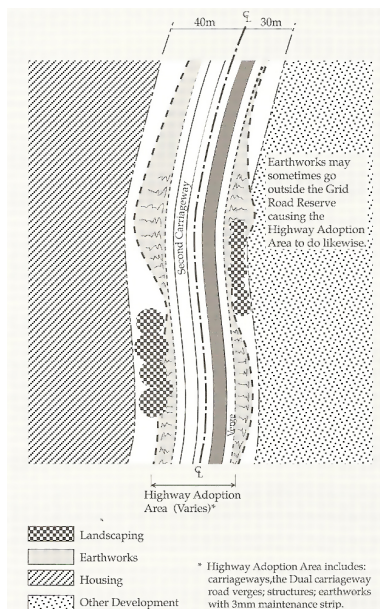
Con tres metros de anchura se sitúa en la reserva del viario rodado, pero siendo un sistema independiente del mismo que hace posible ir de una punta a la otra de la ciudad sin necesidad de cruzarse con vehículos motorizados. Además de éstas existen rutas exclusivamente para peatones y rutas ecuestres.



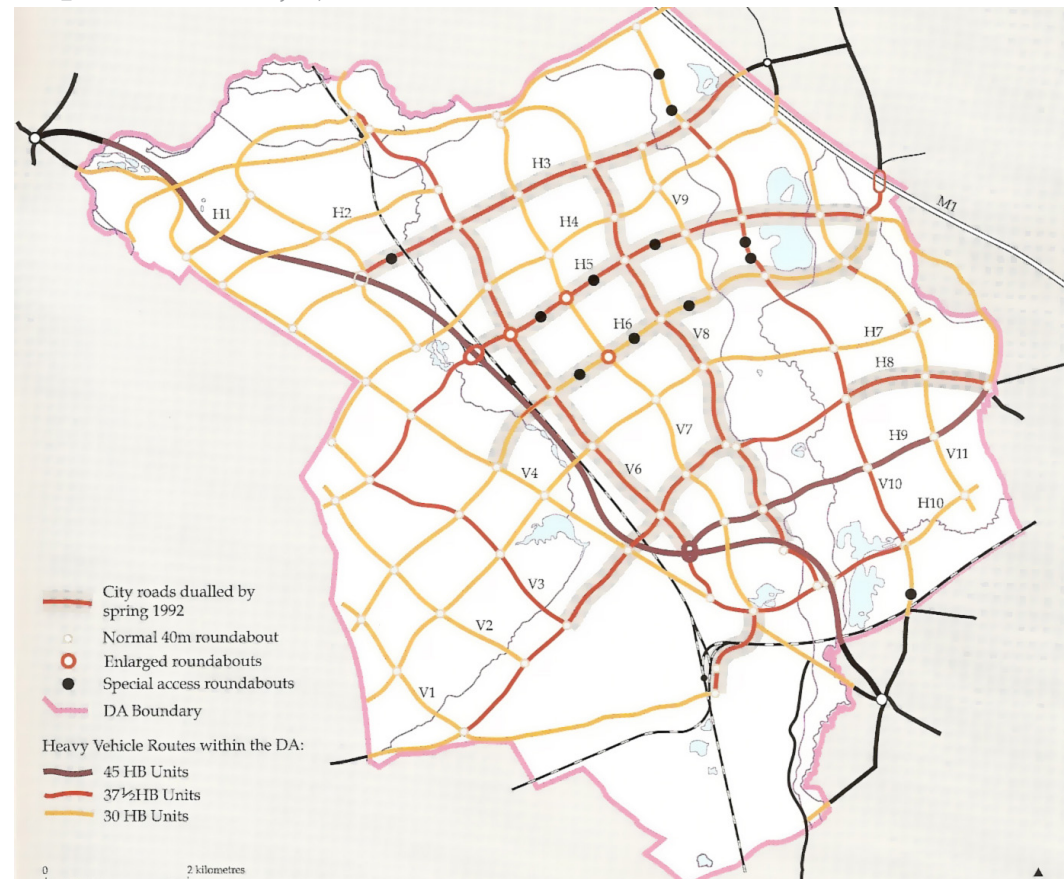
3.213_Ejemplo de doble calzada, con dos carriles en cada sentido.



3.214_Vista aérea de Milton Keynes, el viario se inserta en áreas verdes.



3.215_Calzada y áreas de reserva



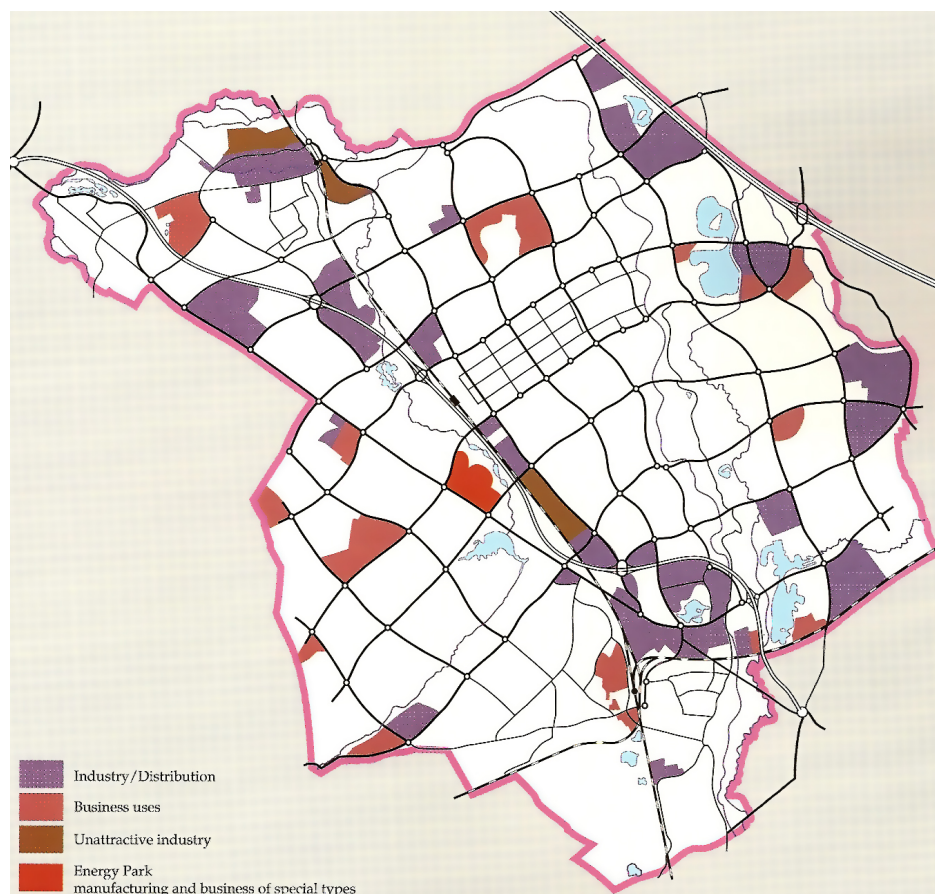
3.216_Estructura del sistema viario

Área Industrial. Anteriormente a la designación del área se calcula que existían unos 18.000 puestos de trabajo. Uno de los objetivos del *master plan* era la creación de un asentamiento con trabajo y población autosuficiente, de modo que se evitasen los desplazamientos a otras ciudades para trabajar. Se quería crear un rango amplio de posibilidades de trabajo en la misma ciudad.

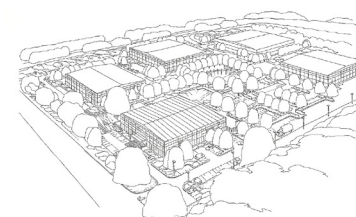
Se previó que una vez finalizada la ciudad, unas 1.060 hectáreas estuvieran ocupadas por áreas industriales y de empleo, que junto con las áreas de educación, comercios y sanidad proveyeran unos 130.000 puestos de trabajo.

Las industrias se distribuyeron de un modo segmentado en toda la ciudad y se intentó tener el mismo número de empleos en el este y el oeste de ésta, estudiando el modo en que pueden influir en la generación del tráfico, las características del solar, la relación con el sistema viario y cercanía a las áreas residenciales. Al este se encuentran las industrias y naves más pesadas, por su conexión más directa con la M1, mientras que las más pequeñas, junto con sus oficinas propias, se encuentran al oeste.

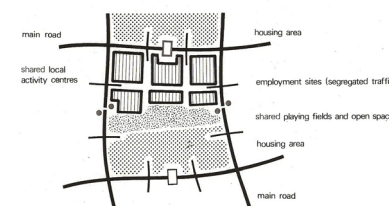
En algunos casos se encuentran ocupando por completo una de las súper manzanas, en otros, compartiéndolas con usos residenciales, en estos casos se separan visualmente por medio de vegetación. Las formas y volúmenes de los edificios son considerados en relación a las carreteras y espacios abiertos. Los edificios se insertan sobre un área verde, un 25% del solar debe ser destinado a áreas verdes, cuidando el paisaje y las visuales desde las carreteras, se tenía que evitar la situación de estructuras como estaciones de electricidad o instalaciones en los límites de la actuación. Se disponen de áreas de aparcamiento asociadas a ellas.



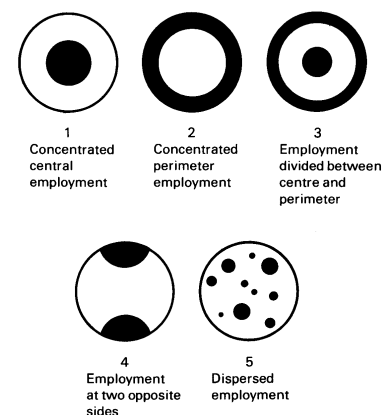
3.217_Distribución de la industria en Milton Keynes



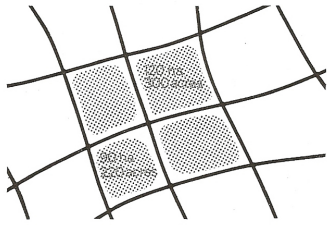
3.218_Área industrial, dónde la presencia de árboles y zonas verdes es importante.



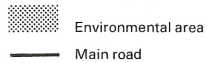
3.219_Área residencial e industrial compartiendo una misma manzana, separada visual y acústicamente por un área verde



3.220_Posibles modos de distribuir la industria en la ciudad.



The population within an environmental area may range from about 2,000 to 5,000 according to density and area



3.221_La población de los cuadrantes dependerá del área y densidad del mismo

Áreas residenciales. El desarrollo residencial ocupa unas 3.700 hectáreas lo que supone el 41% del total de área de designación, incluyendo las funciones asociadas de escuelas, centros sociales y espacios verdes locales.

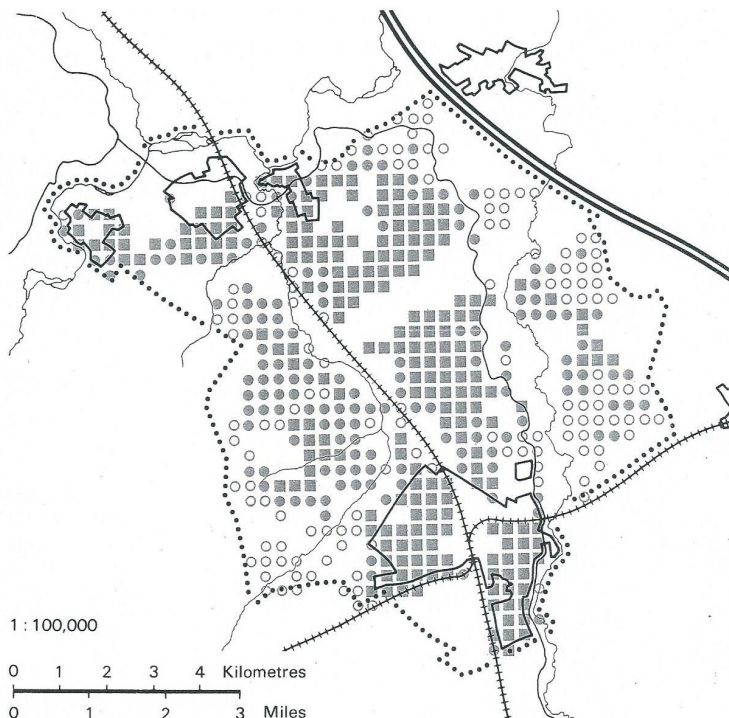
Las unidades residenciales ocupan los cuadrantes formados por esta retícula, cada uno con un diseño arquitectónico distinto, creando así una mayor variedad y rompiendo con la uniformidad de las generaciones anteriores.

Se quiere crear una ciudad de baja densidad, siendo la de más baja densidad de todas las *New Towns* (TCPA, 2014). Inicialmente, se fija una densidad media de 20 viviendas por hectárea, aunque finalmente ésta se aumenta a unas 27 viv/ha. La densidad varía de esquema a esquema y entre las distintas súper manzanas o distritos formados por la retícula. Como media aproximada cada cuadrante podía tener unos 5.000 habitantes.

El **centro urbano** se localiza en el centro del área designada para facilitar su accesibilidad a todos los habitantes y sobre un promontorio, el de Bradwell Common. Se desarrolla desde la estación del tren situada al oeste hasta el Parque Campbell al este, siendo esta una distancia de 2.3 km y con un ancho de casi un kilómetro. Posee una superficie de unas 200 hectáreas. El centro se diseña para que no sólo sirva a los habitantes de la ciudad, sino que también se prevé para una mayor escala, cubriendo además las necesidades de la región que circunda a Milton Keynes.

Se planeó para que fuese el centro comercial, de negocios, social y administrativo de la ciudad, y que albergase un centro comercial, viviendas, oficinas, centros culturales y de ocio, centros sociales, edificios públicos y una nueva estación de tren.

Otros usos que requieren una mayor superficie se localizan en otras áreas y fuera del centro,



1 : 100,000

0 1 2 3 4 Kilometres

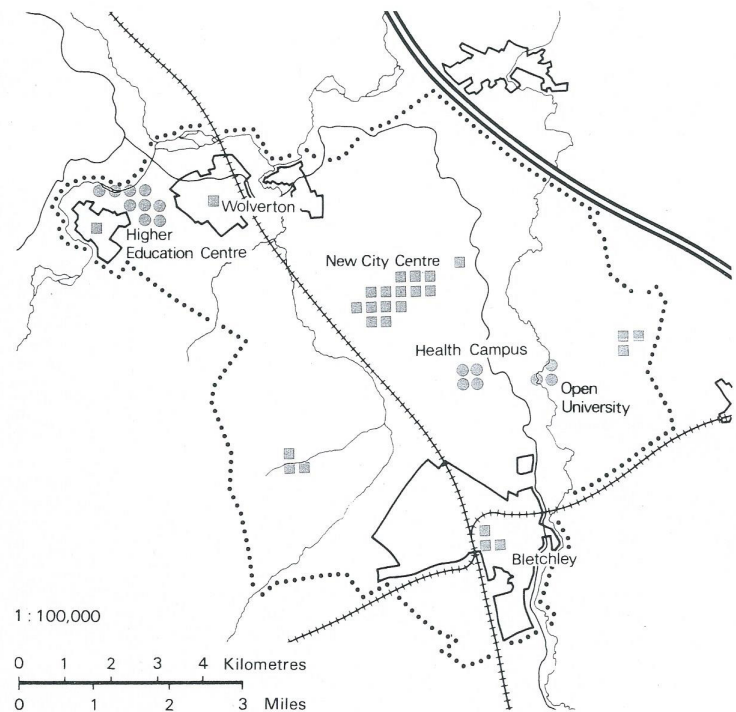
0 1 2 3 Miles

■ 25 dwellings per hectare (10 dwellings per acre)

● 20 dwellings per hectare (8 dwellings per acre)

○ 15 dwellings per hectare (6 dwellings per acre)

3.222_Áreas residenciales con distinta densidad dependiendo de su localización.



1 : 100,000

0 1 2 3 4 Kilometres

0 1 2 3 Miles

■ Commercial centres

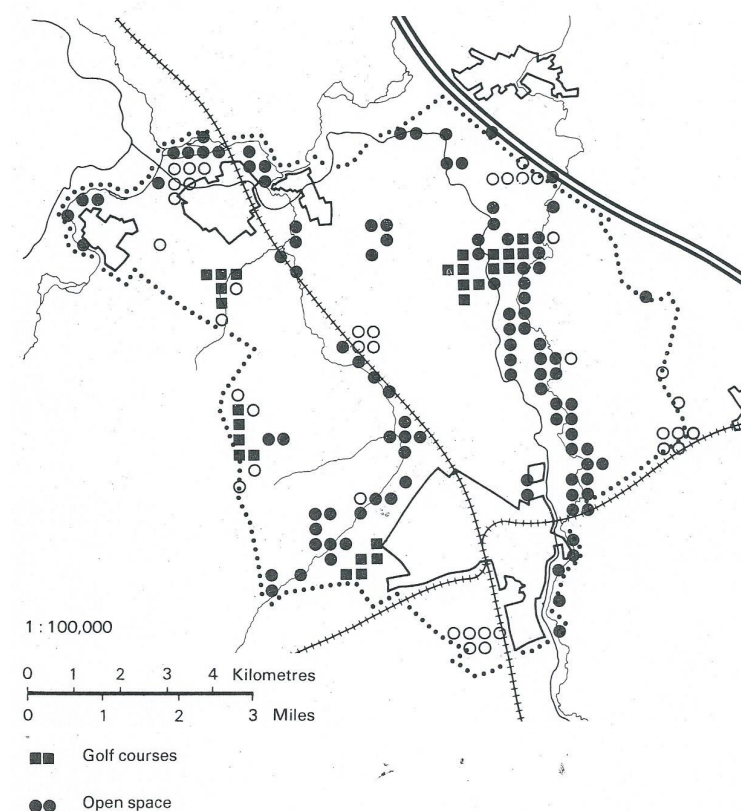
● Other centres

3.223_Centros de Milton Keynes

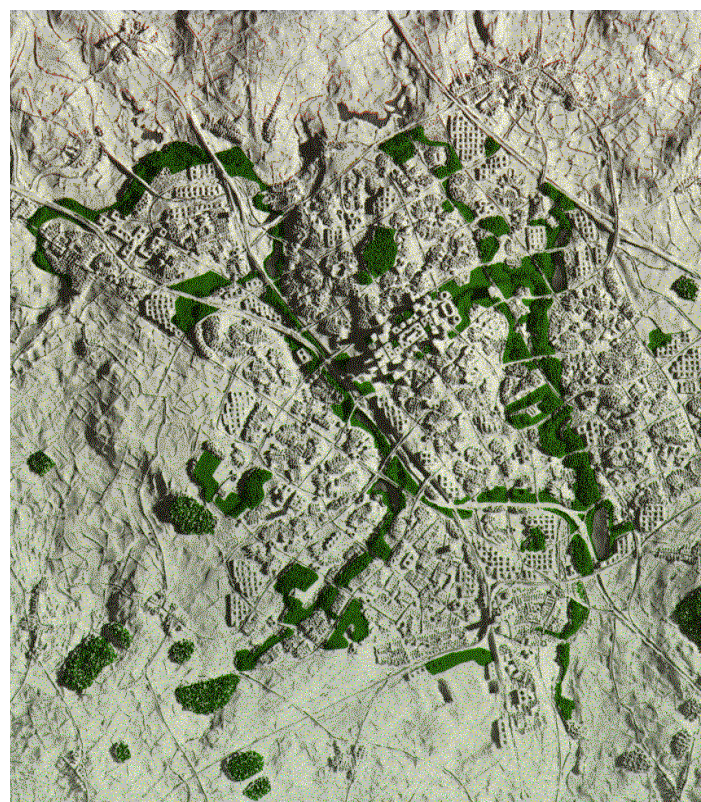
como la Universidad, que se sitúa en el límite del valle del Ouzel, o el Hospital que se localiza al sur del centro compartiendo uno de ellas con uso residencial.

Centros locales se reparten en otras áreas de la ciudad. Se intenta ofrecer la máxima posibilidad de elección a los residentes, de modo que se disponen también centros locales, pequeñas tiendas, escuelas, bares y centros médicos, en los puntos de conexión y cruces de las distintas unidades, dándoles acceso peatonal desde las viviendas por medio de túneles o puentes. Los centros de los pueblos existentes también se refuerzan para servir a las nuevas áreas residenciales colindantes a ellos.

La calidad y cantidad de **espacio verde** en Milton Keynes es una de las características principales de la ciudad. Se distribuyen en la ciudad unas 1.800 hectáreas de espacios verdes y unas 600 hectáreas de parque. La proporción de espacios verdes es de seis hectáreas por cada 1.000 habitantes de la ciudad. El verde y la edificación se ven como elementos complementarios que se potencian mutuamente. Posee gran variedad de tipos de espacios abiertos, lagos comunicados entre sí por canales, bosques y parques, además del verde asociado a los viarios, los espacios verdes de las áreas residenciales y los árboles de las calles del centro.



3.224_Espacios abiertos y campos de golf.



3.225_Espacios verdes

Los objetivos generales de las áreas residenciales son que tengan una calidad medioambiental alta, que exista variedad y que creen sentimiento de pertenencia. Tal y como vienen definidos en el Plan son los siguientes: (MKDC, 1970)

- **50% de viviendas en propiedad:** Al menos el 50% de las viviendas deben ser en propiedad, y este ratio se debe de conseguir lo antes posible
- **Calidad:** La vivienda debe de ser construida con una calidad que supere los requisitos del futuro
- **Variedad:** Las viviendas, sociales y privadas, deben de ofrecerse en distintos tamaños y tipologías **Atractivas para familias con todo tipo de ingresos:** Se deben ofrecer viviendas de distintos precios para permitir mudarse a la ciudad a familias con distintos recursos económicos
- **Mezcla de viviendas:** Ninguna gran área debe de construirse con casas del mismo tipo, tamaño o propiedad
- **Movilidad:** Se debe de poder cambiar las viviendas, propiedad de las mismas o los acuerdos de ocupación según cambien sus necesidades, recursos o preferencias.

En Milton Keynes las áreas o unidades residenciales o de diseño son cada uno de los cuadrantes creados por la red viaria de aproximadamente un 1km², su edificación y diseño es independiente de las colindantes.

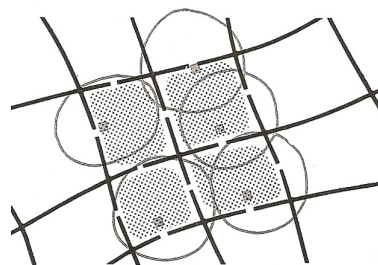
Las unidades vecinales no se diseñan como las definidas por las *New Towns* de la primera generación, con un centro único y más o menos en una situación centrada en cada una. En Milton Keynes se piensa más en comunidades con una mayor libertad de elección, por lo que los centros locales son diferentes y tienen distintos usos dependiendo de donde se localicen. Es posible el acceso a varios de ellos desde las viviendas, a pie, en bicicleta o coche. Los equipamientos locales, como servicios y colegios, se disponen de modo que sus áreas de influencia se solapan y se comparten entre las unidades cercanas o colindantes.

Las escuelas se sitúan en los centros locales con unas 1.500-2.000 viviendas siendo las que formarían el área de influencia de una escuela primaria. La escuela secundaria dispone de unas 900 plazas y su área de influencia sería de unas 6.000 viviendas y el área aproximada necesaria para ella es de unas 10 hectáreas. Algunas de ellas se localizan en los pueblos existentes previamente a la construcción de Milton Keynes.

Al ser cada una de las unidades diseñada independientemente, existe una gran variedad de tipologías, densidades y estructuras de composición. Existen desde unidades más experimentales hasta las típicas distribuciones de la ciudad jardín, sin embargo todas ellas comparten unos principios dictados en el *master plan*, unas superficies de áreas verdes similares, accesos desde el viario principal y equipamientos comunes situados en los lindes de dos de las unidades. En cada uno de los cuadrantes, de unas 100 hectáreas, entre una y dos hectáreas están ocupadas por los parques locales y una de ellas se encuentra concentrada cerca de los equipamientos.

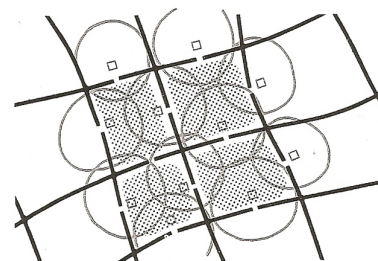
Se pretende que haya una mezcla de tipologías, precios y clasificación (renta, propiedad, viviendas sociales) de las viviendas en cada uno de los cuadrantes, tal y como se solicita hoy en día para un desarrollo sostenible. En cuanto a la disposición de las viviendas en los cuadrantes, sólo se dan unas pautas generales en cuanto a la provisión de *parking*, jardines privados, soleamiento y parques locales.

Las áreas residenciales tienen unos estándares que se ajustan dependiendo de la localización y de las necesidades para ofrecer una contribución positiva en el área en la que se inserta. Existen unas características generales que se debe de tener en cuenta como los servicios a ofrecer, las áreas verdes, el frente de las calles o las vistas. El diseño debe de tener en cuenta distintos aspectos como las áreas de parking, prefiriéndose una relación directa entre la casa y el aparcamiento, distancias entre viviendas y viviendas y áreas de juego y jardines.



Circles show areas within easy walking distance of middle schools

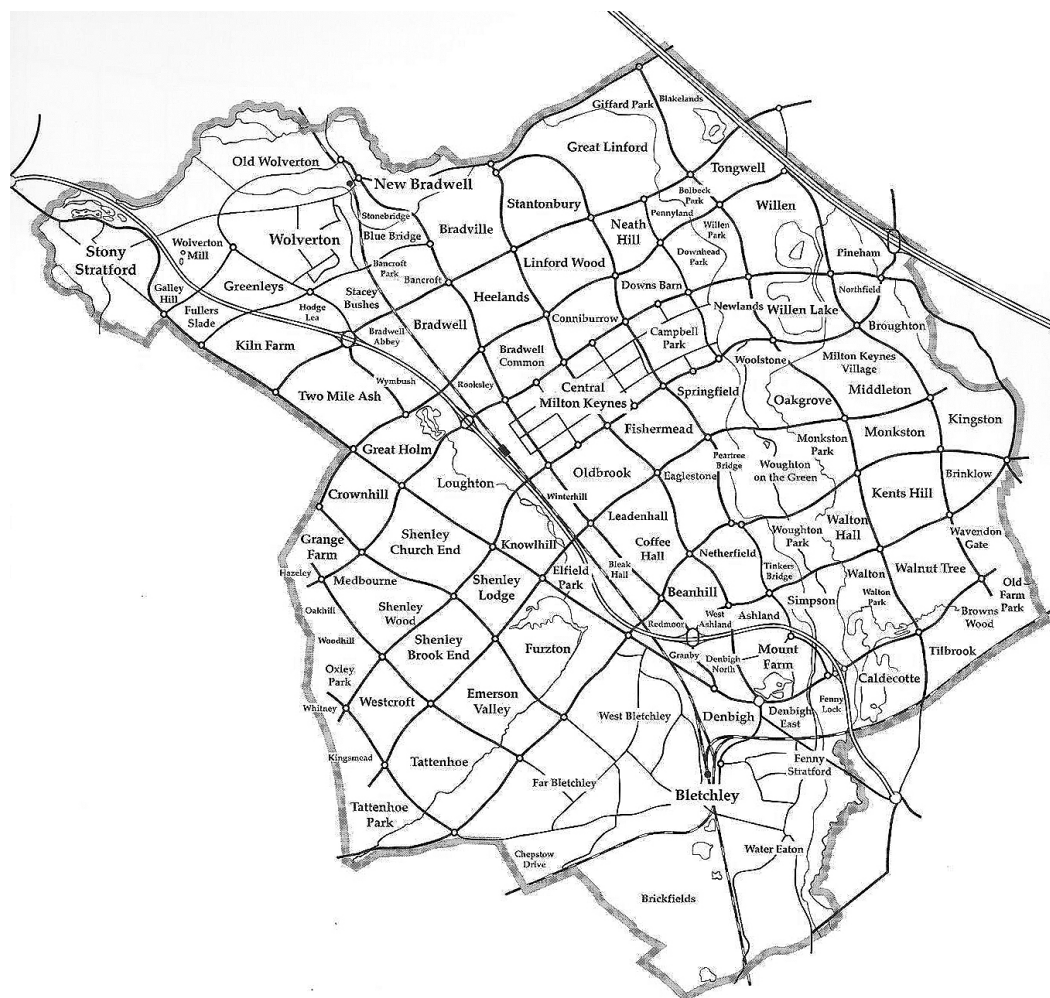
- Middle school
- Main road



Circles show areas within easy walking distance of first schools

- First school
- Main road

3.226_Áreas de influencia de las escuelas

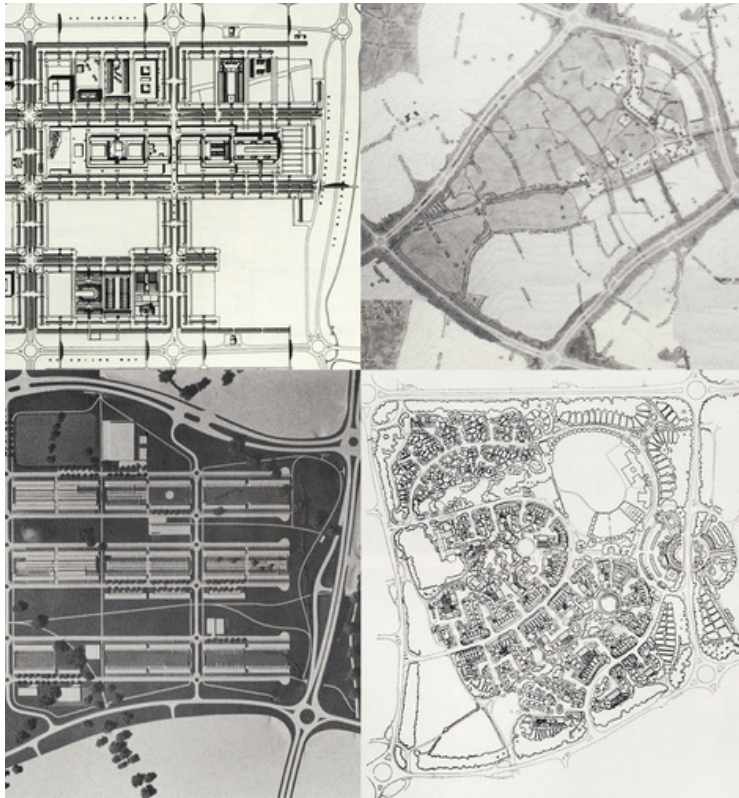


3.227_Nombres de las áreas residenciales de Milton Keynes

Para cada una de las nuevas áreas el MKDC prepara un informe (*structure plan*) con las indicaciones y características particulares que debe de seguir el equipo que desarrollará el proyecto, como los materiales a utilizar e incluso ordenanzas sobre vallas, ventanas, chimeneas o balcones. Se promueve también desde el inicio que se construyan viviendas con bajo gasto energético.

Muchas de estas unidades fueron diseñadas por los mejores arquitectos jóvenes del momento a petición de Derek Walker, arquitectos como Archigram, Norman Foster, Terry Farrell, Dixon Jones, Nicholas Grimshaw, James Stirling, Piano & Rogers, y otros tantos que han definido la arquitectura británica del siglo XX y que muchos siguen en activo. Los arquitectos de la MKDC también son los responsables de muchos de los diseños de los primeros cuadrantes construidos.

Estas unidades residenciales son comparables a dos experiencias previas a Milton Keynes como son Chandigarh (1951) y Brasilia (1957). Ambas poseen una rígida retícula y sus sectores residenciales son separados por medio del sistema rodado en súper manzanas. Se puede observar cómo los arquitectos y diseñadores de Milton Keynes las tomaron como referencia para la realización de las mismas.



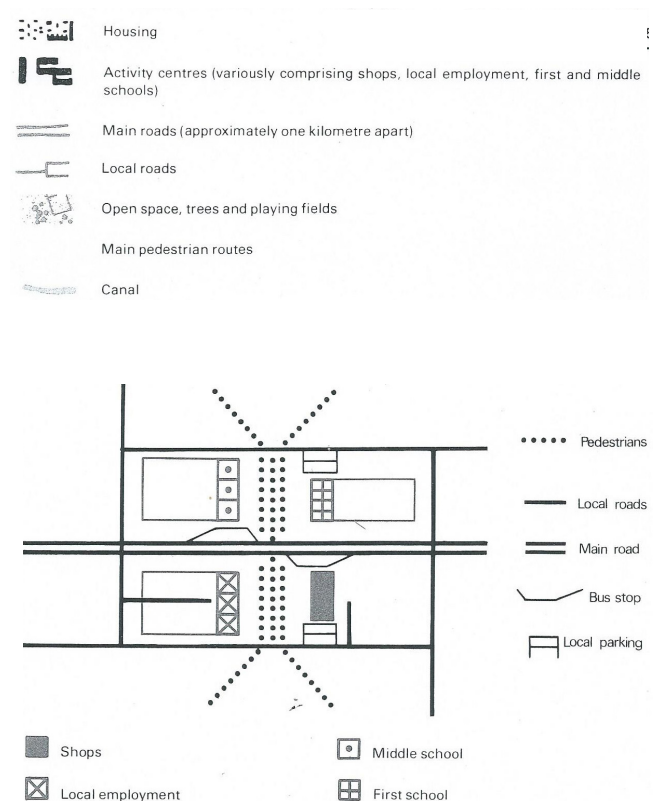
3.228_Ejemplos de distintas áreas residenciales



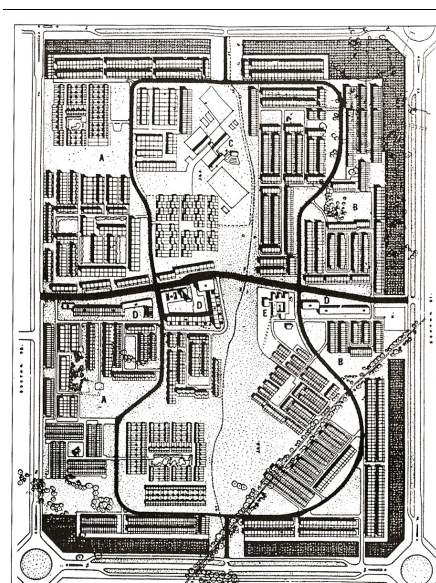
3.229_Mezcla de usos en los cuadrantes



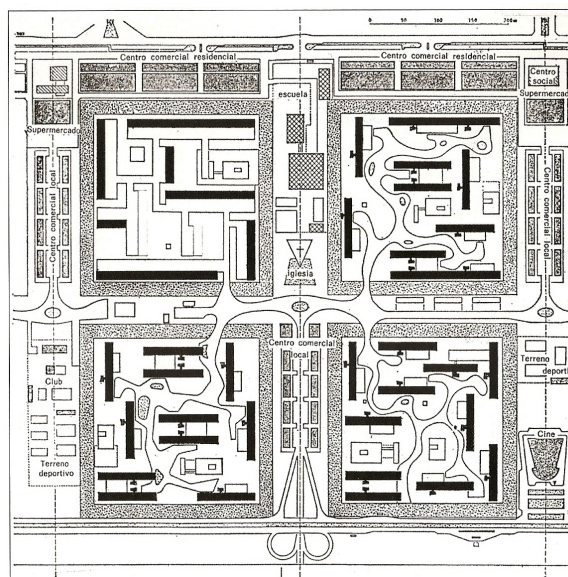
3.230_Ejemplo de un área residencial que aparecía en el Master plan



3.231_Usos en un centro local



3.232_ Unidad residencial de Brasilia



3.233_Sector residencial de Chandigarh.

En Chandigarh, el sector residencial es rectangular de 800 x 1.200m, también de 1km² aproximadamente, el tráfico suele penetrar por los puntos medios de las avenidas norte sur. El sistema peatonal se cruza con el rodado en las paradas del autobús. Las densidades son bajas, 50-100 habitantes por hectárea y con 5.000 a 10.000 hab. por sector. Cada sector se dota con una escuela primaria y otra secundaria, un centro de servicios y unas 30 tiendas a lo largo de su lado sur.

En Brasilia, la súper manzana es la célula base residencial, un cuadrado de 240 x 240m, cerca de 6 ha, que alberga unos 2.500 hab. Se agrupan de cuatro en cuatro formando las unidades residenciales, con un espacio entre ellas de 300 x 80 m donde se sitúan los equipamientos, formando un tamaño total de unos 560 x 560 m. Están dispuestas a lo largo del eje de circulación principal y este conjunto se dota de equipamientos, centro comercial, centro social, dispensario, deportivo, iglesia y escuelas. Como en Milton Keynes no son introvertidas, sino que sus áreas de influencia se solapan. (El-Dahdah, 2005)

En Milton Keynes muchas de las unidades residenciales siguen distribuciones de ciudad jardín, otras poseen unas composiciones muy claras, series, ejes y repeticiones que ordenan todas sus partes. Algunos ejemplos de este último tipo de unidades pueden ser entre otros, los cuadrantes del Netherfield, Coffee Hall y Fullers Slade.

*These projects continue to present us with the lessons in the housing layouts, renting and buying options, building construction and the resulting Kaleidoscopic social conditions these states were subjected to and resulting outcomes on offer now.*⁶ (Aalam, 2013)

La previsión de construir parte de la ciudad en los diez primeros años incluía los cuadrantes de Eaglestone, Netherfield, Coffee Hall y Bean Hill como unas de las primeras áreas en ser desarrolladas. Debido a la falta de mano de obra y de materiales por el boom inmobiliario de los años 70 los primeros desarrollos se intentan resolver con materiales alternativos y soluciones repetitivas o prefabricadas.

⁶ Trad.: Estos proyectos continúan enseñándonos hoy las lecciones en las distribuciones, las opciones de alquiler o de compra, de construcción y las condiciones sociales caleidoscópicas que presentaban y los resultados obtenidos.

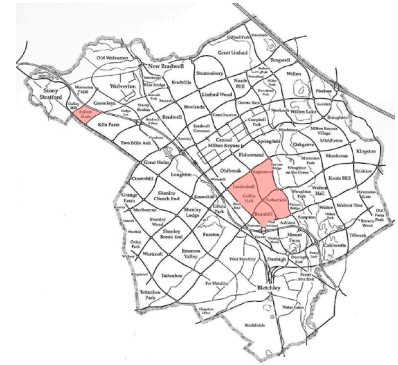


3.234_Los cuadrantes colindantes de Coffee Hall, Beanhill, Netherfield y Eaglestone, fueron de los primeros en ser construidos

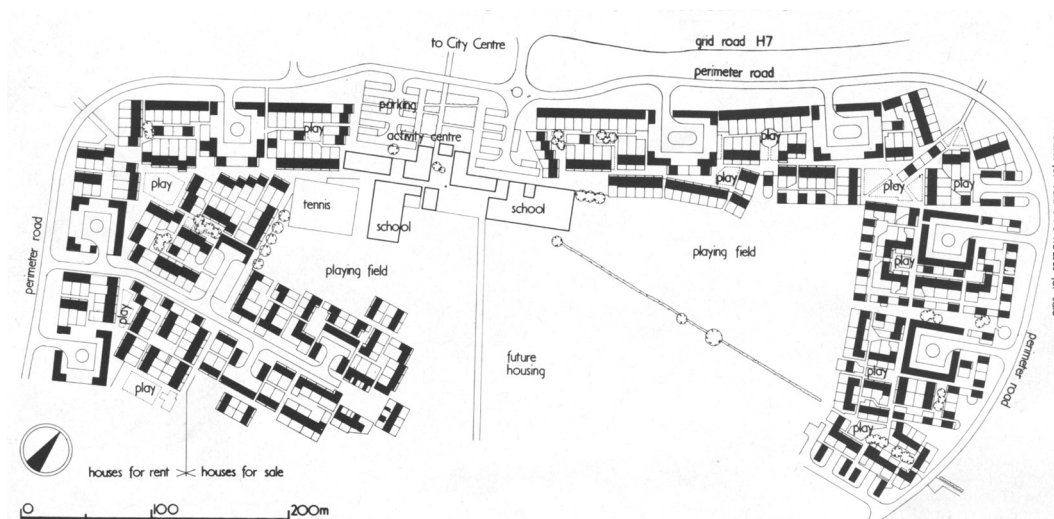
Eaglestone fue diseñado por Ralph Erskine junto con Klas Than y Mike Linnett. Se pretende crear un área donde sus habitantes puedan reunirse y vivir lejos del tráfico que se resuelve perimetralmente dejando amplios espacios verdes para uso exclusivo de los peatones, con un esquema tipo Radburn. Se crean escuelas y un centro comunitario.

Las viviendas, tanto las de alquiler y como las propias, se agrupan entre 30 y 50 alrededor de áreas de juegos y comunitarias creando áreas de interrelación, y dejando los espacios verdes alrededor de los grupos de viviendas, estos espacios se adaptan al paisaje existente.

Se crean espacios peatonales entre ellas y callejones peatonales. Se construyen utilizando bloques y ladrillo, en vez de con madera, como se había pensado que se desarrollase el proyecto. Los grupos de viviendas aunque repiten sus formas poseen pequeñas modificaciones en las fachadas que las hacen parecer más diversas.



3.235_Localización de los cuadrantes analizados.



3.236_Plano en imágenes de Eaglestone





3.237_Centro local de Netherfield



3.238_Vistas aéreas de Netherfield

Netherfield fue diseñada por los arquitectos del MKDC, Chris Cross, Jeremy Dixon, Mike Gold, Ed Jones, Jim Muldrew, Don Ritson, Derek Walker y Philip Ware y fue construida entre 1972 y 1977.

En 50 hectáreas de suelo agrícola y ganadero se insertan las 27 en las que se desarrolla el proyecto, con 1068 viviendas y una densidad de 179 habitantes por hectárea, con escuelas y comercios. (Aalam, 2013)

La estructura es introvertida, se pretendía dar un aspecto de calle, por lo que seis hileras de viviendas de baja altura agrupadas de dos en dos, se alternan franjas de espacios verdes. Su es forma geométrica y las viviendas se construyeron para ser alquiladas. Los coches poseen garajes en la fachada principal y un acceso peatonal por a otra fachada que conecta con áreas abiertas o verdes.

El centro local se sitúa en una de las franjas de espacio verde hacia al noroeste de la actuación, posee un porche en los accesos a las tiendas y servicios que le confiere una mayor escala. Las escuelas de educación primaria se localizan fuera de la retícula, en los espacios verdes que queda entre la actuación y el viario principal.



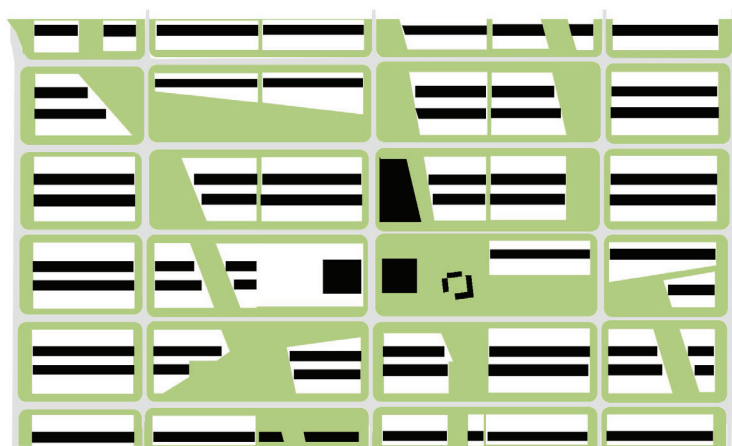
3.239_Imágenes y maqueta de Netherfield



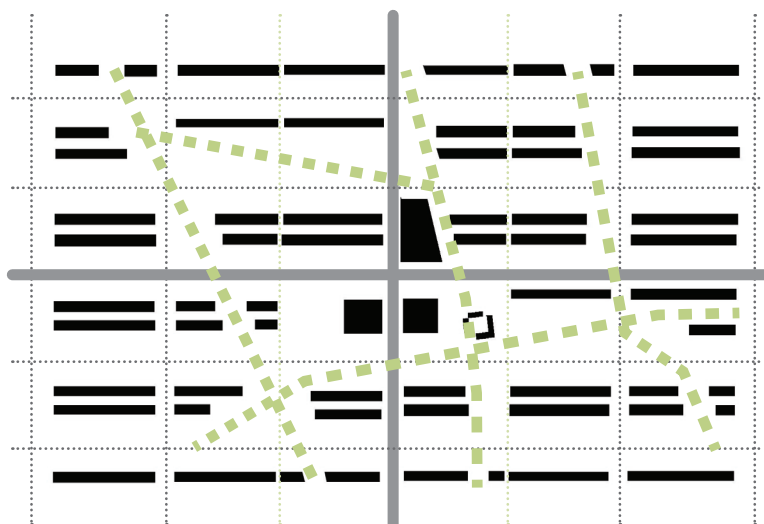
En **Coffee Hall** se disponen hileras de viviendas de baja altura con una misma orientación y están separadas por espacios verdes que se disponen de un modo orgánico, y que se conectan con el paisaje y áreas verdes de los alrededores llegando a interrumpir las hileras de edificación. Su estructura es similar al de Netherfield.

La edificación en hileras paralelas es de una o dos alturas y con cubiertas planas y fachadas de hormigón. Los equipamientos se sitúan en los espacios verdes. Debido a las goteras y condensaciones encontradas nada más acabar el proyecto, la mayoría de las cubiertas planas fueron finalmente modificadas una vez construidas por cubiertas a dos aguas.

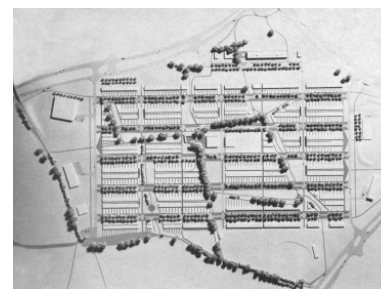
Los espacios verdes entre la actuación y el viario distribuidor de Milton Keynes han sido rellenados con otras actuaciones de viviendas que nada tienen que ver con este proyecto.



3.240_Espacios verdes y edificación de Coffee Hall



3.241_Ejes compositivos y rutas peatonales



3.242_Vistas aéreas y maqueta.



3.243_Imágenes de Coffee Hall.



3.244_Viviendas y centro local de Beanhill.

Bean Hill fue finalizada en 1975 y diseñada por Norman Foster. Sus 570 viviendas se organizan en hileras paralelas con jardines privados traseros y acceso rodado en la parte delantera mediante *culs-de-sac*. Las áreas verdes se concentran en espacios libres o franjas entre las hileras. Tiene viviendas de una planta y de dos plantas con tres habitaciones. Tuvo también problemas de goteras y filtraciones de agua, por lo que las cubiertas planas se sustituyeron por otras a una o dos aguas. Contrastan estas últimas con las fachadas revestidas con planchas metálicas. El centro local es el único que mantiene la cubierta plana original.

Fullers Slade se localiza en el parte noroeste de Milton Keynes y cerca de Stony Stratford e inició su desarrollo con construcciones más tradicionales en el primer cuadrante del norte, Galley Hill. Debido a la falta de mano de obra especializada y de materiales de la época y al igual que los desarrollos vistos anteriormente se intentó que se construyese de un modo simplificado y utilizando elementos prefabricados y repetitivos. El proyecto se desarrolló en solo dos meses y la ejecución se realizó de 1971 a 1973. Se desarrolla en 16.5 hectáreas y posee 453 viviendas, con una densidad de 128 hab. por ha o de 27,5 viviendas por ha.

Los materiales, en contraste con los utilizados en las unidades vistas previamente, son más tradicionales y se adoptan cubiertas inclinadas en vez de planas. Las fachadas son revestidas con lamas de madera de cedro y la estructura es de hormigón, con un módulo de 3.6m para las viviendas. (Aalam, 2013)

Se ordena siguiendo dos direcciones perpendiculares; un eje viario principal conecta con la red viaria de Milton Keynes al este y al oeste, de éste salen en perpendicular los *c/ose* que dan acceso a los aparcamientos de las viviendas. Éstas están agrupadas en hileras dobles y en grupos de cuatro en cuatro, siendo este el módulo que se repite creando espacios de acceso y relación de distinto tamaño entre los bloques. Los edificios son escalonados con una o dos alturas. Los espacios principales de las viviendas vuelcan al paisaje y espacios verdes que las circundan.



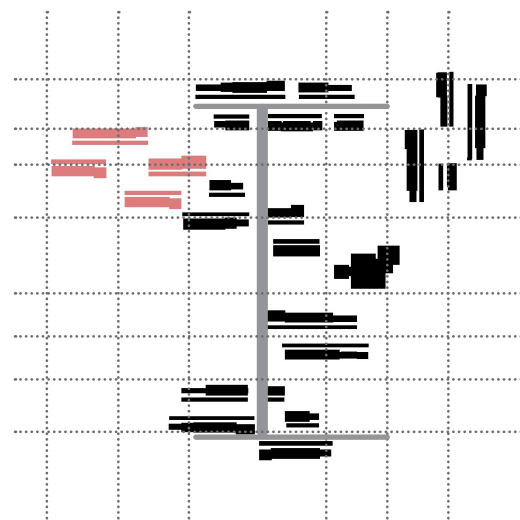
3.245_Vista aérea de Fullers Slade



3.246_Fullers Slade al terminar su construcción



3.247_Usos del suelo



3.248_Ejes compositivos y unidades de composición

En el *master plan* (MKDC, 1970) se indican los objetivos a cubrir en las áreas residenciales y que hemos visto anteriormente, entre ellos los que afectan a las viviendas y sus tipologías que son los siguientes: los de calidad, variedad y mezcla de viviendas. Se destaca que para que tengan calidad, se debe de tener en cuenta tanto el espacio como los estándares constructivos o las densidades, y que tengan espacio abierto alrededor de las viviendas, privacidad, acceso, flexibilidad en el diseño y distribución interior y adaptabilidad para acomodar futuros cambios o ampliaciones.

La proporción de viviendas prevista en 1979 era la siguiente:

| TIPO DE VIVIENDA | % |
|------------------|-----|
| 1 persona | 8 |
| 2 personas | 29 |
| 3 personas | 25 |
| 4 personas | 22 |
| 5 personas | 9 |
| 6 personas | 7 |
| TOTAL | 100 |

Se pretende la provisión de una amplia variedad de tipologías de vivienda que aporten la flexibilidad y libertad de elección planteada en los objetivos con un amplio abanico de tamaños, densidades, tipologías y precios. No se dan unas pautas previas a los arquitectos, consiguiendo gran diversidad en los diseños, cada súper manzana es diseñada como un ente independiente, sin relación alguna con las unidades colindantes, a excepción de la necesaria relación con los parques adyacentes en el caso de que los haya y los centros locales.

Desde la corporación de desarrollo se aconsejan materiales y diseño para que aseguren la calidad, durabilidad y la apropiación a su localización. La distribución interna de las viviendas no está cubierta en el *structure plan* y se deja libertad para que sea el equipo técnico el que las desarrolle, siguiendo la normativa nacional vigente. Sí que se indica el número de viviendas a desarrollar y su tipo, viviendas sociales para alquiler o viviendas en propiedad, además del perfil de usuario al que se orienta y su capacidad económica.

Coffee Hall

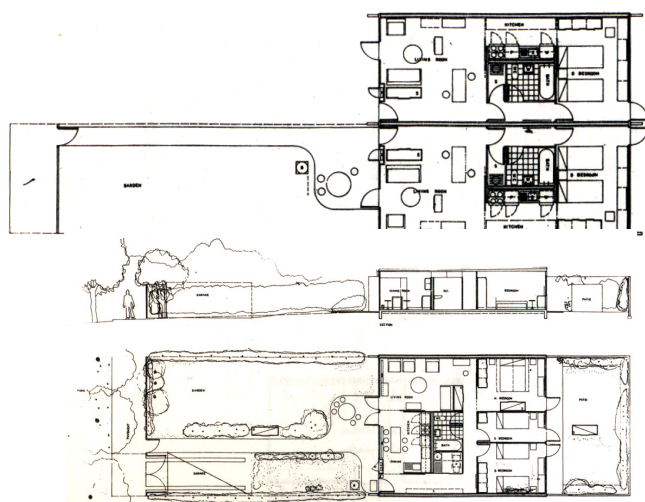
Posee 1.100 viviendas, las áreas de juegos y una pequeña área industrial se localizan en el perímetro de la actuación, mientras que los de uso comunitario y comerciales se localizan en el centro de la actuación. La rejilla creada se adapta al paisaje existente dejando como rutas verdes las ya existentes en el área. Se mezclan en la actuación las viviendas para alquiler social y en propiedad

Existen cinco tipos de viviendas. La primera vivienda de menor tamaño es para dos personas, y se desarrolla en una planta. La de mayor tamaño es para cinco personas y es desarrollada también en planta baja utilizando un módulo mayor.



■ Vivienda unifamiliar en hilera
■ Equipamientos

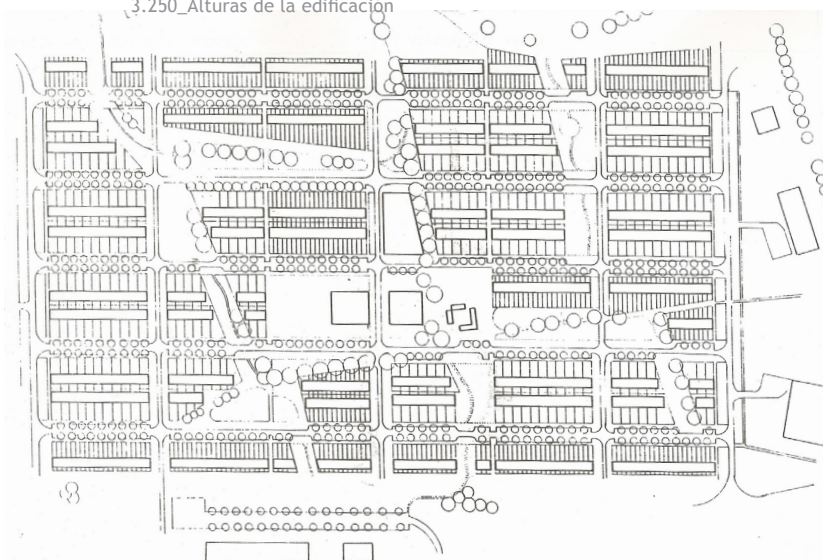
3.249_Usos del suelo en Coffee Hall



3.251_Tipos de viviendas de Coffee Hall

■ 2 alturas - Vivienda unifamiliar
■ 1 altura - Equipamientos

3.250_Alturas de la edificación



3.252_Plano de ordenación.



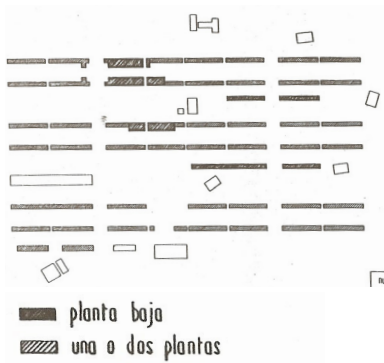
3.253_Viviendas que mantienen sus cubiertas planas.



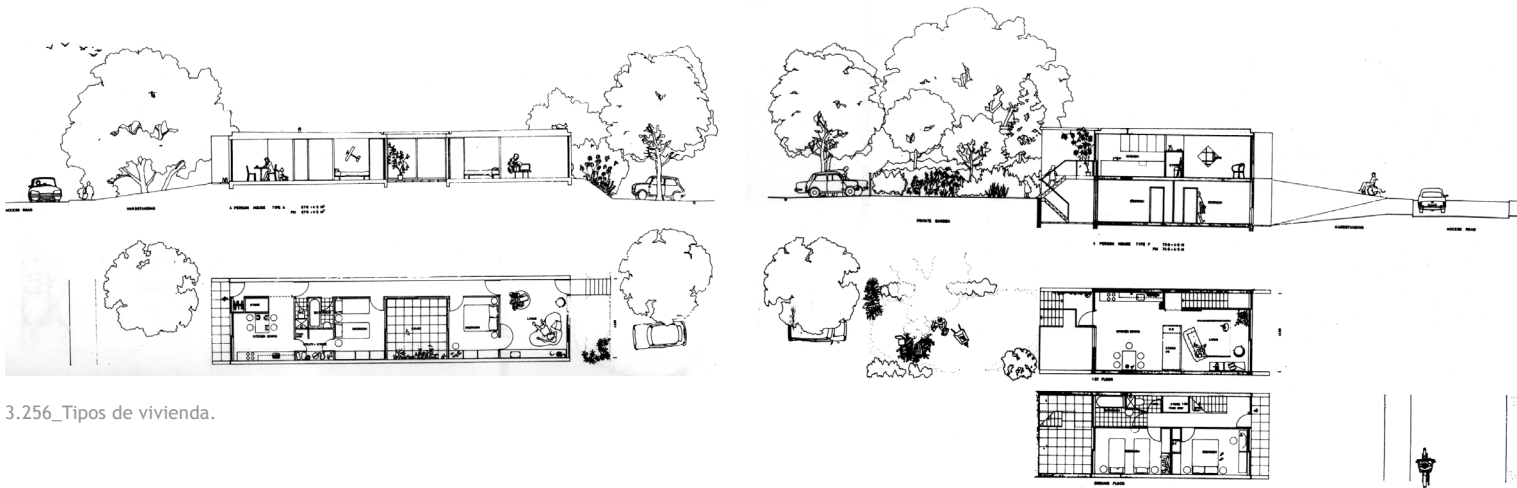
3.254_Viviendas cuyas cubiertas han sido modificadas.

Netherfield

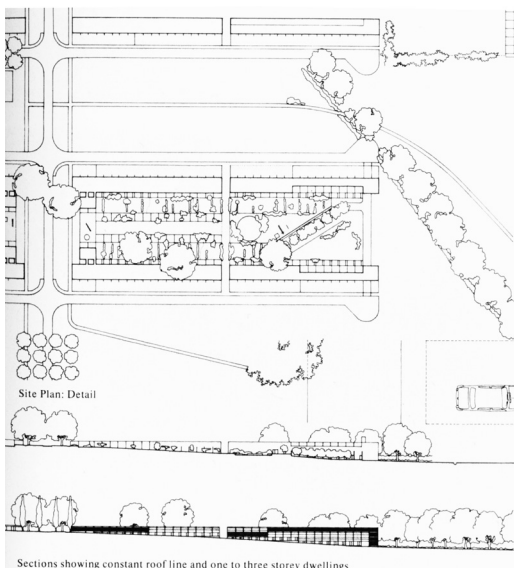
Las viviendas poseen una estructura de madera y hormigón y las fachadas se revisten de chapa de aluminio metálica y con lamas de madera, aunque estaba previsto que fuesen enfoscadas. Para dar juego en las fachadas cada vivienda se marca con unas lamas verticales de plástico a modo de pilastras. Las cubiertas son planas al igual que en otras de las unidades vistas. Muchas de las viviendas modificaron sus cubiertas por cubiertas inclinadas y han modificado los revestimientos de las fachadas.



3.255_Alturas y sección de Netherfield.



3.256_Tipos de vivienda.



3.257_Hileras de vivienda y secciones





3.258_Viviendas de una y dos alturas en Netherfield. Se pueden apreciar las modificaciones en las fachadas.

Fullers slade

Las viviendas de una o dos alturas y mantienen un módulo de fachada de 3,6m y varían su profundidad dependiendo del tamaño de la misma. Los tamaños oscilan entre una y cuatro habitaciones, cada hilera cuenta con un 80 % de las viviendas para familias numerosas y dos viviendas pequeñas por planta, situadas en los extremos, con 7.5m de fachada.

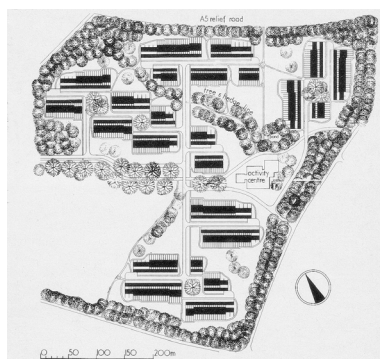
El reparto de las viviendas es el siguiente:

| Tipo de vivienda | Número de viviendas | % |
|------------------|---------------------|-----|
| 2 personas | 46 | 10 |
| 3 personas | 53 | 10 |
| 4 personas | 69 | 12 |
| 5 personas | 96 | 58 |
| 6 personas | 108 | 10 |
| TOTAL | | 100 |

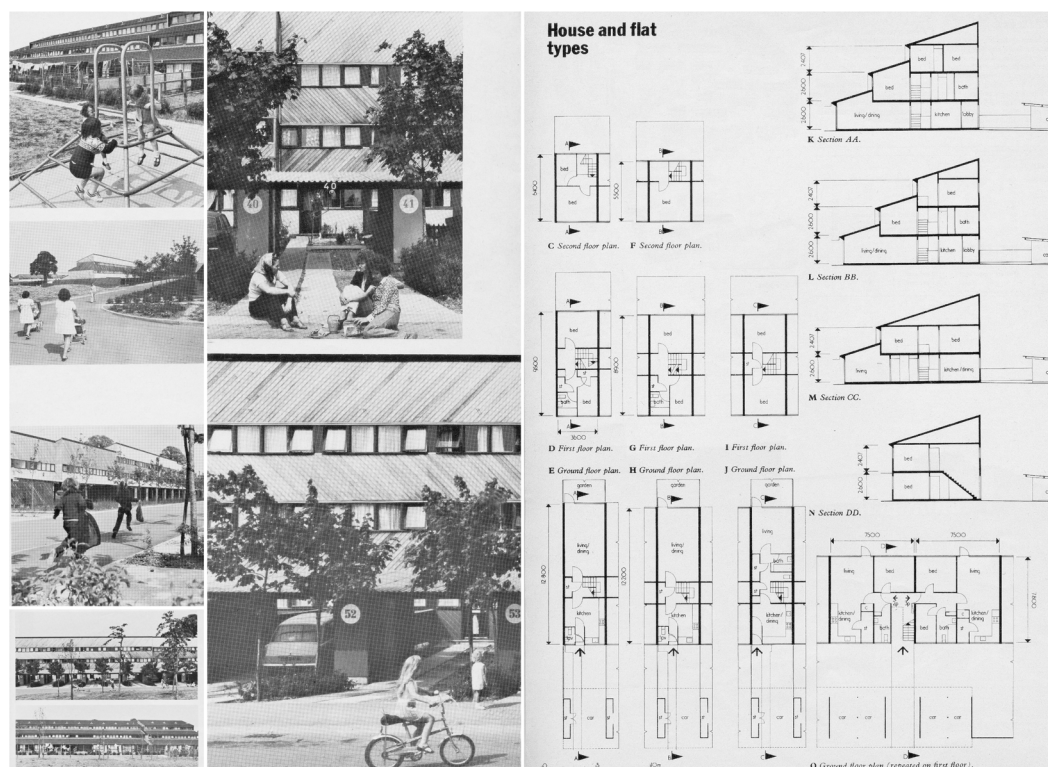
Las viviendas poseen aparcamiento descubierto y cubierto, un jardín frontal con el acceso a la vivienda desde el aparcamiento y un jardín trasero orientado a las áreas verdes con una superficie de 36 m².

El escalonamiento de las viviendas permite en planta baja unas superficies mayores para las zonas de día y luz en las distintas estancias.

El revestimiento de madera con los años ha sido sustituido por ladrillo. Pese a las modificaciones individuales el conjunto mantiene una visión homogénea, conservando las mismas texturas y acabados en todo su desarrollo.



3.259_Plano de ordenación de Fullers Slade



3.260_Tipologías de vivienda en Fullers Slade



- Vivienda unifamiliar en hilera
- Equipamientos

3.261_Usos del suelo



- 1-2 alturas - Vivienda unifamiliar
- 1 altura - Equipamientos

3.262_Alturas de la edificación



3.263_Vista aérea de Fullers Slade.



El centro urbano se sitúa en dos de los cuadrantes localizados en el centro geográfico de Milton Keynes. Posteriormente se amplía e incluyen las áreas norte y sur de Campbell Park, ocupando así tres de los cuadrantes. En estos cuadrantes, la malla que se adapta en el resto de la ciudad al paisaje existente siendo más sinuosa y curvada⁷, se tensa y sus ángulos se convierten en rectos⁸. En la primera versión e imágenes del *master plan* del centro se puede ver que la solución era más flexible.

El *master plan* original defendía la utilización de distintos usos en el centro urbano, para favorecer la afluencia de la gente a él, y crear una gran variedad de espacios urbanos. Aunque mayormente los usos están mezclados, se pueden encontrar áreas donde predomina un tipo de uso, como las de recreo, comercial, de negocios, el área cívica o la de transportes. Se encuentran también en él las bibliotecas y algunos de los museos de la ciudad.

La primera imagen del centro urbano dista bastante de la imagen finalmente construida, que es menos densa. Se pretendía que hubiese muchas áreas peatonales relacionadas entre sí y el aparcamiento alejado, de un modo similar al centro de la *New Town* no construida de Hook.

Se distingue también una jerarquía en el viario, con calles primarias, secundarias y terciarias. Las calles principales de la red son las que traen el tráfico al centro. Los carriles bici van en paralelo al viario rodado, la circulación peatonal sigue también la del rodado y se disponen pasos cubiertos a lo largo de los frentes de los edificios.

Cada uno de los cuadrantes de 1km² es dividido en ocho bloques de 320m x 150m para ser desarrollados conjunta o aisladamente según el edificio a construir y ofreciendo adaptabilidad a las necesidades del momento. El aparcamiento se desarrolla en superficie alrededor de estos bloques, dando frente a las calles.

Las distancias entre los edificios es de unos ochenta metros, en este espacio se encuentra la calzada en dos sentidos y el *parking* en superficie a ambos lados y alrededor de los bloques. Esta distancia es importante si la comparamos con la situación habitual de cualquier centro urbano tradicional. Como en el resto de la ciudad, se presta más importancia al coche, al movimiento y la geometría que a la escala de los espacios urbanos creados.

Las rutas peatonales y *redways* del resto de la ciudad confluyen también a CMK y sus cruces con el viario rodado o el tren se resuelven por medio de puentes o pasos subterráneos.

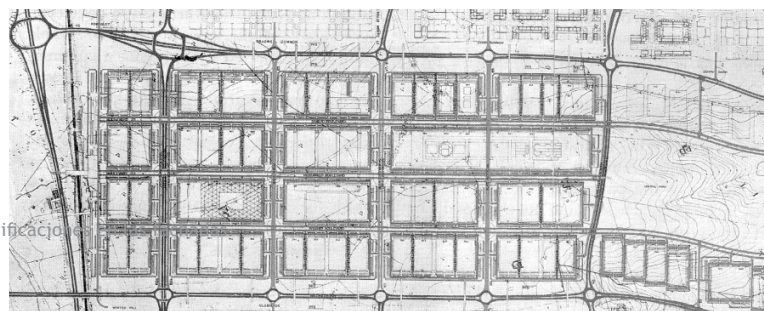
Tanto a lo largo del viario como acompañando los aparcamientos en superficie se distribuyen hileras simples o dobles de arbolado, así como de arbustos al lado del viario o cerca de los distintos edificios.

7 Esto fue a consecuencia de la propuesta de Peter Youngman, que fue el consultor en materia de paisaje de la ciudad, de que el viario se adaptase al paisaje existente, ya que en las ideas iniciales la totalidad de la malla era más geométrica y rígida.

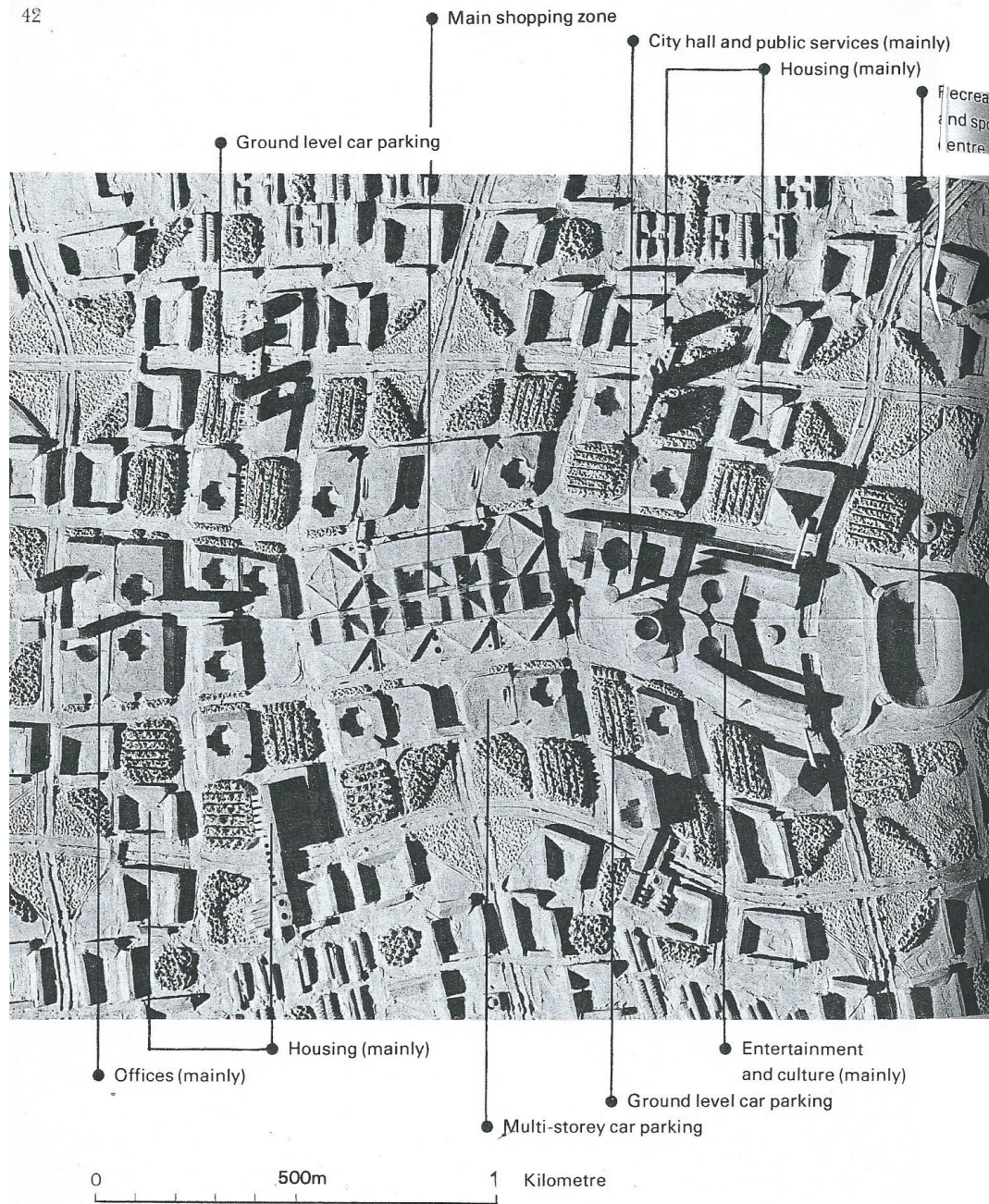
8 Esta rigidización del centro fue un cambio que realizó Derek Walker, arquitecto jefe de Milton Keynes.



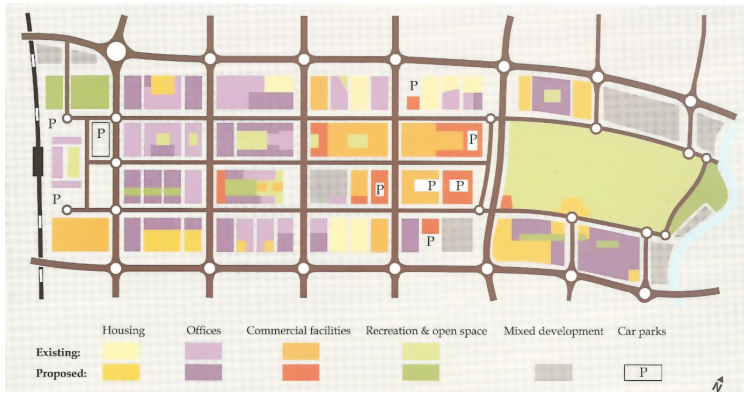
3.264_Ejemplo de cómo podría ser el centro de Milton Keynes



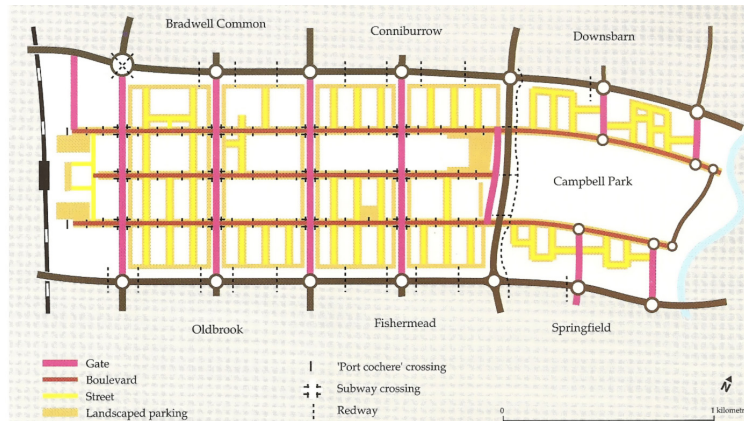
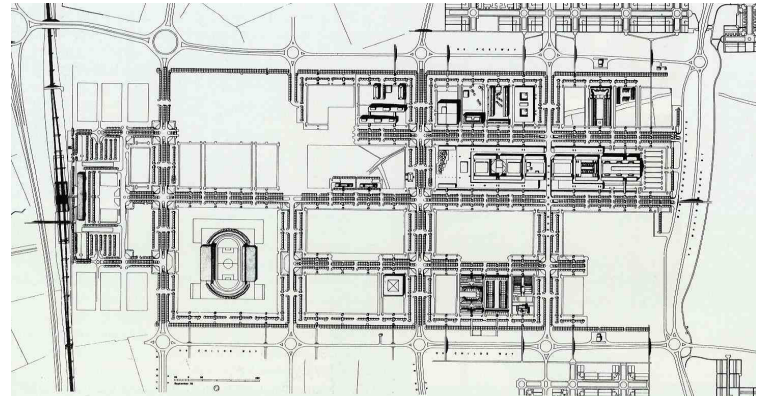
3.265_Estructura viaria en CMK



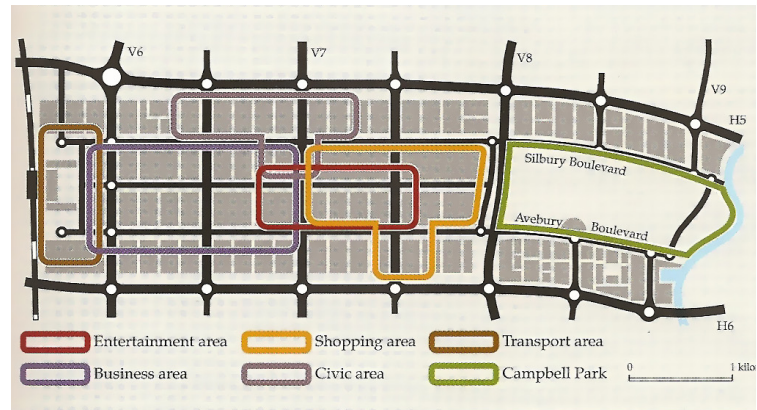
3.266 Impresión del CMK en el Master Plan.



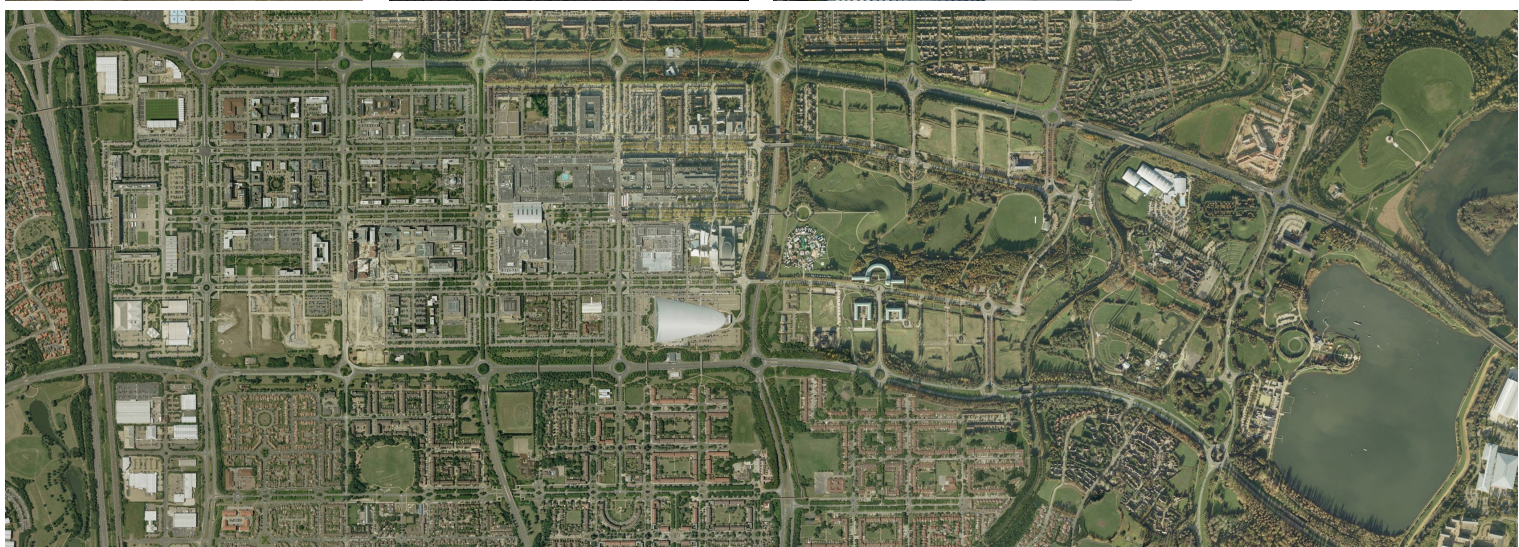
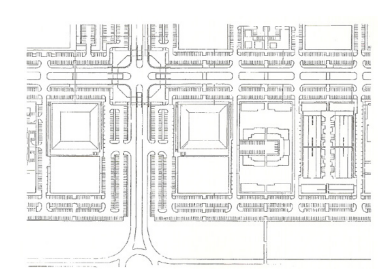
3.267_Usos en CMK



3.268_Jerarquia viaria en CMK



3.269_Distribución de usos en CMK

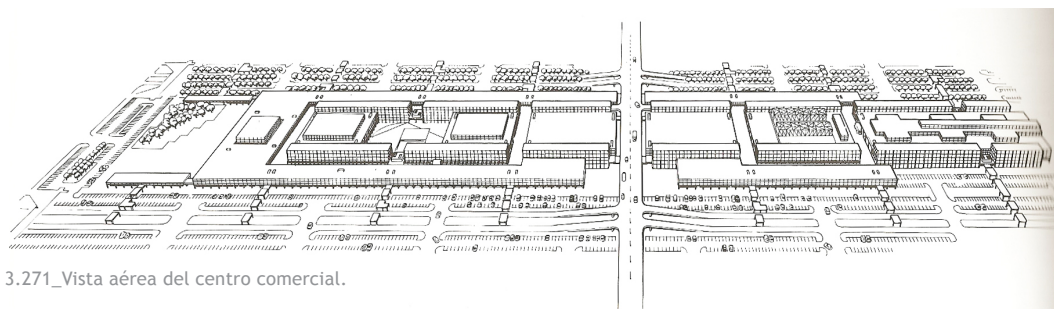


3.270_Vista aérea de CMK.

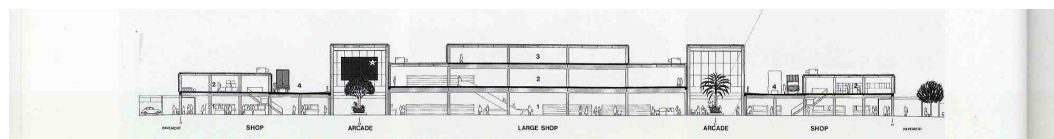
La altura máxima de los edificios es de 15m, de unas cuatro alturas normalmente. Se planteó en el *master plan* que los edificios no podrían ser de una altura mayor que las copas de los árboles, aunque se permite aumentar a seis alturas en el área de los bulevares en Saxon Gate.

El centro comercial es el mayor centro cubierto de Gran Bretaña y está situado justo en el centro de la ciudad y la domina en su punto más alto. El edificio principal es de un kilómetro de largo y posee unos 100.000m². Está compuesto por dos grandes bloques, incorporados en dos de los sectores formados por la gran malla viaria.

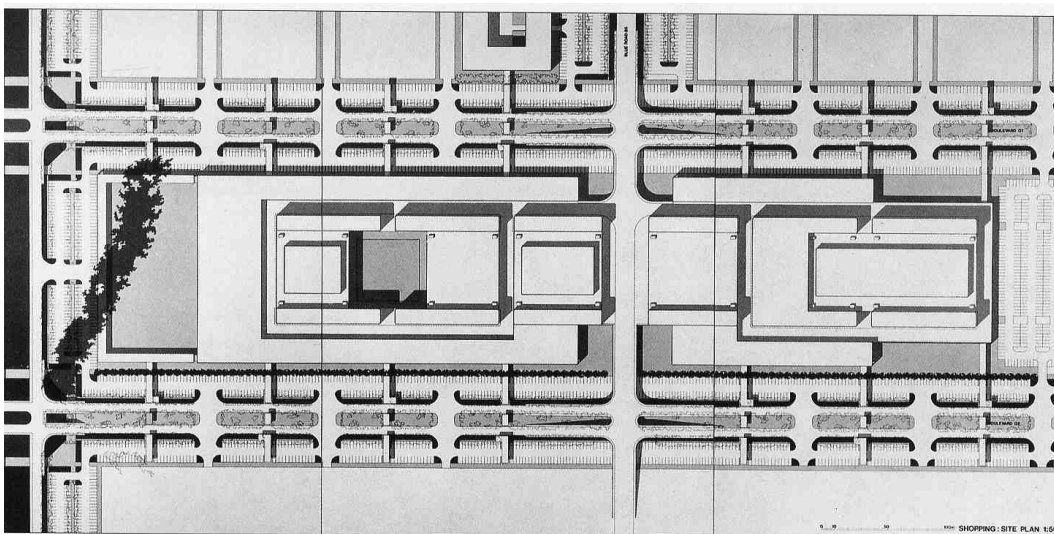
Su diseño, que se asemeja mucho a los grandes centros comerciales americanos, es concebido como una calle cubierta. Son dos arcadas paralelas unidas por dos plazas y desarrolladas en una sola planta. Se encontraba abierto a la calle en un principio, pero se acabó cerrando.



3.271_Vista aérea del centro comercial.



3.272_Sección del centro comercial donde se representan las dos arcadas paralelas.



3.273_Planta de cubiertas del centro comercial.



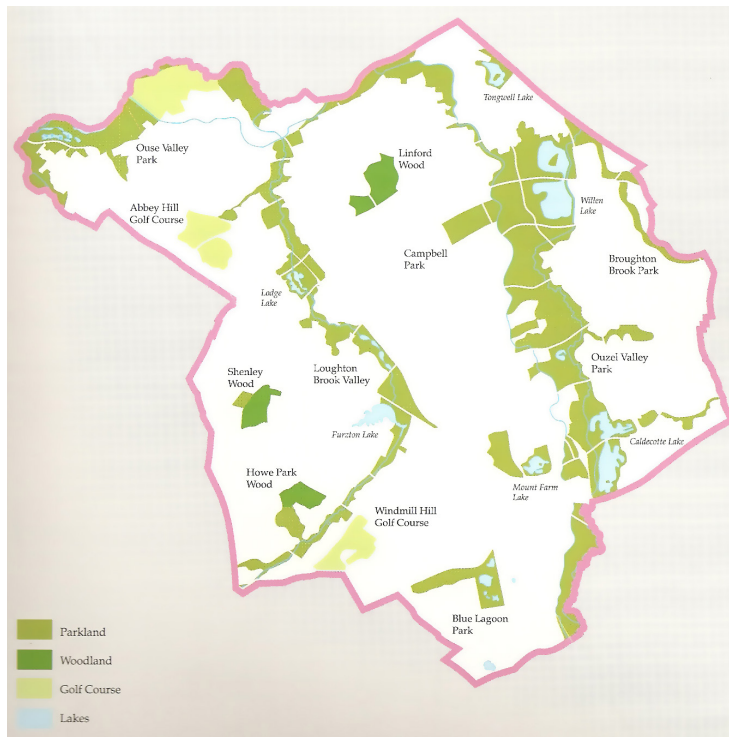
3.274_Visión de los interiores de CMK

El *master plan* reconoció la importancia de tener un buen entorno para conseguir su objetivo de crear una ciudad atractiva, y esto debía de conseguirse realzando las características propias del lugar y aprovechando el potencial ofrecido por los valles de los ríos existentes.

Se pueden distinguir tres tipos de parques según el área a la que sirven:

- Los de la ciudad y región, como son los parques mayores que poseen lagos, Campbell Park, Newlands y los campos de golf
- Áreas que sirven a un distrito, una población de unos 15.000 hab., poseen áreas de deportes, bosques y lagos más pequeños
- Áreas de baja densidad, como campos abiertos, que disponen generalmente únicamente de césped

Los parques lineales creados en los valles de los ríos con una orientación norte-sur forman un sistema continuo que une todas las partes de la ciudad con los campos más allá de sus límites. Distinguimos los parques de los valles del Ouse, Loughton Brook y Ouzel, cada uno de ellos con sus características propias: agrícola, diverso y de bosques y lagos, respectivamente. El Valle del Ouzel, que contiene el Grand Union Canal y el Río Ouzel y los lagos Willen y Caldecotte, tiene un tamaño diez veces mayor que el Hyde Park de Londres. Los bosques existentes de Linford, Sheley y Howe se protegen y unen al sistema verde creado.



3.275_Vista aérea de los Parques lineales en Milton Keynes, basados en los valles de los ríos.



3.276_Todas las áreas de la ciudad se encuentran unidas por el verde, que forma un sistema continuo.

En ellos se pueden distinguir tres elementos que unidos conforman el parque: (MKDC, 1992)

- *Strings*: Las "cuerdas" o corredores verdes que comunican los distintos parques y donde se localizan los senderos y pasos de peatones y rutas ecuestres
- *Beads*: las "cuentas o abalorios" son los centros locales de estas rutas, donde se localizan las áreas de picnics o monumentos, pubs y áreas de recreo
- *Settings*: el "escenario" que es el área verde propiamente dicha, áreas de césped, bosques, agricultura, deportes, ecuestres...

Las áreas antiguas y monumentos son integrados en los parques lineales y locales como parte de sus atractivos. En ellos se pueden encontrar restos de castillos, villas e iglesias medievales, como los que se ven en el ejemplo en el norte del Valle de Loughton.

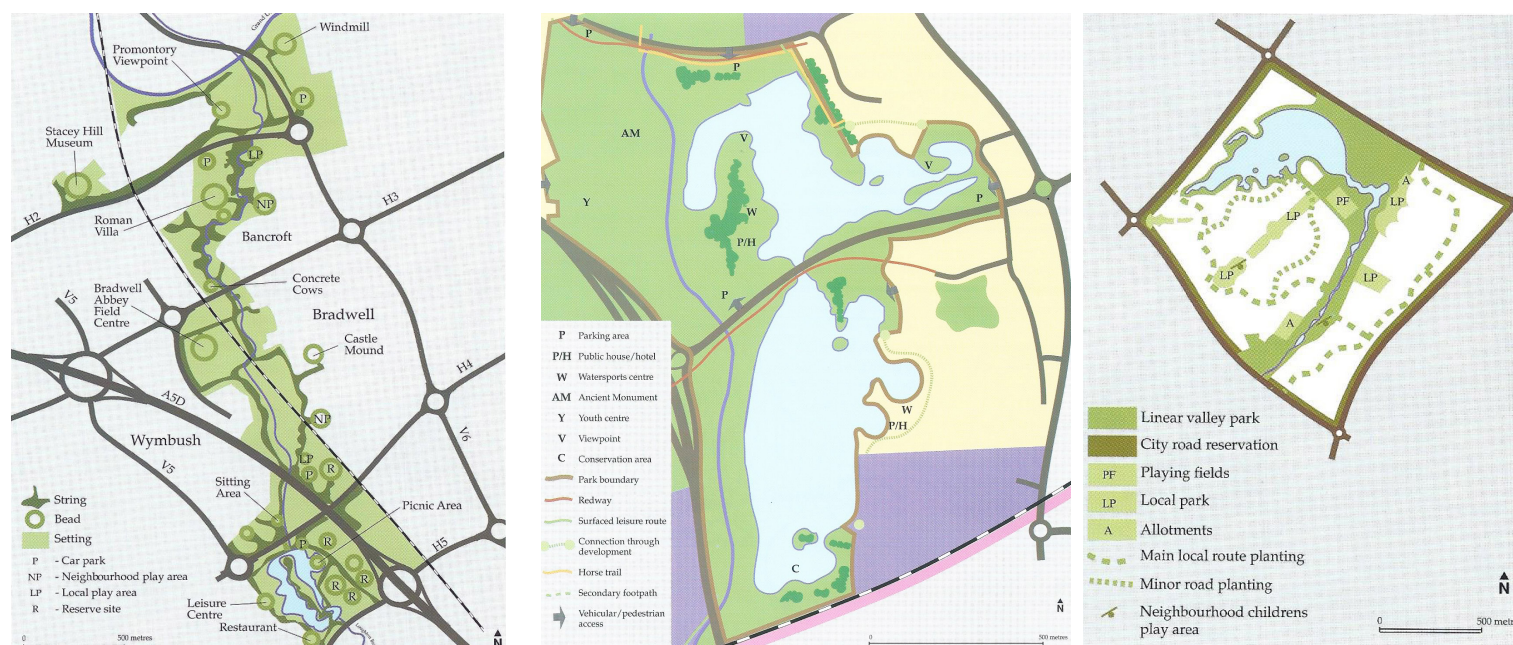
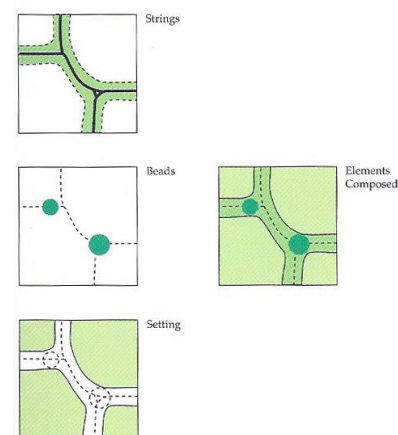
Los lagos y estanques, al igual que sucedía en Thamesmead, se encuentran conectados entre sí por canales y forman parte de la solución para el control de las aguas, se integran perfectamente y son utilizados para el recreo de la población. Se suelen localizar únicamente en uno o dos puntos del mismo, para dejar el resto como áreas naturales.

A otra escala menor, encontramos los espacios abiertos locales en las áreas residenciales, donde se sitúan las áreas de juegos para niños o de deportes. Se encuentran conectados entre sí y con los parques de distrito o lineales en función de su localización.

No podemos olvidar las áreas verdes asociadas a la retícula del sistema viario, donde el verde sirve de protección y elemento de transición del rodado a las áreas edificadas. Se utiliza el elemento verde también en las rotondas a modo de hitos. Dada la continuidad del espacio verde, puede dar la sensación de no estar dentro de la ciudad.

Campbell Park, que está conectado peatonalmente con Central Milton Keynes y al oeste con el Valle de Ouzel y su parque lineal, cubre unas cuarenta hectáreas y es el parque central de la ciudad asociado al desarrollo urbano y que sirve de transición a los parques más rurales de los valles. Está diseñado para un uso más intensivo que el resto de parques de la ciudad.

Las actividades realizadas al exterior se concentran en los parques. Los equipamientos deportivos al aire libre son variados, desde zonas de juegos, áreas de deportes y campos de



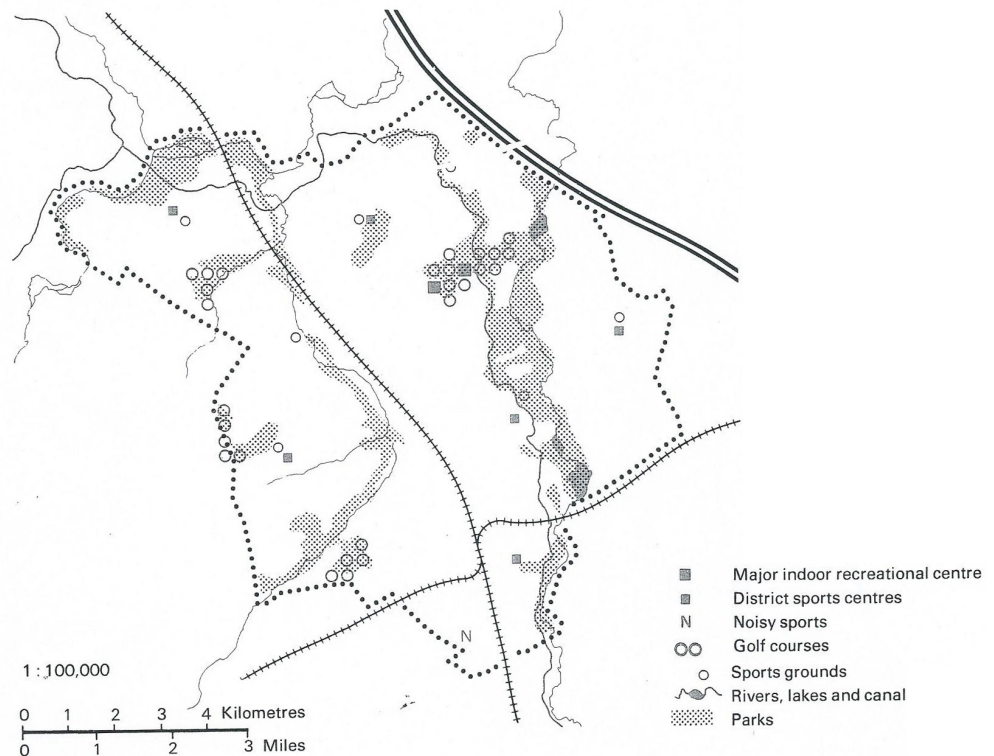
3.277_Cuadrantes de Milton Keynes y su proporción de espacios verdes

atletismo, deportes acuáticos, ciclismo, actividades ecuestres y campos de golf. Se pretende que al igual que ocurre en CMK, las áreas de recreo y de deportes sirvan no sólo a la ciudad sino también a la región.

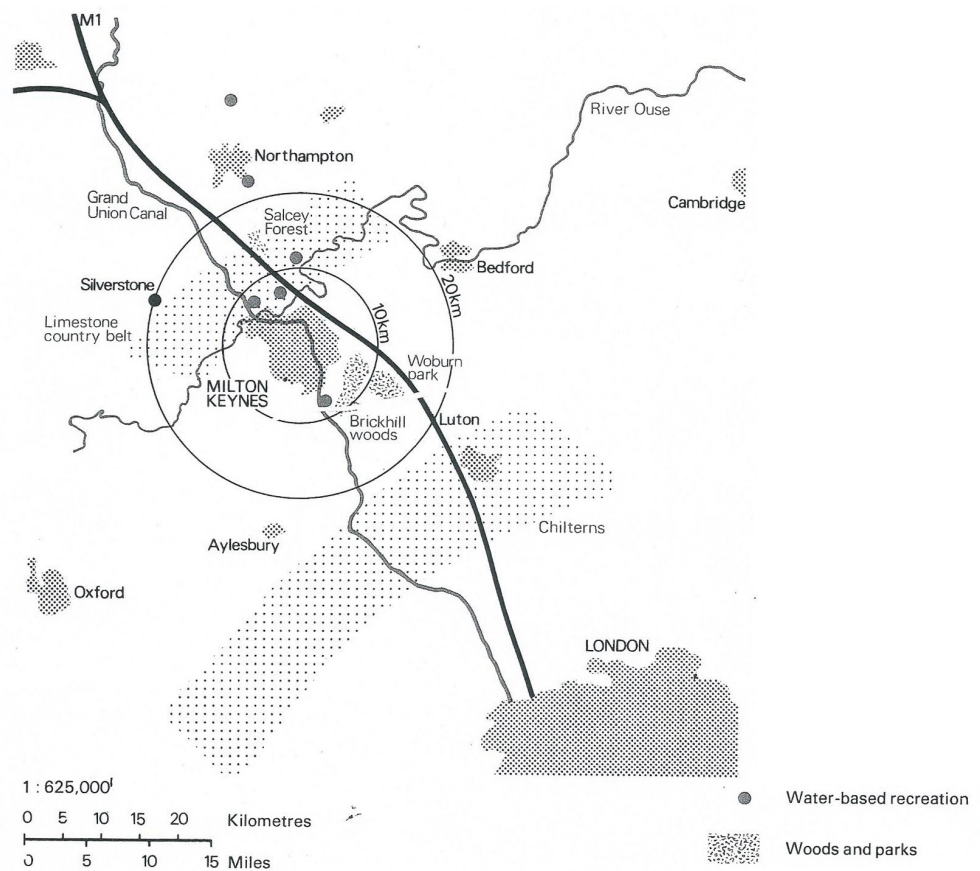
La red e infraestructura verde de Milton Keynes esta manejada por la organización Parks Trust, desde 1992 cuando se cerró la MKDC.



3.278_Presencia del espacio verde en áreas residenciales.



3.279_Provisión de áreas deportivas y de recreo.



3.280_Oportunidades de recreo en espacios verdes y con presencia de agua en la región.

Valoración

La evolución de los objetivos planteados en el plan director enumerados al principio del capítulo ha sido diversa consiguiendo desarrollarse unos más que otros. Los seis objetivos iniciales eran:

- Oportunidad y libertad de elección
- Facilidad de acceso y movimiento, buenas comunicaciones
- Equilibrio y variedad
- Creación de una ciudad atractiva
- Conciencia y participación pública
- Uso de los recursos eficiente e imaginativo

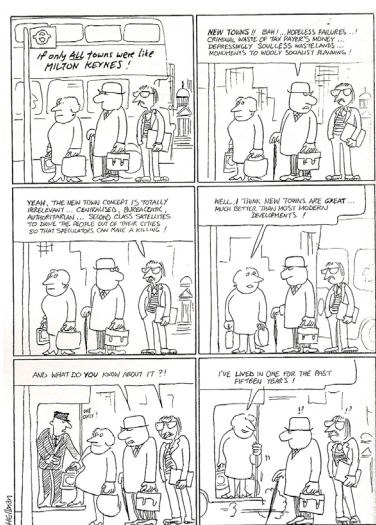


3.281_Vista aérea de Milton Keynes en la actualidad.

Se obtuvieron de un modo muy sencillo la flexibilidad y oportunidades que se querían conseguir por medio de la utilización de una estructura base, cuadriculada, que según las necesidades se podía ir ampliando. En cada uno de los cuadrantes creados se configuraban distintos sectores urbanos con características, disposiciones y tipologías distintas, ofreciendo a los nuevos habitantes libertad de elección. La evolución y la construcción de las distintas unidades residenciales son independientes, pudiendo desarrollarse éstas en los estilos y con las características requeridas o preferidas en cada momento. Las unidades residenciales son más abiertas y no introvertidas como las de generaciones anteriores, ofreciendo asimismo variadas posibilidades de elección de sus centros.

Esta cuadrícula viaria ofrece y responde al mismo tiempo a los retos que marcaba el uso mayoritario del transporte rodado, adaptándose a la accesibilidad y movimiento requeridos. Es el elemento aglutinante junto al verde tanto a nivel funcional como de imagen/paisaje.

El objetivo de crear una ciudad atractiva se aborda desde varios puntos, la mezcla de los espacios construidos y verdes y la creación del centro urbano. Williamson, después de haber hecho un estudio sobre Central Milton Keynes concreta los puntos fuertes y débiles que encuentra: (Williamson, 1996)



3.282_ Comic sobre la distinta percepción que tienen los visitantes y los habitantes de Milton Keynes sobre la ciudad.



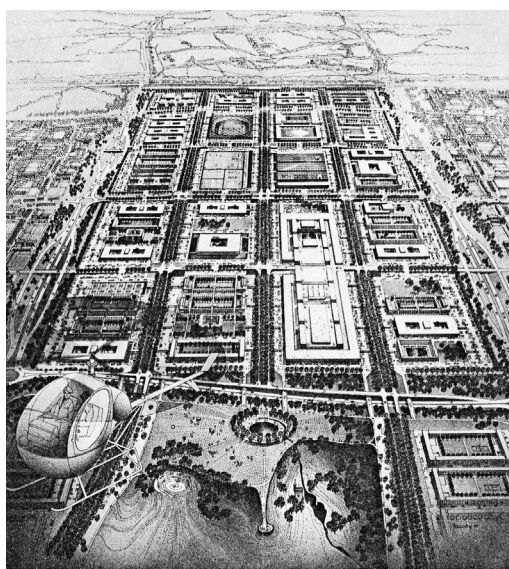
3.283_ Plano de Milton Keynes en la actualidad.

Puntos fuertes:

- Densidad moderada y la altura de los edificios
- Gran sentido de orden
- Espacio para futuras opciones de transporte público
- La extensión y calidad de las infraestructuras cívicas

Puntos débiles:

- Pocos edificios o estructuras como actúen como referencias o hitos
- Falta de variedad en estilos, escala y materiales
- Monotonía de edificios rectangulares
- No existe un foco cívico principal
- La circulación rodada domina el ambiente
- Rígida división por usos



3.284_Dibujo de a visión que se tenía del centro urbano.



3.285_Vista aérea de Central Milton Keynes

Una diferencia importante del diseño y planificación de Milton Keynes respecto a sus predecesoras es la participación pública de los habitantes o de los futuros habitantes, el plan provisional fue expuesto y consultado a los habitantes existentes y en la introducción del Plan de 1970 se les insta a que se lean el Plan y que comenten aquello que consideren oportuno.

*I would like to ask everyone interested in the new city to read Volume Two, as well as Volume One. Particularly, I urge those who will be concerned with the building of Milton Keynes to do so. By this I mean not only those in public authorities, in business and the professions who will be actively involved in the creation of the new city, but also those who live here now or who plan to come to the city in the near future. We want the citizens of the new city to be involved actively in its creation: reading these two books will help them to join in this work.*⁹ (MKDC, 1970)

Otro de los puntos fuertes reconocidos de Milton Keynes es el de su paisaje, tomando como base los espacios y recursos existentes en el área designada. Posee grandes áreas de espacios abiertos y verdes, que fueron encajándose e integrándose perfectamente con el territorio existente, los

⁹ Trad.: Me gustaría pedir a toda la gente interesada que leyese el volumen dos, así como el uno. Particularmente a aquellos que van a estar involucrados en la construcción de Milton Keynes. Con ello, no me refiero solo a las autoridades públicas, las empresas y las profesiones que van a estar activamente involucradas en la creación de la ciudad, me refiero también a los que actualmente viven en ella o a los que planean venir a la ciudad en un futuro cercano. Queremos que los ciudadanos de la nueva ciudad se involucren activamente en su creación, y el leer estos dos volúmenes les ayudará a unirse a este trabajo.

valles de los ríos y lagos. El estudio y cuidado del paisaje se hace a todos los niveles de escala territorial y de ciudad, el tratamiento de los pavimentos y en la inserción de los edificios sobre esta base verde, creando una continuidad de espacios verdes reconocible en toda la ciudad.

El valor de este punto del paisaje, se ha reconocido a lo largo de la historia de Milton Keynes y en el año 2007 recibió el Premio Peter Youngman¹⁰ por su contribución a la arquitectura del paisaje durante sus cuarenta años de existencia.

El *Royal Town Planning Institute* dentro de su proyecto *New Towns come to age* en 2014 sugirió a las *New Towns* que les resumiesen en cinco puntos las razones de su éxito, los que se entregaron de Milton Keynes son los siguientes:¹¹

1. La localización, el estar en el lugar adecuado. Milton Keynes debe mucho de su éxito a la localización estratégica entre Londres y Birmingham, los mayores centros de población y empresariales de Inglaterra.
2. Comunicaciones, buenas conexiones entre infraestructuras de transporte y de servicios de instalaciones de banda ancha. Posee buena conexión norte-sur por medio de la M1 y la West Coast Main Line. Mejorará su conexión este-oeste con el East-West Rail.
3. Un buen marco de planeamiento que permite un desarrollo flexible. Su Plan era un marco flexible que se adaptaría a las necesidades cambiantes.
4. Un entusiasta, determinado y dedicada corporación de desarrollo, que tenía como único objetivo la creación de una ciudad exitosa. Fue capaz de atraer, retener y entusiasmar a unos trabajadores cualificados y comprometidos.
5. Una comercialización y creación de marca eficaz. La Corporación de Desarrollo hizo un uso imaginativo y efectivo del marketing para promover la ciudad tanto en el Reino Unido como en el extranjero, poseía incluso una oficina de promoción de la inversión interna en Japón durante muchos años.

Los aspectos que el TCPA (TCPA, 2014) considera que constituyen un legado considerable para Milton Keynes son:

- Que el Local Plan Core Strategy¹² lleva a cabo los objetivos principales del plan original.
- Que posee una red de espacios verdes de alta calidad, que incluye parques lineales, un sistema estratégico de inundación y evacuación de aguas, y una extensa plantación de árboles en los laterales de la malla viaria.
- Posee una base de empleo mixta y multi-sector
- Posee un buen stock de viviendas asequibles, aunque algunas de ellas necesiten actualmente una renovación.
- Los beneficios de poseer las administraciones de MK Community Foundation¹³, Park Trust y del City Discovery Centre¹⁴.

Pese a algunas críticas que veremos más adelante, Milton Keynes se considera una de las *New Towns* más exitosas debido a la cantidad de viviendas creadas y la población que se ha mudado para vivir allí, a la cantidad de empleo creado y de industrias que se han desplazado o creado allí, a los espacios verdes preservados y mejorados y a los creados.

*The most successful of all the New Towns is Milton Keynes – by virtue of the size of its population, wide mix of employment, including the Open University, and its strategic location on the M1 between London and Birmingham.*¹⁵ (Alexander, 2009)

Looking back at Milton Keynes, Derek described his real legacy there as its infrastructure, describing it as "the greatest British landscaping project of the 20th century just in terms of scale". He was happy that so many residents expressed

10 Este premio se concibió como homenaje a Peter Youngman, paisajista consultor de Milton Keynes.

11 <<http://www.rtpi.org.uk/knowledge/networks/rtpi-cih-planning-for-housing-network/new-towns-come-of-age/the-5-factors/>> [Consulta: 6 de agosto de 2015]

12 Es el Plan para la ciudad que se adoptó en 2013, actualmente se está revisando y se publicará el nuevo Plan: MK.

13 Es una fundación de Milton Keynes que se dedica a fortalecer la comunidad, a ayudar a otras fundaciones más pequeñas que trabajan para los habitantes.

14 Es el centro que se encarga de informar a los visitantes sobre la geografía urbana, el planeamiento y la historia de la ciudad. Organiza eventos, conferencias y tours por la ciudad.

15 Trad.: La más exitosa de las *New Towns* es Milton Keynes – debido al tamaño de su población, la amplia mezcla de empleos, la *Open University*, y su estratégica localización sobre la M1 entre Londres y Birmingham.

*such love for their town, and, although often in disagreement with more recent development plans, was proud of its continuing success.*¹⁶ (Jacob, 2015)

Aspectos críticos

Dos de las críticas que expone el TCPA (TCPA, 2014) son que la red ciclista en ocasiones se considera no segura ya que al estar separada no está vigilada; y la segunda es que a pesar de haber sido diseñada para distintos modos de transporte, el sistema de autobús rápido no ha sido llevado a cabo completamente y se ha estimulado la dependencia del automóvil.

Otras críticas a Milton Keynes vinieron por medio de tres frentes: en cuanto al viario, la sobredimensión de la retícula viaria y la monotonía del paisaje que se ve desde ella; hay muy pocos edificios que posean fachada al viario principal, creando secuencias de rotondas y espacios monótonos poco reconocibles. Las unidades residenciales se ven como aisladas por el viario y éste podría neutralizar las relaciones de entre los individuos de los distintos cuadrantes, que en el fondo, justo esto es lo que la gente pedía y de ese modo se les había entregado.

*Robert Maxwell when reviewing these schemes in 1975 had a helicopter ride over the heart of the new city observing its early stages of birth and observed the toy town like housing emerging, varied in shapes and layouts. He anticipated MK's future to be a city of motor cars served by a network of roads, saying that this gridded road system within the city was likely to neutralise relationships between the individual grids... each grid was equally accessible, and equally remote. Within each grid reigned a kind of privacy, and a kind of universality... a planning policy leading to dream of suburban bliss... private yet matey, buried in green countryside yet handy to school, clinic and shops. This, he said appears to be what people want, and it is what they will get.*¹⁷ (Aalam, 2013)

En el centro de la ciudad se critica la inexistencia de plazas abiertas, de espacios de relación y la visión continua de aparcamientos y vías de tráfico. Es posible que la escala del centro urbano tendría que haber sido más pequeña y más humana, reduciendo considerablemente los espacios dedicados al viario. Así como cambiar los tamaños, formas y alturas de los edificios del centro para así adaptarse, ofrecer mayor variedad y destacar mediante ellos ciertas áreas. Tampoco se prestó mucha atención a las relaciones de los edificios entre sí, ya que simplemente se sitúan dentro de la cuadrícula base; por ejemplo, la entrada a la biblioteca está enfrentada a una superficie de *parking* del edificio de oficinas de enfrente. Por otra parte, el situar los aparcamientos en los límites de las parcelas en el centro ofrece a veces una sensación de estar más en un parque tecnológico o industrial que en el centro de una ciudad.

Al igual que Thamesmead, posee críticas constructivas sobre todo en las primeras residencias construidas, debido a goteras y errores de impermeabilización y condensación en las cubiertas, así como de problemas sociales por la afluencia de familias de barrios pobres, fragmentadas o con problemas sociales y personales previos a su relocalización en Milton Keynes.

*Some of the first housing developments and unfortunately some of the first casualties of badly built building fabrics and 'social' problems due to wrong allocation policies and mass import of problem tenants from London and Birmingham slum areas also took place at this initial stage.*¹⁸ (Aalam, 2013)

Por otro lado, también posee críticas positivas, muy buenas de muchos arquitectos y urbanistas, siendo considerado como el desarrollo a gran escala más exitoso del Reino Unido, creando empleo, proveyendo viviendas, instalaciones y servicios a una nueva comunidad equilibrada.

Por ejemplo, es defendido por Peter Hall y Davis Hardy (Howard, Hall, Hardy, & Ward, 2003), que afirman que las críticas recibidas son realizadas por personas que ni siquiera han estado

16 Trad.: Echando la vista atrás a Milton Keynes, Derek describió el legado real a su infraestructura, describiéndola como "el mayor proyecto paisajístico británico del siglo XX solo en términos de escala". Estaba contento de que tantos residentes expresasen tanto amor por su ciudad y, aunque estaba en desacuerdo con los planes más recientes, estaba orgulloso de su éxito continuado.

17 Trad.: En 1975 Robert Maxwell cuando estaba revisando los esquemas, hizo una ruta en helicóptero sobre el corazón de la nueva ciudad en su estadio inicial observándola como si de una emergente ciudad de juguete se tratase, con su variedad de formas y de composiciones. Anticipó el futuro de la misma como una ciudad de coches servida por una red de carreteras, afirmando que este sistema en malla podría neutralizar las relaciones entre los cuadrantes, cada uno de ellos era al mismo tiempo accesible y remoto. En cada uno de los cuadrantes existía una privacidad y universalidad, una normativa que llevaba al éxtasis suburbano, privado y enterrado en el campo con de las escuelas, clínicas y tiendas a mano. Esto, concluía, es lo que la gente quiere, y es lo que obtendrá.

18 Trad.: En los estadios iniciales se llevaron a cabo los primeros desarrollos y desafortunadamente también algunas de las fallos por fábricas mal construidas y problemas sociales, debidos a una mala distribución y a la importación de los inquilinos problemáticos de las áreas marginales de Birmingham y de Londres.

allí, mientras que sus habitantes las defienden. Afirman también que en Milton Keynes se supo resolver los problemas encontrados en *las New Towns* previas y el éxito de la creación de servicios de gran calidad.

*Milton Keynes is the place that everyone loves to hate – everyone, that is, except those who live there. It spreads over a large area, its grid-iron road system keeps the traffic moving but loses its car-borne visitors, and in seeking to promote itself it is sometimes seen by outsiders as being too gimmicky by half. Critics have been quick to find fault but in most respects it is an outstanding success. It has managed effectively to iron out most of the problems experienced in earlier new towns and its very scale enables it to offer an exceptionally high level of facilities.*¹⁹

Christopher Williamson (Williamson, 1996) defiende también esta visión llega a la conclusión del éxito de CMK tanto por sus residentes como por expertos, ya que responde a la forma que se tiene de vivir.

*The Plan was developed by the MKDC, designed to an urban grid system which was primarily devised to suit the demands of the motor car rather than provide a diversity of formal and informal spatial relationships between buildings. Yet the urban design is held in high regard by the residents. Some 113 questionnaires assessing the residents views were returned and 84 returned by urban design professionals for comparison. It could be concluded that the urban environment of CMK suits the way we now live and reflects the views of Melvin Webber who was the urban consultant for the Masterplan.*²⁰

Proyectos de futuro

Después de los sesenta años que tiene de vida y sus construcción escalonada, los elementos que se consideran clave para el futuro de Milton Keynes son definidos del siguiente modo: (TCPA, 2014)

- Planear, gestionar y entregar crecimiento en la ciudad
- Asegurar una infraestructura que soporte el crecimiento
- Regeneración de las áreas más antiguas y su infraestructura
- Mantener los componentes positivos de las *New Town* y equilibrarlos con los requerimientos y ambientes necesarios para seguir con el éxito de la ciudad.

La ciudad no para de crecer, se siguen construyendo muchas viviendas, áreas recreativas, culturales y deportivas, por ello se han realizado varios planes para ver cómo se debe de seguir desarrollando. Milton Keynes es además el mayor foco de expansión marcado por el gobierno en el área de crecimiento de Milton Keynes-South Midlands, identificada en el plan de *Sustainable Communities* y las áreas de crecimiento.

Los proyectos desarrollados hasta el momento seguían el **Milton Keynes Local Plan 2001-2011** que se adoptó en el año 2005. Posteriormente se aprobó la revisión al mismo, el Core Strategy en 2013, válido hasta 2026 e iniciado en 2005, y actualmente se está redactando el nuevo plan, **Plan: MK**.

En el Milton Keynes Local Plan se planteó una nueva fase de expansión en tres áreas la del Este, en el Oeste y en *Central Milton Keynes*, donde se propuso densificar y añadir nuevas viviendas para crear una mayor mezcla en los usos, así como extender el residencial a los límites del Campbell Park. Esta actuación ya tiene toda la urbanización realizada y la parte sur posee ya nuevas viviendas, el resto sigue en desarrollo.

19 Trad.: Milton Keynes es el lugar al que a todo el mundo le gusta odiar – a todos, excepto a los que viven allí. Se esparce sobre una gran área, con su retícula viaria, mantiene el tráfico en movimiento, pero pierde sus visitantes en automóvil e intentando promoverse es muchas veces vista por otros muy artificial. Los críticos han sido rápidos en encontrar fallos, pero en la mayoría de sus aspectos es un éxito. Ha resuelto efectivamente los problemas que se dieron en las *New Towns* previas y su escala permite dar un alto nivel de servicios.

20 Trad.: El plan desarrollado por la *Milton Keynes Development Corporation*, diseñado sobre un sistema de malla urbana concebido para adaptarse a las exigencias de los coches más que para proveer unas relaciones formales e informales entre los edificios. Aun así el diseño urbano está muy bien considerado por sus habitantes. Se hicieron cuestionarios 113 a habitantes y 84 a urbanistas para su comparación. Se puede concluir que el diseño urbano de Central Milton Keynes encaja la forma en que vivimos actualmente y refleja la visión de Melvin Webber, quien era el consultor para el *Master Plan* de la *Urban Society*. De todos modos, si se reexamina el Master Plan se puede mejorar lo existente incorporando algunas de las sugerencias originales

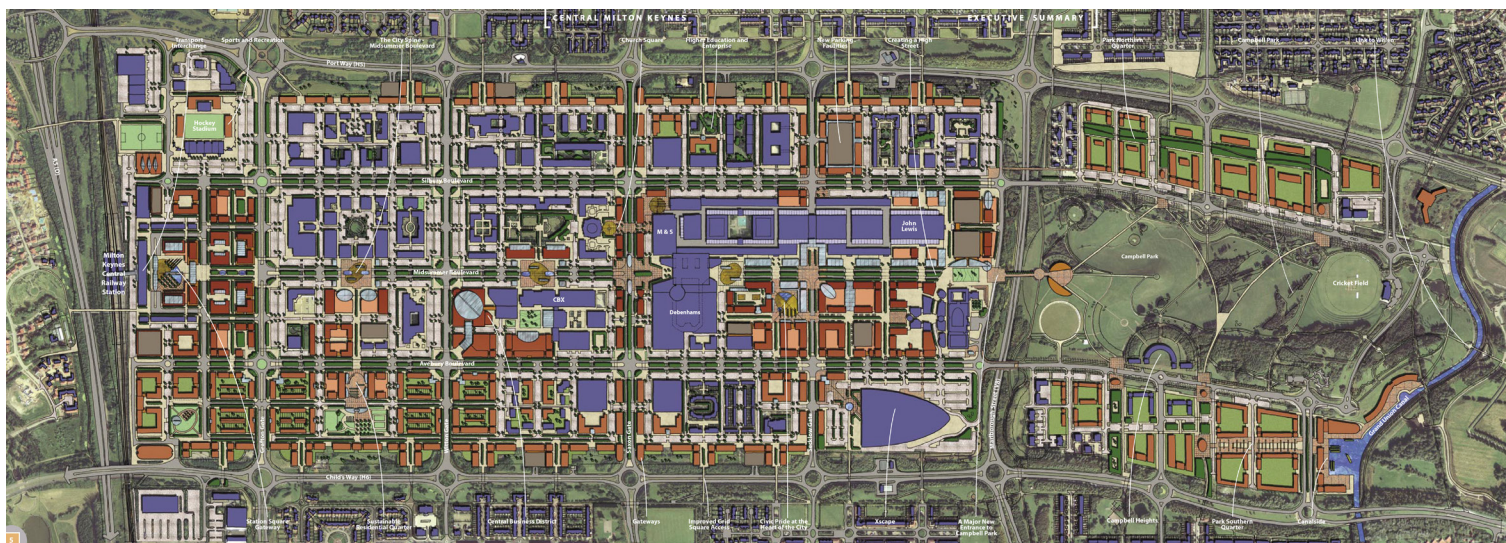
El Plan:MK ²¹ refleja todos y cada uno de los aspectos a ser estudiados en la ciudad, el centro y áreas comerciales, los espacios e infraestructura verde, áreas rurales el crecimiento del parque de viviendas, el empleo y crecimiento económico, transporte, cultura, recreo y calidad de vida, clima y sostenibilidad, calidad del espacio, deber de cooperación, infraestructura social y física y el plan a seguir. Al igual que en el plan anterior se le da mucha importancia a la visión que sus residentes y personas y entidades involucradas puedan ofrecer y el Plan se encuentra actualmente en proceso de redacción y de participación pública.

Con la buena base que posee Milton Keynes debido a su diseño, los espacios creados y las oportunidades ofrecidas, tras haber demostrado tras años de crecimiento, de construcción de nuevas viviendas, de éxitos en el empleo y de inversiones es de esperar que siga creciendo y mejorando con las nuevas propuestas e ideas siempre que se respeten sus planteamientos iniciales.



3.286_Construcción de las infraestructuras de la ampliación del centro urbano ocupando terrenos del Parque Campbell.

²¹ Es posible descargar cada uno de los informes y de las consultas recibidas en <<http://www.milton-keynes.gov.uk/planning-and-building/planning-policy/plan-mk>> [Consulta: 6 de agosto de 2015]

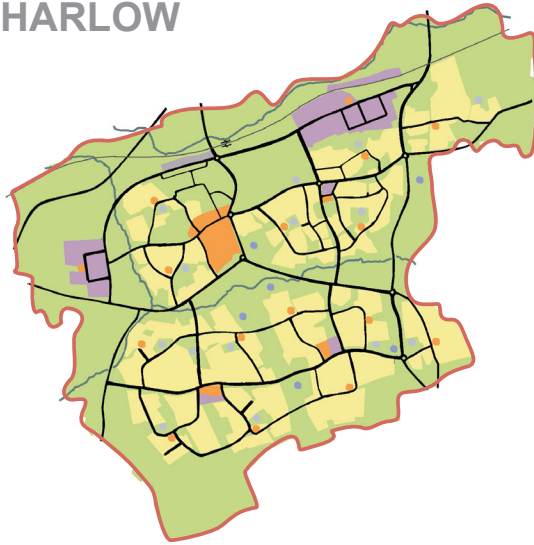


3.287_Ampliación del centro urbano ocupando terrenos del Parque Campbell.

3.5

Diagnóstico comparado de los modelos

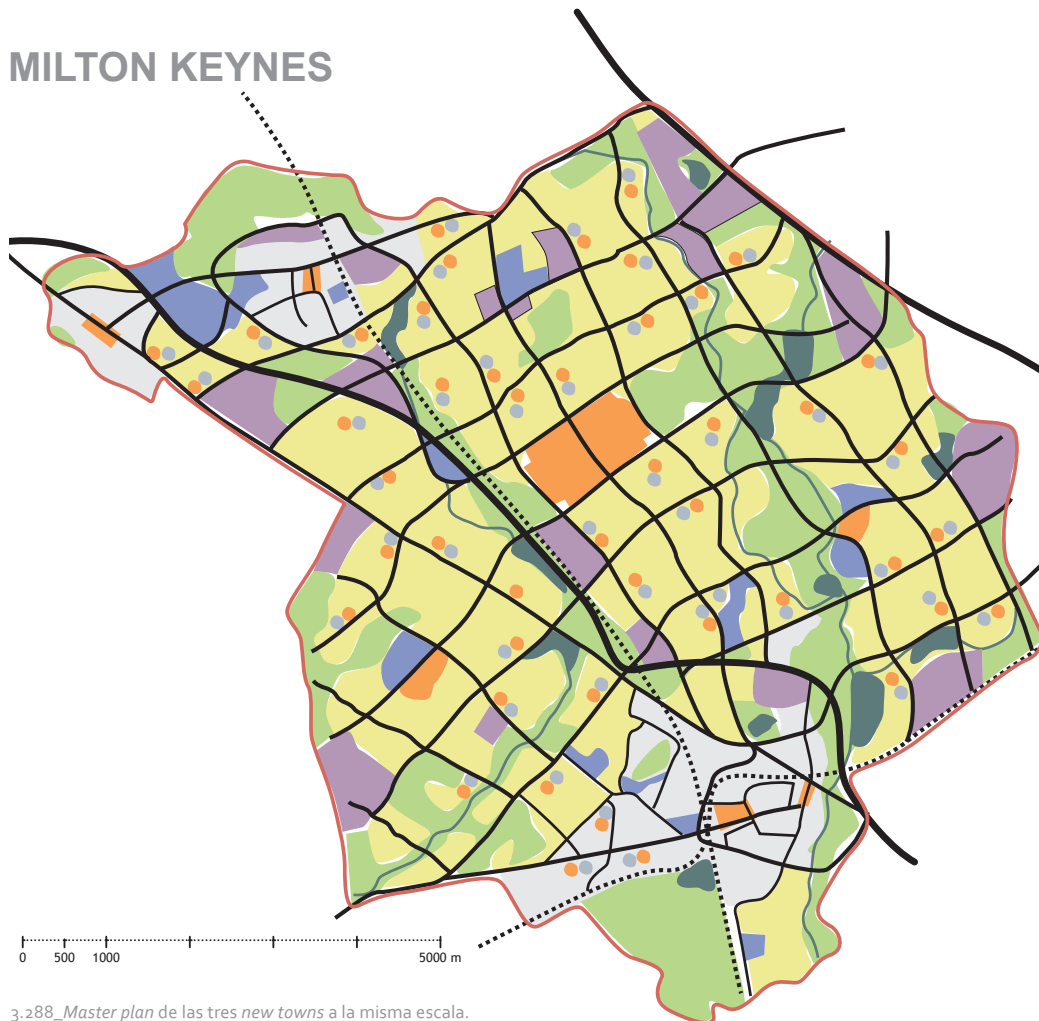
HARLOW



THAMESMEAD



MILTON KEYNES



0 500 1000 5000 m

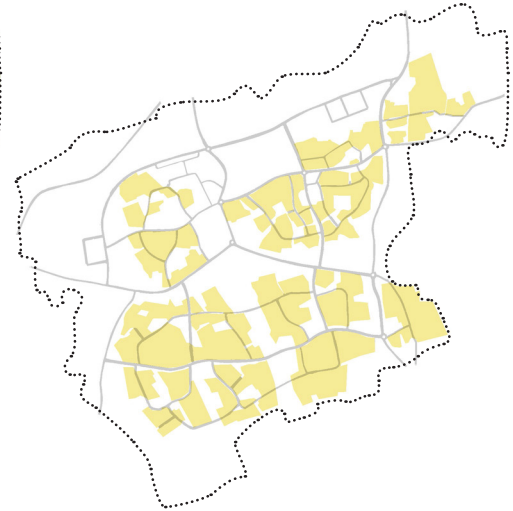
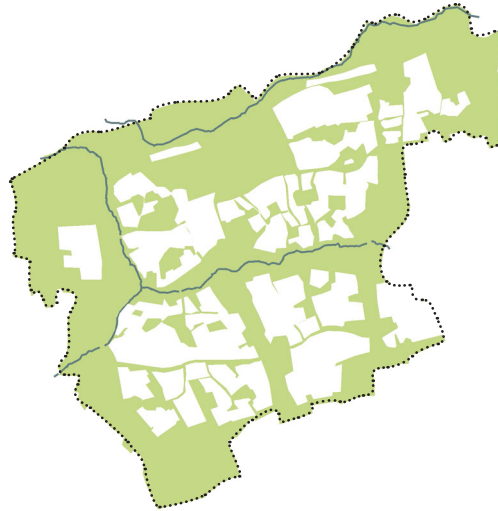
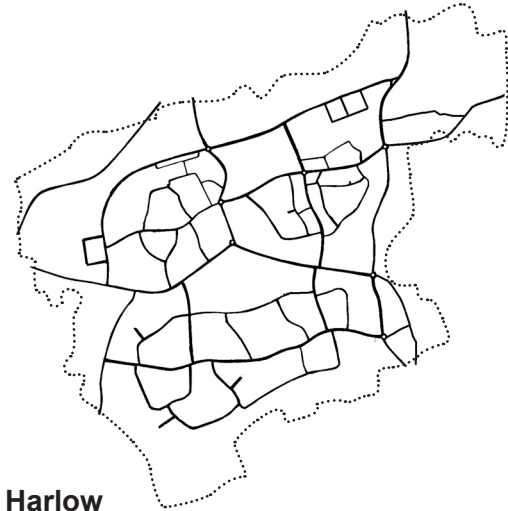
3.288_Master plan de las tres new towns a la misma escala.

- Límite
- Viario
- Tren
- Zonas verdes
- Río, canales y lagos
- Residencial
- Centros (urbano y locales)
- Escuela primaria
- Escuela secundaria
- Industria
- Reserva industria

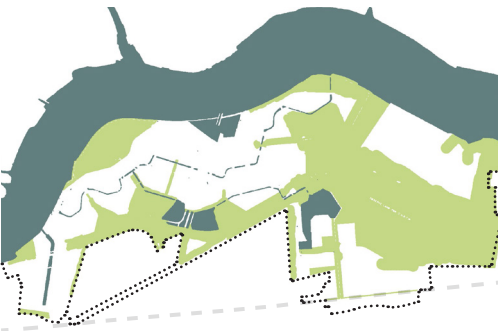
VIARIO

ESPACIOS ABIERTOS

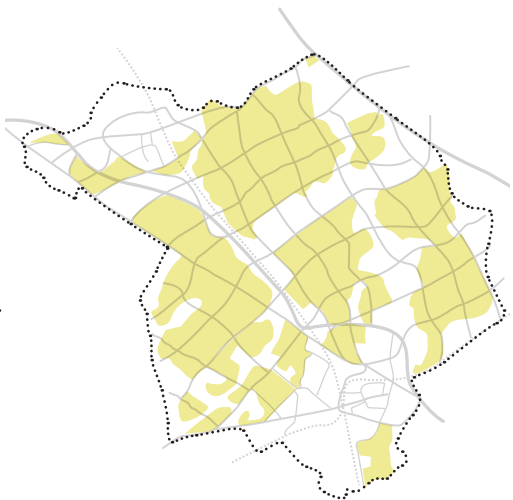
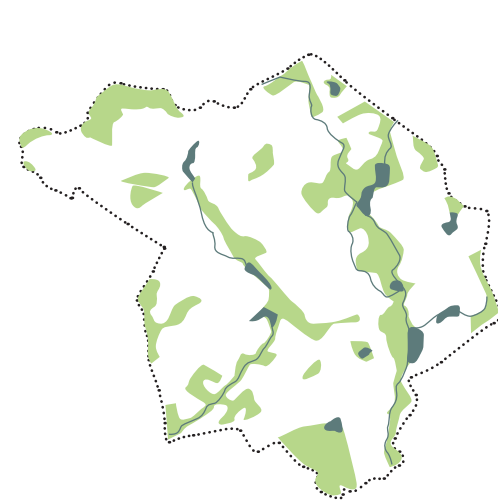
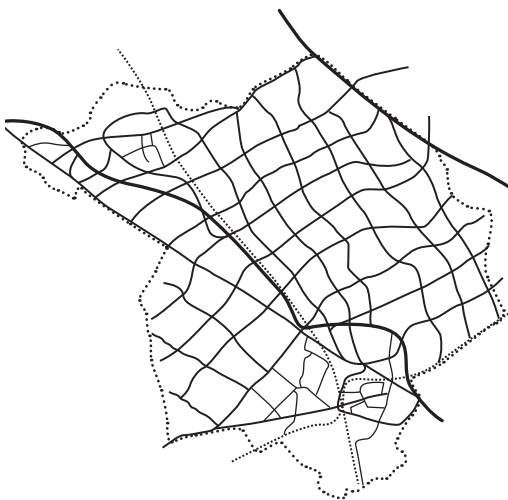
RESIDENCIAL



Harlow



Thamesmead

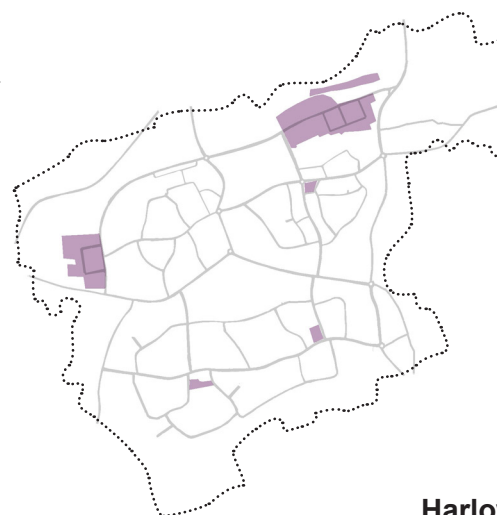
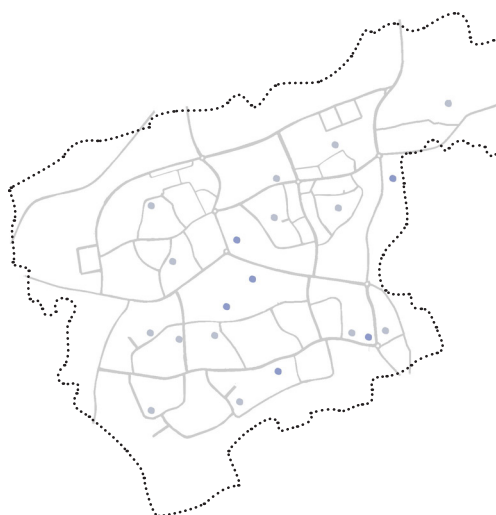
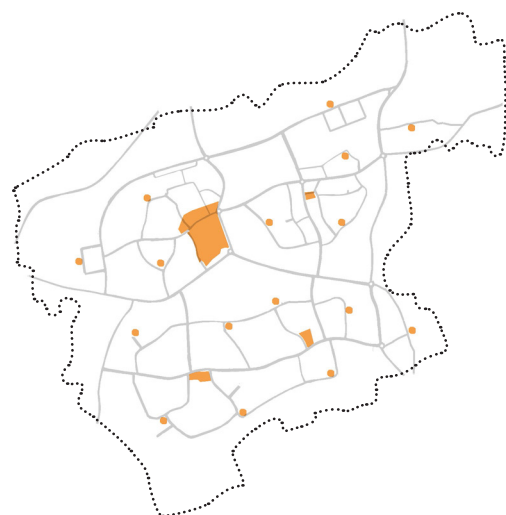


Milton Keynes

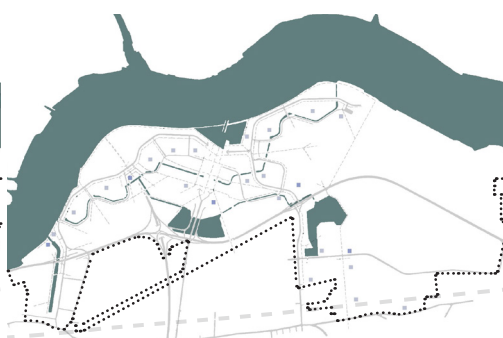
CENTROS

EDUCACIÓN

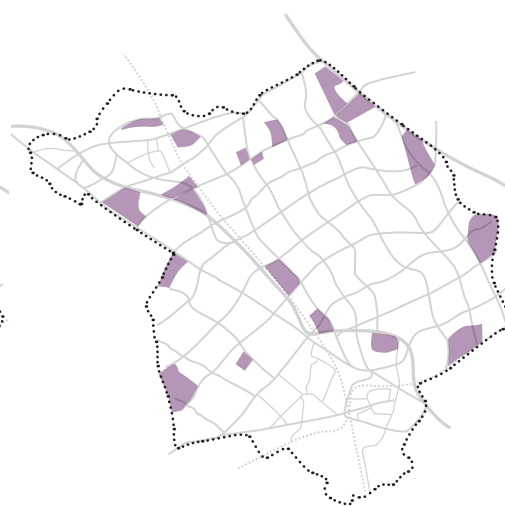
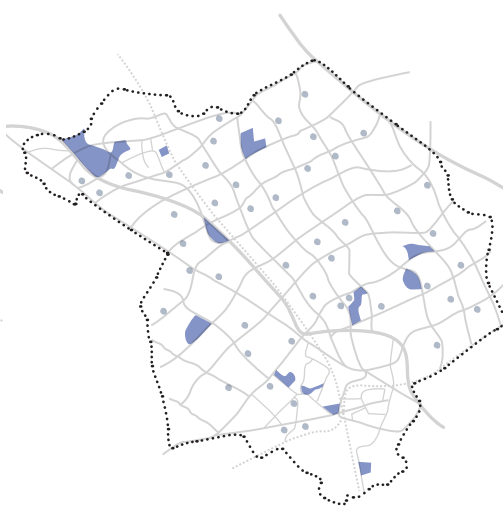
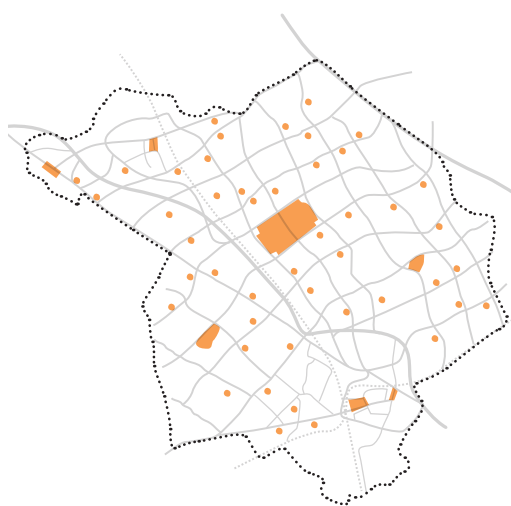
INDUSTRIA



Harlow



Thamesmead



Milton Keynes

Una vez estudiado el fenómeno de las *New Towns* en general y su caracterización a partir de las distintas generaciones, y tras haber analizado las tres seleccionadas con una mayor profundidad, podemos realizar un estudio transversal de las mismas y ver qué características comparten, en qué se diferencian y si podemos extraer conclusiones de sus bondades y dificultades. Si entramos en detalle en los tres ejemplos de *New Towns* estudiados, observamos que, a pesar de que comparten muchas de las condiciones de partida, las diferencias entre ellas son, en ocasiones, notables.

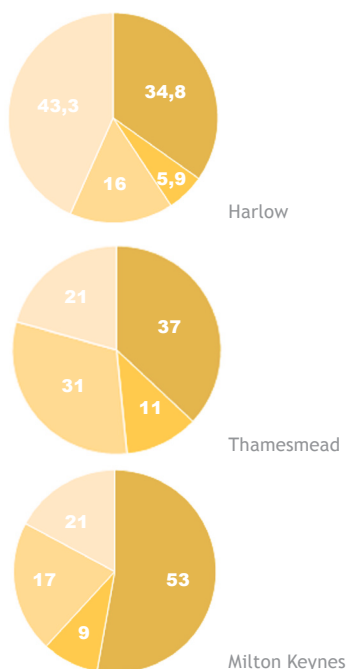
Las tres ciudades nacen como respuesta a la necesidad de controlar el crecimiento de las ciudades superpobladas, y en el caso de Milton Keynes además para convertirse en un nuevo centro regional. Las distancias que las separan de la gran metrópoli son distintas, Harlow sigue las indicaciones de la primera generación, Thamesmead se localiza dentro de los límites del Gran Londres y Milton Keynes se sitúa a una distancia, mayor tal como lo hacen las *New Towns* de su generación.

Una de las primeras diferencias es la calidad y usos del suelo en el que se asientan, siendo *greenfields* en Harlow y Milton Keynes, suelo agrícola que comparte elementos naturales de una geografía atractiva, y *brownfields* en Thamesmead, suelos descontaminados por actividades productivas previas muy próximos a tejidos urbanos periféricos.

Si prestamos atención a la población estimada y la superficie en la que se desarrolla vemos que para una misma población (60.000 habitantes) en Harlow se utiliza cuatro veces más suelo (2.600 hectáreas) que en Thamesmead (650 Ha), por lo que la densidad en esta última es mayor, casi el doble (200 viviendas por hectárea) que en la primera. En Thamesmead, las áreas residenciales son más compactas, se utilizan tipologías de edificación que permiten densidades más elevadas y con una mayor variedad en la altura en los edificios, mientras que en Harlow son las *terraced houses* de dos alturas las que predominan en el conjunto residencial edificado. La densidad más baja de las tres es la que presenta Milton Keynes. Las densidades que se utilizan en las áreas residenciales de las tres generaciones, más baja que la utilizada en general en actuaciones contemporáneas sobre ciudad consolidada, fueron posible debido al bajo precio del suelo que los organismos gestores pactaron, un precio público muy inferior a los precios de mercado que imperaban entonces en la periferia de las ciudades.

En cuanto a la estructura urbana, las primeras *New Towns* resuelven su definición en todos los aspectos; son operaciones de tamaño limitado y con distancias fijadas por los desplazamientos a pie que conforman un tipo de ciudad celular con un núcleo principal que actúa como centro de gravedad. Las *New Towns* posteriores, con un uso ya mayoritario del vehículo privado, transforman la estructura que se estira y adopta una forma más lineal y compacta, como vemos en Thamesmead, donde las unidades residenciales van asociadas al viario principal a lo largo del río y al viario, que separa la fase I de la II. Al final, en el último grupo de *New Towns*, se pronuncia la importancia del sistema rodado, lo que facilita el uso del transporte público y privado para conectar las distintas partes de la ciudad y para conseguir una gran libertad de movimientos y flexibilidad en las comunicaciones.

La distribución de usos del suelo responde a la visión de la cultura urbanística del momento. Todas ellas se construyeron utilizando un *zoning* bastante estricto, aunque de un modo más



| USO DEL SUELO | HARLOW | THAMESMEAD | MILTON KEYNES |
|--|--------|------------|---------------|
| Residencial | 34,8 | 37 | 52,82* |
| Industrial | 5,9 | 11,4 | 9,03 |
| Otros usos: transporte, educación, edificios públicos, almacenes, oficinas, tiendas... | 16 | 31 | 20,99 |
| Espacios abiertos, incluyendo uso agrícola y áreas verdes acondicionadas y naturales | 43,3 | 20,6 | 17,16 |

claro y diferenciado en las primeras generaciones, y de forma más mezclada en el caso de Milton Keynes.

Socialmente, los habitantes que se mudaron a vivir a las *New Towns* de las primeras generaciones, en su mayoría, eran trabajadores ya que las viviendas que se ofrecían eran viviendas sociales de alquiler. En Milton Keynes, así como en otras *New Towns* de la última generación, dado que existía en ellas una mayor mezcla de viviendas y de tipos de propiedad gran parte de su población de origen era de clase media.

Respecto a las áreas residenciales, en las dos primeras se define el tamaño de las unidades vecinales y sus habitantes, mientras que en Milton Keynes se deja sin definir para que cada uno de los sectores adapte el tamaño o densidad óptima dependiendo de su localización y de los usos de los sectores colindantes. Las unidades vecinales en Harlow, separadas unas de las otras por vías de tráfico y espacios verdes, se agrupaban como racimos alrededor de los centros locales formando un distrito. Se distingue por tanto una clara jerarquía, siendo la entidad más pequeña el barrio o vecindario que junto con otros conforma la unidad mayor de distrito. En Thamesmead las unidades tienen menor tamaño, son menos autosuficientes, mientras que en Milton Keynes todas las unidades vecinales son equivalentes y cuentan con centros locales cercanos a ellas.

Predominan las composiciones equilibradas y unitarias, con elementos ordenados y seriados que componen las distintas agrupaciones y los espacios libres y verdes entre ellas. Estos elementos y agrupaciones mantienen relaciones entre sí y con las distintas partes de la ciudad.

Los rangos de población en las unidades vecinales, varían entre unas y otras, y todas las viviendas se sitúan a una distancia media de 400m del equipamiento escolar para poder acceder al mismo a pie. Las áreas verdes suelen situarse a una distancia máxima también de 400m en todas ellas para poder ser accesibles de modo peatonal desde las viviendas.

Las áreas industriales se materializan y distancian de las áreas residenciales siguiendo estrategias. En Harlow y las primeras *New Towns* se concentran en una o dos áreas y se localizan cerca del centro comercial; del mismo modo se soluciona en Thamesmead. Posteriormente se van subdividiendo y repartiendo de un modo más homogéneo por la ciudad, como ocurre en Milton Keynes, donde incluso comparten un mismo cuadrante con el uso residencial.

Todas las propuestas poseen centros urbanos donde se concentra los servicios principales, y pese a que las tres poseen centros locales, éstos tienen un peso distinto en cada una, siendo más importantes y con mayores dotaciones en Harlow, y menores en Milton Keynes y Thamesmead. En la primera se localizan en el centro de la unidad vecinal y tanto en Thamesmead como en Milton Keynes, al tener más presencia e importancia el vehículo, se acercan a las rutas de tráfico rodado.

Uno de los puntos más importantes, y que más se ha cuidado en las *New Towns* es el tratamiento del paisaje, la creación de nuevos espacios verdes y su relación con las áreas edificadas. Existe una alta proporción de superficie dedicada a espacios verdes.

Las proporciones de zonas verdes respecto al número de habitantes también varían, en Harlow se prevén 3,4 hectáreas de espacios abiertos ajardinados por cada 1.000 habitantes (34 m²/hb). En Thamesmead, el área destinada a espacios verdes es de 133 hectáreas y la provisión es de 1,5 hectáreas por cada 1.000 habitantes (1.330 m²/hb). En Milton Keynes existen unas 1.800 hectáreas de espacios verdes y unas 600 hectáreas de parque, y su provisión es de 6 hectáreas por cada 1.000 habitantes de la ciudad (60 m²/hb).

Los tres modelos elegidos mantienen relaciones muy estrechas entre el paisaje creado y el de su territorio. Los valles y la incorporación del verde en el tejido urbano de Harlow y Milton Keynes, los bosques y áreas arboladas que posee este último y el río, los lagos y las zonas verdes en Thamesmead.

| | | | 1947 HARLOW | 1964 THAMESMEAD | 1967 MILTON KEYNES |
|------------------------------|--|-------------|-------------|-----------------|--------------------|
| Localización regional | autosuficiencia | | | | |
| | alivio de superpoblación | | | | |
| | área de crecimiento | | | | |
| | ciudad de nueva construcción | | | | |
| | centro con uso regional población | | | | |
| | servicios distancia al centro urbano importante más cercano (km) | < 35 | | | |
| | 35-50 | | | | |
| | > 50 | | | | |
| Área - Población | población (hab.) | 60.000 | | | |
| | | 250.000 | | | |
| | área (ha) | 2.558 | | | |
| | | 650 | | | |
| | | 8.870 | | | |
| | área / pobl. (ha /1.000 hab.) | 42.6 | | | |
| | 10.8 | | | | |
| | 35.5 | | | | |
| Objetivos | urbanidad | | | | |
| | flexibilidad ante el cambio | | | | |
| | diversidad y libertad de elección | | | | |
| | movilidad | | | | |
| | control del vehículo | | | | |
| | carácter | | | | |
| buen diseño | | | | | |
| Estructura urbana | forma de la ciudad | radial | | | |
| | | lineal | | | |
| | | mall | | | |
| | zoning | | | | |
| | dispersión del tráfico | | | | |
| mezcla de usos | | | | | |
| Principios sociales | balance social | | | | |
| | participación pública | | | | |
| | unid. vecinales autosuficientes | | | | |
| | mezcla de clases sociales | | | | |
| importancia ocio y educación | | | | | |
| Residencial | tamaño unid. residenciales (hab.) | 1.500-2.500 | | | |
| | | 2.500-5.000 | | | |
| | | variable | | | |
| | densidad neta residencial (hab./ha) | 70-100 | | | |
| | | 100-150 | | | |
| | 250 | | | | |
| Industria | concentrada | | | | |
| | dispersa | | | | |
| Comercial | centro y centros locales | | | | |
| | dispersa | | | | |
| | centros en las rutas de tráfico | | | | |
| Espacios abiertos verdes | dispersos en la ciudad | | | | |
| | localización perimetral | | | | |
| Trasporte | separación de tráfico | | | | |
| | jerarquía de las calles | | | | |
| | acceso peatonal a los servicios | | | | |

Tabla resumen de las características y objetivos de las ciudades estudiadas.

Fuente: elaboración propia a partir de diversas fuentes, entre ellas (Porzecanski, 1972)

Tanto en Harlow como en Milton Keynes se separa el viario de las áreas residenciales por medio de franjas verdes potentes que limitan las vistas. Por ello se percibe poca actividad y presencia humana en las calles y el verde adquiere una presencia más importante incluso que las construcciones que se levantan tras ella. Mientras que en Thamesmead son los edificios lineales son los que ofrecen sus fachadas a las calles y viarios principales protegiendo las áreas residenciales y espacios libres y ajardinados que se encuentran detrás de ellos.

Una característica común a todos ellos es la separación de los tráficos rodado y peatonal, realizándose los cruces de las distintas redes de tráfico a distinta altura para evitar riesgos para los peatones. Esta característica es más contundente en la segunda y tercera generación, donde la influencia y el uso del coche se incrementan. Existe también una jerarquía del viario en función de la importancia y la escala que tenga cada una de ellas, estando diseñadas cada una de ellas de acuerdo al tamaño y las características necesarias.

3.5.2

Cumplimiento de los objetivos

Aunque existen muchas diferencias entre ellas, las *New Towns* de todas las generaciones consiguen crear nuevos asentamientos partiendo de cero y rompiendo con las formas de crecimiento periférico propias de una ciudad tradicional aferrada al pasado. Su interés principal es construir nuevas realidades urbanas con los atributos de modernidad de las décadas que siguieron a la segunda guerra mundial, cuando el aliciente de efectividad formal y funcional abría nuevos caminos y oportunidades, y cuando las graves condiciones sufridas con anterioridad podían superarse con cierto rigor en la organización y en la forma de valorar y responder al bienestar individual y colectivo. Condiciones necesarias para cubrir las necesidades territoriales de desarrollo económico, social y cultural de una región y de un país.

Hemos podido comprobar que efectivamente, tal y como se defendía al inicio de este capítulo, Thamesmead pese a no haberse realizado dentro del *New Towns Act*, ya que está dentro de los límites del Gran Londres, sí que comparte con las otras *New Towns* muchas características así como planteamientos iniciales y de diseño. Y que además, debido al período en el que se construye, es un claro ejemplo de las *New Towns* del *Mark II*, junto a la *New Town* no construida de Hook y a Cumbernauld.

| | Población objetivo | Población a mediados de 2009* | Población a mediados de 2014* |
|---------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Harlow | 80.000 hab. | 80.709 hab. | 84.555 hab. |
| Thamesmead | 50.000 hab. | 45.000 (en 2008)** | *** |
| Milton Keynes | 250.000 hab. | 239.929 hab. | 258.748 hab. |

*Datos obtenidos de: Office for National Statistics, 2014. **Office for National Statistics, 2008. ***No se han encontrado datos

Se reflejan en la siguiente tabla los objetivos planteados en el *master plan* de cada una de ellas y el cumplimiento de los mismos una vez han sido estudiadas.

Tras el estudio de las tres *New Towns* seleccionadas, se extrae una conclusión, que es importante destacar para entender las claves del éxito de las *New Towns*. Es necesario tomar como punto de partida para el desarrollo de la ciudad las conexiones que existen con la metrópoli en el momento en que se designa, y no las que está previsto realizar. Ya que siendo éste un aspecto tan importante para su funcionamiento, no se puede confiar en que los planes previstos se vayan a realizar, dado que en algunos casos es así por diversas razones.

| | Objetivos iniciales | Población a mediados de 2009* |
|---------------|--|---|
| Harlow | <ul style="list-style-type: none"> • Absorber la población del noreste de Londres • Conseguir una comunidad social equilibrada • Atraer a una población industrial bien pagada • Conseguir una comunidad equilibrada en edades • Conseguir ciudad autosuficiente | Los objetivos de Harlow se han conseguido, tal y como se refleja al final de la sección dedicada a su estudio, a excepción del de ser autosuficiente, ya que sí que existe flujo y movimiento de la población hacia la metrópoli, habiéndose ampliado los radios de influencia de las mismas. |
| Thamesmead | <ul style="list-style-type: none"> • Proveer suficiente empleo local • Construir un área central de un tamaño apropiado para la comunidad • Establecer espacios libres y un buen transporte a Londres Central y a las áreas del entorno • Reconocer el potencial que se tiene al estar en un enclave al lado del río para generar un entorno atractivo y explotar las mejores características naturales que posee el territorio • Organizar la circulación dentro de la comunidad de modo que los peatones dispongan de áreas libres de tráfico | Los objetivos de Thamesmead no se han conseguido ya que no se terminó como estaba diseñada en su inicio. De los cinco objetivos podemos afirmar que se cumple el último de ellos, el que los peatones disponen de áreas libres de tráfico. Sí que se han creado y mantenido áreas naturales atractivas, como los lagos y las áreas pantanosas, pese a que la ciudad se ha desarrollado de espaldas al Río Támesis. Ni la conexión con Londres está realizada, ni existe casi empleo en el área, el centro planeado no se ha realizado y el que existe ahora no posee el tamaño ni servicios apropiados. |
| Milton Keynes | <ul style="list-style-type: none"> • Oportunidad y libertad de elección • Facilidad de acceso y movimiento, buenas comunicaciones • Equilibrio y variedad • Creación de una ciudad atractiva • Conciencia y participación pública • Uso de los recursos eficiente e imaginativo | Milton Keynes ha cumplido sus objetivos, tal y como se refleja al final de la sección dedicada a su estudio. |

Una de las causas del fracaso de Thamesmead es precisamente la falta de la conexión con Londres que estaba prevista en sus inicios. Esto ha hecho que el plan no se desarrollase como debía y que la *new town* se haya quedado como un área aislada a la que mucha población no desea mudarse, solo la gente sin muchos recursos o sin posibilidad de elección de traslado, lo que no favorece la mezcla social necesaria para poder funcionar como sería deseable. Sin embargo, las *New Towns* de Harlow y de Milton Keynes tuvieron este aspecto solucionado desde el inicio, ya que se eligió el área designada por cumplir los requisitos necesarios de conexión previa.

Otro aspecto fundamental que ha permitido que las *New Towns* se llevasen a término son las *Development Corporations*, entes centrales y más o menos autónomos y con poder de decisión por encima de los municipios. Es esta otra de las causas que han conducido a Thamesmead a su situación actual, los intereses encontrados de los municipios colindantes y a los que pertenecen las tierras en las que se asienta Thamesmead han hecho que el proyecto no se pudiese llevar a buen término. Junto a estas causas, como se ha comentado en el apartado dedicado a esta *new*

town, son otros factores como la falta de inversión y de realización del proyecto inicial las que han llevado a Thamesmead a su situación actual.

En las siguientes tablas se puede observar también como tanto Harlow como Milton Keynes se encuentran en distintos niveles y etapas de crecimiento económico, de empleo o de población con respecto a otras ciudades, algunas de ellas *New Towns*, situadas a distancias similares de Londres y de similar escala. Milton Keynes se encuentra en los primeros puestos, con un crecimiento de población entre 2001 y 2011 del 17.5% y crecimiento en el empleo del 8.6%. Mientras que Harlow, aunque no está mal, es cierto que en los últimos años reflejados en la misma ha decrecido en puestos de empleo en un 6.1% y su población ha aumentado un 4.3% en el mismo periodo. Milton Keynes es una de las *Primary Urban Areas*, que representan las ciudades más grandes del Reino Unido, y es una de las ciudades con mayor crecimiento de población entre 2002 y 2013.

| Theme: | Population | | Road Network | Health | Education | Town Centre / Evening Economy | | | | Jobs, Spending & Local Economic Growth | | | | | |
|-----------------|--------------------|------------------------------|-------------------|---------------|---|--|----------------|-------------------------|----------------------|--|----------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| Receptor: | Population | | Motorway Junction | Hospital | Further/Higher Education | Department Anchors | Retail Ranking | Cinema Screens | Professional Theatre | Employment | GVA Per Worker | Knowledge Based Businesses | Businesses | | Skills Base (NVO 4 + above) |
| Town/City | Est Town Pop. 2011 | District Pop. Growth 2001-11 | No. | Type | Offer | No. (out of 5 leading department stores) | National Rank | No. (incl. under const) | Yes/No | Growth 2001-11 (%) | £ (2013) | % (2010) | Births per 10,000 pop. (2010) | 1 year business survival rate (2010) | % of 16+ Population |
| Milton Keynes | 226,000 | 17.5% | 2 | Yes, with A&E | University Satellite (HE), College (FE) | 5 | 30 | 25 (36) | Yes | 8.6% | £40,339 | 28.9% | 54.4 | 88.8% | 28.2% |
| Northampton | 212,000 | 9.3% | 3 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 4 | 43 | 21 | Yes | 7.1% | £39,149 | 19.5% | 40.0 | 87.6% | 23.7% |
| Luton | 204,000 | 9.5% | 2 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 3 | 82 | 11 | Yes | 2.6% | £44,601 | 18.9% | 35.4 | 85.2% | 22.3% |
| Peterborough | 184,000 | 17.2% | 2 | Yes, with A&E | University Satellite (HE), College (FE) | 3 | 43 | 13 | Yes | 8.0% | £37,870 | 21.1% | 35.2 | 88.9% | 20.2% |
| Basildon | 175,000 | 5.5% | 0 | Yes, with A&E | College (FE) | 3 | 79 | 12 (20) | Yes | 14.0% | £37,123 | 19.8% | 47.7 | 87.9% | 18.6% |
| Reading | 155,000 | 7.3% | 3 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 5 | 12 | 25 | Yes | -10.5% | £49,186 | 31.5% | 58.0 | 89.5% | 34.8% |
| Oxford | 150,000 | 10.8% | 2.5 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 4 | 45 | 20 | Yes | 21.3% | £41,560 | 23.5% | 35.0 | 83.7% | 42.6% |
| Cambridge | 123,000 | 11.6% | 3.5 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 4 | 74 | 20 | Yes | 0.0% | £40,549 | 30.0% | 42.8 | 87.8% | 47.3% |
| Welwyn Hatfield | 111,000 | 13.4% | 4 | Yes, with A&E | University (HE), College (FE) | 3 | 163 | 9 | Yes | 17.0% | £44,163 | 26.7% | 50.6 | 87.6% | 30.0% |
| Crawley | 107,000 | 6.7% | 2 | Yes, No A&E | College (FE) | 3 | 56 | 16 | Yes | 0.3% | £46,383 | 22.9% | 36.4 | 86.5% | 21.5% |
| Basingstoke | 105,000 | 10.3% | 2 | Yes, with A&E | College (FE) | 3 | 76 | 20 | Yes | 10.2% | £37,123 | 31.4% | 47.7 | 88.5% | 30.5% |
| Watford | 91,000 | 12.8% | 3.5 | Yes, with A&E | College (FE) | 3 | 31 | 8 | Yes | -11.7% | £41,660 | 26.3% | 57.9 | 67.6% | 32.2% |
| Stevenage | 84,000 | 5.5% | 2 | Yes, with A&E | College (FE) | 2 | 103 | 16 | Yes | 8.6% | £41,511 | 24.5% | 31.5 | 92.2% | 22.1% |
| Harlow | 82,000 | 4.3% | 1 | Yes, with A&E | University Satellite (HE), College (FE) | 2 | 218 | 6 (12) | Yes | -6.1% | £38,487 | 16.9% | 34.7 | 91.4% | 17.6% |

Tabla comparativa de Harlow y Milton Keynes con otras *New Towns* y ciudades de tamaño y distancia a Londres similar .
Fuente: (Harlow District Council, 2013)

Reflexiones actuales sobre la experiencia de las *New Towns*

- 4.1. Aportaciones de la experiencia de las *New Towns*
- 4.2. Las nuevas formas de desarrollo urbano, la ciudad actual y las *New Towns*

4

En este capítulo, la primera parte pretende condensar las lecciones que las *New Towns* pueden aportarnos. Se reflejarán los logros alcanzados a partir de la bibliografía consultada y de nuestro análisis de las experiencias; los organizaremos por temas y los sustentaremos en lo posible con ejemplos y citas de las personas o de entidades que las han estudiado o que han formado parte del proceso de creación de las mismas. Se incluyen también algunas de las críticas que han recibido, con un balance final de la experiencia de las *New Towns*.

En la segunda parte del capítulo, se tratará de ver cómo la experiencia de las *New Towns*, con sus aspectos positivos y negativos, puede servirnos en la actualidad para aplicarse a las distintas formas de desarrollo urbano. Se realiza un recorrido de lo que ha ido sucediendo en el Reino Unido desde que se liquidaron las *Development Corporations* y cómo se ha ido actuando frente a la necesidad de localizar nueva población. También en qué momento se retoman las *New Towns* como experiencia urbanística, qué criterios se pueden aplicar en la actualidad y las ventajas que ofrecen frente a otras situaciones como la realidad actual de la ciudad difusa.

4.1

Aportaciones de la experiencia de las *New Towns*

Anteriormente se ha comentado que las *New Towns* estuvieron durante un tiempo algo olvidadas en las publicaciones que trataban sobre temas urbanísticos, sin embargo en la última década han sido retomadas al detectarse la necesidad de volver a ellas para extraer las lecciones que ofrecen junto a los errores acumulados y poder así aprender de esta dilatada y completa experiencia.

En el año 2001 *The House of Commons* encargó al *Transport, Local Government and the Regions Committee* la realización de un estudio llamado *The New Towns: Their Problems and Future*, que se finalizó y presentó en julio del 2002. En él principalmente se estudian los problemas de las *New Towns*, la continuación de su gestión y su futuro, ya que después de haber sido liquidadas las *Development Corporations*, la realidad era que habían sido ignoradas en sus necesidades y debían de empezar a considerarse de un modo equivalente a cualquier otra ciudad, reiniciando la inversión en ellas y regenerándolas. Para su realización, se solicitaron informes¹ de muchas de las entidades implicadas en las *New Towns* para que ofreciesen su opinión, entre ellos los Ayuntamientos de varias de las *New Towns*, *English Partnerships*, *English Heritage*, John Walker² o T CPA, siendo finalmente treinta y siete los informes que se adjuntaron al estudio.

Algunas de las conclusiones y recomendaciones a las que llegó este estudio (*Transport, Local Government and the Regions Committee*, 2002) las podemos sintetizar en:

- La experiencia nunca había sido evaluada o valorada y era urgente hacerlo para identificar sus buenas prácticas y errores antes de considerar realizar ningún nuevo asentamiento.
- Era necesario invertir más en ellas y renovarlas, dado el mal mantenimiento de sus parques de viviendas y edificios públicos y la considerable extensión de sus áreas verdes.
- *English Partnerships* debía de trabajar más con las autoridades locales e incluso cederles áreas no estratégicas sin desarrollar para que las desarrollen.
- Se recomendaba desarrollar las *New Towns* para que alcanzasen sus objetivos de vivienda y población, en las que no se ha alcanzado.

¹ Entre los informes que se aportaron comentando aspectos de las *New Towns* se puede destacar el de John Walker, quien da una idea de los aspectos que quedan por estudiar sobre las *New Towns* e introduce algunas de las posibles lecciones que nos pueden ofrecer.

² John Walker ha sido, entre otros cargos, Presidente de la comisión de las *New Towns*, Director de la *Milton Keynes Development Association* y del *Central Milton Keynes Delivery Board*.

En noviembre del mismo año, el Gobierno contestó en un informe (HMSO, 2002) a las conclusiones y recomendaciones del primer informe aclarando ciertos aspectos y explicando cómo se iban a abordar. En sus conclusiones afirman que las *New Towns* han sido un éxito y que las lecciones aprendidas de su experiencia servirán para abordar la agenda de las comunidades sostenibles³ con las que pretendían solucionar la falta de viviendas asequibles y la utilización del suelo de un modo sostenible.

En ese momento, dada la necesidad de crear nuevas viviendas⁴, se debían de conocer previamente las bondades y lecciones a tener en cuenta antes de empezar a construir, para evitar los errores cometidos en el pasado. Por ello, han sido varias las entidades y personalidades que las han retomado para profundizar en los temas que pudiesen ser interesantes. Durante los últimos trece años se han realizado diversas publicaciones al respecto.

Otro estudio interesante es el que Jim Bennet publicó junto con el *Institute for public policy research* en 2005, *From New Towns to Growth Areas. Learning from the past*, donde se trata de extraer lecciones de las *New Towns* que sean aplicables a las *Growth Areas*.

Uno de los estudios más importantes es *Transferable lessons from the new towns* publicado en 2006 y realizado por la *Oxford-Brooks University*, siendo este el primero que se realiza en profundidad sobre las *New Towns*, analizando muchos aspectos de las mismas: su entrega y desarrollo, financiación, creación de comunidades, autoridades implicadas, logros económicos y competitividad, medio físico y diseño y planeamiento urbano, experiencia del usuario final y sostenibilidad a largo plazo.

El *New Towns: Follow-Up* publicado en 2008, y realizado a solicitud de la *House of Commons* por el *Communities and Local Government Committee*, retoma los trabajos iniciados por el anterior Gobierno manteniendo la necesidad de retomar las *New Towns* como experiencias de las que aprender antes de realizar las *eco-towns*⁵ y en la necesidad todavía no cubierta de invertir en las *New Towns* existentes.

En 2009 se publica *Learning from the past? Building community in new towns, growth areas and new communities*. Otros estudios, en este caso realizados por el TCPA, que se considera que aportan información relevante sobre las *New Towns* y sus posibles lecciones, son: *Best Practice in Urban Extensions and New Settlements de 2007*, *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 1: An Introduction to the UK's New Towns and Garden Cities de 2014*, *New Towns Act 2015? de 2014*, y *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 2* publicado en septiembre de 2015.

A pesar de la cantidad de estudios centrados en las *New Towns*, todavía quedan muchos aspectos por investigar para extraer de ellas nuevas lecciones y aprendizajes positivos o negativos que aún pueden ofrecer. Los aciertos o errores de las actuaciones no son absolutos, ya que pueden cambiar según la percepción y el punto de vista del momento histórico en el que se realizan, y de los conceptos y premisas de partida que se estén utilizando en cada caso.

Aportaciones

Muchas, sino todas, de las *New Towns* han cumplido con los objetivos de su designación, acomodar el exceso de población de las mayores conurbaciones, como ocurre en Harlow, o el fin de constituirse en un nuevo foco de actividad para una región en declive económico como en Milton Keynes.

Ya en el año 1965, F.J. Osborn reconocía el éxito de las mismas en el prefacio de la reedición del libro de Howard *Garden cities of to-morrow*, al haber cumplido su objetivo inicial de descongestionar las ciudades superpobladas y crear empleo más allá del cinturón verde permitiendo la renovación de la ciudad central con mayor espacio y estándares humanos.

³ En el año 2003 se aprobó el *Sustainable Communities Plan*.

⁴ En ese momento existía la necesidad de construir tres millones de viviendas en el Reino Unido y se planteaba construir las repartidas en cuatro áreas del territorio, las conocidas como las *Growth areas*, que se explican más adelante.

⁵ Las *eco-towns* son mini *new towns* de entre 5.000 y 20.000 viviendas sostenibles y eficientes energéticamente, con nivel cero de emisión de carbono, y era el modo en el que se iban a construir las viviendas que se necesitaban.

Under the New Towns Act of that year [1946] about twenty towns, essentially conforming to Howard's Garden City definition, have been founded in Great Britain. Those now nearing completion have proved remarkably successful as places to live in and efficient centres of modern industry. Moreover, taken together they more than pay their way as national investments. They have aroused intense interest throughout the world as demonstrations of the practicability of the relief of congestion in overgrown cities by some planned dispersal of people and workplaces to new towns beyond reserved green belts, thereby permitting central renewal on more spacious and humane standards. ⁶ (Howard, 1965)

Un estudio más actual, las conclusiones del informe en el que el Gobierno contesta al texto *The New Towns: Their Problems and Future*, concluye del mismo modo defendiendo la experiencia y considerándolas un éxito.

The New Towns have played a crucial role in achieving and establishing new settlements in a very short time. The New Towns have provided houses, jobs and facilities to over two million people who have chosen to make their home there; this can only be viewed as a policy success. The New Towns still have much to offer the regions in which they are located especially with regard to opportunities for sustainable growth. ⁷ (HMSO, 2002)

En uno de los últimos estudios publicados sobre las *New Towns*, el de *New towns and garden cities – lessons for tomorrow. stage 1: An introduction to the UK's new towns and garden cities* del TCPA, de nuevo se afirma que efectivamente han sido un éxito, estando entre las comunidades más avanzadas y exitosas demostrando la fuerza de sus planes, de su rol clave en el desarrollo de las comunidades y el de la inversión pública a gran escala (devuelta con intereses), así como en la rapidez en la entrega de las nuevas ciudades.

The New Towns and Garden Cities are among the UK's most successful and progressive communities. [...] The New Town approach has demonstrated the strength of the masterplan, the key role of community development, the role of mass public investment in urbanisation (repaid with interest) and speed of delivery. ⁸ (TCPA, 2014)

Como se demuestra y defiende en las citas anteriores, y en otras que no han sido transcritas, las *New Towns*, se han considerado en distintos momentos de su historia como experiencias exitosas en su conjunto. Además de cumplir en su mayoría los objetivos principales, las *New Towns* han ofrecido otra serie de beneficios a las comunidades y a sus habitantes, así como lecciones de urbanismo y de arquitectura.

Objetivos de su creación

El primer y principal objetivo de las *New Towns* era el de resolver el problema de la superpoblación de las ciudades después de la Segunda Guerra Mundial y servir de espacio al excedente de habitantes de las metrópolis para realojarlos en ellas. Se pretendía mejorar su nivel y calidad de vida y además ofrecerles un empleo en la misma ciudad. Este objetivo se puede considerar cubierto, ya que han ofrecido la posibilidad de abandonar las condiciones pésimas de las viviendas en las que habitaban y conseguir otras condiciones con más atributos y mejores calidades, como espacios abiertos ajardinados y viviendas que les permitían tener cubiertas sus necesidades con un cierto nivel de calidad de vida.

Desde el punto de vista político y económico, podemos distinguir, sin embargo, dos opciones en los planteamientos y objetivos para crear *New Towns*. Unas fueron creadas únicamente como respuesta a la superpoblación de Londres y otras grandes ciudades y otras *New Towns* buscaban además servir como nuevos puntos de desarrollo territorial, ser nuevos focos económicos en regiones que poseían una industria en declive o ser un foco económico de atracción en áreas donde no existía ninguno.

⁶ Trad: Dentro del *New Towns Act* de 1946 sobre veinte ciudades, esencialmente ajustadas a la definición de las Ciudades Jardín de Howard, han sido fundadas en Gran Bretaña. Aquellas que están siendo terminadas en estos momentos han probado ser notablemente exitosas como espacios donde vivir y como centros eficientes de industria moderna. Además, en su conjunto cubren las inversiones nacionales que permitieron crearlas. Han creado interés alrededor del mundo como demostración de la viabilidad de la descongestión de las grandes ciudades por medio de una dispersión planificada de personas y empleos hacia las nuevas ciudades más allá de los cinturones verdes permitiendo la renovación central y unos estándares más espaciosos y humanos.

⁷ Trad.: Las *New Towns* han jugado un papel crucial al alcanzar y establecer nuevos asentamientos en un periodo muy corto de tiempo. Las *New Towns* han provisto con viviendas, empleo y servicios a más de dos millones de personas, quienes han elegido formar su hogar allí; esto sólo puede ser visto como una política exitosa. Las *New Towns* todavía tienen mucho que ofrecer a las regiones en las que se localizan, especialmente en oportunidades de crecimiento sostenible.

⁸ Trad.: Las *New Towns* y las *Garden Cities* están entre las comunidades más progresivas y exitosas. El enfoque de las *New Towns* ha demostrado la fuerza de sus planes, de su rol clave en el desarrollo de las comunidades y el de la inversión pública a gran escala (devuelta con intereses) así como en la rapidez en la entrega de las nuevas ciudades.

Equipos de trabajo multidisciplinarios y las *Development Corporations*

Hay un cierto acuerdo en que fue un éxito la organización de equipos multidisciplinarios, la colaboración entre ellos y trabajar mano a mano con el gobierno comprometidos con la idea de aunar esfuerzos para construir un gran proyecto que beneficiara a sus futuros habitantes. Al ser un proyecto mayoritariamente público, o al menos bajo la supervisión del gobierno, los intereses no podían ser un sumatorio de los de cada uno de los participantes; las distintas autoridades locales con intereses propios, o los arquitectos y promotores que, en general, habrían buscado el interés personal, la fama o el beneficio económico (algo que tristemente nunca ha dado ni dará resultados tan coordinados y fieles en la búsqueda del bien común).

Para abordar un proyecto de estas características y dimensiones era necesario el trabajo y acuerdo entre todas las partes implicadas. No perdiendo de vista que el proyecto no se finalizaría hasta años más tarde, por lo que además el plan y las medidas a tomar debían de ser flexibles y adaptables a necesidades cambiantes.

Por lo tanto, otro aspecto muy importante de su éxito fue el ver las *New Towns* como algo modificable y adaptable a las necesidades del momento, el aprendizaje de los errores del pasado; antes de realizar las nuevas generaciones de *New Towns* se volvía al modelo utilizado en la generación anterior para detectar en qué podían ser mejoradas.

Más allá de la calidad de su arquitectura y urbanismo, lo más importante de las *new towns* fue el método aplicado. Siguiendo los planteamientos científicos de la tradición del positivismo y de la filosofía de la ciencia, cada generación de *new towns* se basó en un programa permanente para la corrección de los defectos tras el análisis profundo y sistemático de los resultados obtenidos en las ciudades ya realizadas; un riguroso método de hipótesis, proceso y verificación en el que se tuvieron en cuenta los niveles de satisfacción de sus habitantes. (Montaner, 2015)

Las *New Towns* poseían una herramienta muy potente y que ha permitido que un desarrollo urbanístico de su escala se llevase a cabo. Las *Development Corporations* estaban cargadas de atribuciones, entre ellas la más importante era la de poder adquirir grandes extensiones de tierra donde se construirían las nuevas ciudades, lo que facilitó enormemente el proceso de creación de las mismas.

Las escalas de ordenación territorial y local

Las *New Towns* trataban de favorecer el reparto racional de flujos demográficos y de actividades para establecer nuevos equilibrios territoriales que evitaran las disfunciones propias de las grandes aglomeraciones. Se concibe el territorio a escala regional y nacional, no solo local, y las soluciones necesarias se plantean a esa escala.

Las estructuras urbanas y los espacios públicos

En las *New Towns* subyace un control de la forma y de la distribución de usos fiel a los principios de la cultura urbanística de la que evolucionan y del momento en el que se diseñan. Los sistemas de relación entre los elementos de su estructura: viario, verdes, dotaciones, parcelario, edificación, espacios libres, aseguraban la legibilidad del conjunto y la consecución de los objetivos de interés general. Su configuración se materializó a través del proyecto urbanístico y del paisaje evitando así la desagregación del espacio urbano y la agresión sobre el territorio, en el caso de ampliar las ciudades infinitamente.

En cuanto a la mezcla de usos, incorporan áreas de centralidad que acogen los espacios de uso colectivo, y zonas productivas en localizaciones bien comunicadas. Las *New Towns* han sido capaces de ofrecer viviendas asequibles para los nuevos habitantes. (TCPA, 2014)

Las redes de transporte han sido reconocidas por su buena accesibilidad y por retrasar la gestión viaria en muchas de las *New Towns*. (TCPA, 2014)

No hay duda, tampoco, de que la construcción de estas ciudades permitió la creación de muchos puestos de trabajo e industrias especializadas con valor añadido en innovación y experimentación. Y que favorecieron y sirvieron de foco de atracción para la inversión de capital industrial y servicios en los territorios en los que se levantaron. Las contrapartidas fueron casi siempre positivas.

Las relaciones campo-ciudad.

Las *New Towns* son ciudades ligadas a un territorio que participaron del mundo rural en el que se asentaban en la medida en que reconocían la herencia de sus valores preexistentes⁹ y sus cualidades medioambientales. Fueron además herederas de la Ciudad Jardín promotora del salto respetuoso de la ciudad tradicional al campo.

Naturaleza y ciudad

Las *New Towns* tratan de mantener y enfatizar las características naturales y los elementos del paisaje que posee el área designada para su localización, integrándolas en su estructura verde como factor decisivo y determinante del carácter que debía asumir la ciudad. Además de los espacios verdes existentes, se crean otros nuevos de distinta escala asociados a la ciudad y a las viviendas y que se conectan con los primeros. En las nuevas ciudades se compensó la artificialización del suelo urbanizado con la incorporación de elementos naturales y zonas verdes, un tema que se interiorizó en los proyectos como punto de partida: el tratamiento del paisaje y su labor medioambiental.

Uno de los mayores logros de las *New Towns* (TCPA, 2014) fue y ha sido la creación de generosos espacios verdes y parques públicos donde la población podía descansar, y disfrutar de la relación directa con la naturaleza y el campo. En general, la proporción de espacios verdes de uso colectivo, para desarrollar actividades en común y para deportes al aire libre es mucho mayor en las *New Towns* que en otras ciudades tradicionales con poblaciones similares.

Urbs & civitas. Comunidades creadas

Las *New Towns* pretendían cubrir las necesidades básicas de los ciudadanos bajo su doble condición de habitante, consumidor de espacios, y de ciudadano, miembro de una organización propia de las democracias participativas¹⁰. La relación inseparable entre ambos términos, lo físico y lo social, permite defender ciertos compromisos en la configuración de sus proyectos que decantaron la forma y la coordinación funcional y ciudadana de sus distritos y unidades vecinales.

Muchos de los programas comunitarios establecidos por las *Development Corporations* siguen vigentes en muchas de las *New Towns*, y los resultados de una encuesta realizada a sus habitantes muestra que les gusta vivir en ellas y que poseen un sentido de orgullo cívico. (TCPA, 2014)

Densidad

En los tres ejemplos estudiados hemos encontrado densidades diferentes. Bajas densidades en Harlow y en Milton Keynes con edificación de baja altura, Thamesmead plantea un juego de agrupaciones parcelarias más densas que las otras, en las que dominan las *terraced houses* y las agrupaciones en *clusters*. La Ciudad Jardín y la Modernidad avalaron densidades diferentes y dos formas de concebir las distancias necesarias entre edificaciones: una, para proteger la privacidad y la continuidad del paisaje y, otra, para restituir la cota natural del terreno y asegurar un soleamiento y ventilación natural óptima. No es en general el nivel de densidad por el que aboga el desarrollo urbano sostenible, pero sí responde a las preferencias y a la cultura mayoritaria del pueblo anglosajón.

Sostenibilidad

Respecto a la sostenibilidad, un concepto relativamente nuevo, las *New Towns* lejos de ser obsoletas, son un ejemplo a seguir ya que cumplen con muchas de las premisas que se exigen a los nuevos desarrollos urbanos en la actualidad. La cantidad de zonas verdes y la relación de los espacios ajardinados con otras funciones urbanas, el control del crecimiento de la población, las relaciones de respeto frente a la naturaleza y el territorio inmediato, el equilibrio

9 Su tratamiento y ordenación es deudor, además, de los postulados de Howard, lo que remite doblemente a la ruralidad o a la incorporación de las cualidades que el campo podía ofrecer a la ciudad.

10 L. Mumford apoyará las iniciativas de las *New Towns* y la herencia comunitaria de los planteamientos de Ciudad Jardín ya que entiende que la participación en la vida de la ciudad es el verdadero corazón de la existencia de la ciudad.

social y la igualdad de oportunidades, entre otras, son cuestiones básicas que responden a los compromisos de los asentamientos sostenibles.

Críticas

Las críticas que han recibido las *New Towns* vinieron de la mano de arquitectos, críticos y teóricos, así como de ciertos colectivos y habitantes. Algunas de ellas son errores que han sido corroborados por varios autores, o que se repiten en más de uno de los ejemplos, estas son lecciones que hay que aprender para no ser repetidas en futuros desarrollos. Sin embargo, se alude también a otras críticas de personas que bien han opinado sin estar suficientemente informadas, sin haber estado en las citadas ciudades, o que no han llegado a entenderlas en su totalidad.

*The urban dispersal of the English working classes met with much hostility and misunderstanding from more than few social critics and cultural commentators who should have known better. The fears and criticisms which were generated by the new estates were stimulated by an extraordinary pervasive anti-suburban myth in English culture.*¹¹ (Clapson, 1998)

Muchos de los problemas o críticas que han recibido se achacan a que son *New Towns*, asentamientos urbanos nuevos sin historia, y por ello no debe considerarse una solución válida, aunque en realidad los problemas sociales, de vivienda o de falta de dotaciones o equipamientos son los mismos que pueden sufrir las ciudades tradicionales. Ya en los primeros años, tras ser designadas y empezar a construirse, fueron varios los autores que las criticaron, como Richards en 1953 en su artículo *Failure of the new towns*, (Richards, 1953).

Sus habitantes, sin embargo, suelen opinar de forma distinta valorando el estilo de vida que les permite mantener después de tanto tiempo. (TCPA, 2014)

Algunos de los fallos que se les atribuye no son necesariamente debidos a un mal diseño urbano, o a un enfoque erróneo del problema de alojamiento, sino que se deben a **la mala interpretación de sus planes** o a la forma de **materialización de los mismos**, al no ser desarrollados completamente como fueron pensados y concebidos. Sirvan como ejemplo los modelos estudiados: los accesos de circulación rodada a Harlow no fueron construidos como se proyectaron, en Thamesmead varios de los problemas son atribuibles al desarrollo incompleto de la ciudad, ya que sólo se completaron las primeras fases siguiendo fielmente la propuesta, en Central Milton Keynes, los usos no se mezclan en las manzanas como se había previsto, limitando la actividad ciudadana más allá de los límites de cada edificio.

Tampoco han logrado siempre su propósito de ser **entidades urbanas auto-suficientes** o auto-contenidas y han acabado siendo dependientes de una metrópoli mayor. Por ejemplo, respecto al empleo; muchos habitantes siguen viajando a otras ciudades diariamente para trabajar, algo que se quería evitar cuando se construyeron. Sin embargo, los habitantes de estas mismas *New Towns* creen que, en general, se alcanzaron sus objetivos, del mismo modo que lo han puesto de manifiesto otros muchos profesionales.

Otras de las críticas recibidas se refieren principalmente a **mala calidad de construcción** de algunos de los edificios y viviendas de las *New Towns*. Estos fallos, en ocasiones, fueron debidos al alto grado de experimentación e innovación técnica aplicado, así como al uso de nuevos materiales constructivos. En los casos en que esto ha ocurrido en barrios completos, la renovación de los mismos es o ha sido completamente necesaria, (TCPA, 2014). **El escaso mantenimiento** es otra de las razones por la que son mal vistas, esto es especialmente importante en los espacios públicos y las áreas verdes (TCPA, 2014).

También se han criticado por favorecer la **desintegración del concepto tradicional de ciudad**, por la pérdida de los atributos típicos de las ciudades del siglo XIX, entre ellos la compacidad de su tejido residencial. La **baja densidad** utilizada ha sido también otra de las críticas, con una

¹¹ Trad.: La dispersión urbana de las clases trabajadoras inglesas se encontró con mucha hostilidad y malos entendidos de unos cuantos críticos sociales y comentaristas culturales, quienes deberían haberlo comprendido mejor. Los miedos y críticas que fueron generados en los nuevos barrios, fueron estimulados por un extraordinario y generalizado mito anti-suburbano de la cultura inglesa.

media de 30 viviendas por hectárea, la misma que proponía Howard para la Ciudad Jardín, y con la construcción de casas de dos alturas con jardín propio favoreciendo una visión monótona de la ciudad y una ocupación excesiva de la tierra cultivable, *greenfield*. Pero la realidad confirma que los residentes ingleses siguen prefiriendo las bajas densidades urbanas y la tipología de edificación unifamiliar, viviendas con jardín propio frente a las altas densidades de los centros urbanos y las viviendas en altura.

Las *New Towns* pretendían conseguir una realidad social moderna y equilibrada, aunque no siempre se alcanzó esa muestra representativa de **mixtura social**. Los habitantes sufrieron al principio lo que se ha llamado el *New Town Blues*, el no sentirse arraigados en estas nuevas ciudades, viviendo lejos de sus familias y lugares de origen; aunque esta situación ha ido desapareciendo con el tiempo ya que las nuevas generaciones sí que las asumen como propias, al haber nacido y crecido allí.

Balance final

Una de las cuestiones fundamentales en el diseño y eficiencia de las bases de los planes para las *New Towns* era poner límites a las poblaciones que estas iban a tener para evitar que sucediese lo mismo en ellas que lo que había ocurrido en las ciudades de las que partían sus pobladores. Los arquitectos y urbanistas, por medio de la planificación y el diseño, se encargaron de mejorar las condiciones de vida y crear las nuevas oportunidades que podía ofrecer un asentamiento modélico a sus habitantes. Tanto en la *New Towns* como en los modelos previos de ciudad jardín, los urbanistas y responsables de la gestión apostaron por una estructura urbana racional y unitaria y con unas formas construidas capaces de ayudar a vencer los problemas sociales y económicos del pasado y crear un clima de convivencia favorable. En algunos casos consiguieron lo que se proponían, en otros los resultados obtenidos no fueron tan buenos.

La experiencia urbanística de las *New Towns* ha sido tomada como ejemplo y aplicada posteriormente en muchos países como Francia, Holanda, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Estados Unidos o Japón entre otros, sirviendo del mismo modo para solucionar efectivamente los problemas de superpoblación en las metrópolis y de la mejora de las malas condiciones de habitabilidad en sus viviendas.

Las *New Towns* se han ido adaptando a los cambios de la sociedad, a las necesidades y expectativas de sus habitantes, y actualmente siguen un proceso de ampliación y evolución equiparable al de cualquier otra ciudad. Después de haber pasado entre 45 y 70 años desde la designación de las *New Towns* muchas de ellas han empezado a sufrir o han sufrido ya renovaciones en sus infraestructuras, sus edificios públicos o reformas en las viviendas, debidas bien al tiempo pasado o a defectos de construcción. En estos casos, se debe tratar de no desvirtuar lo esencial de su constitución, pero sí de ajustarlas a las exigencias más elevadas de sus colectivos actuales. Del mismo modo que se pueden adulterar los atributos y las relaciones entre los elementos de un escenario histórico, puede perder su sentido original y su propia coherencia interna un marco urbano diseñado bajo los presupuestos de la ciudad moderna.

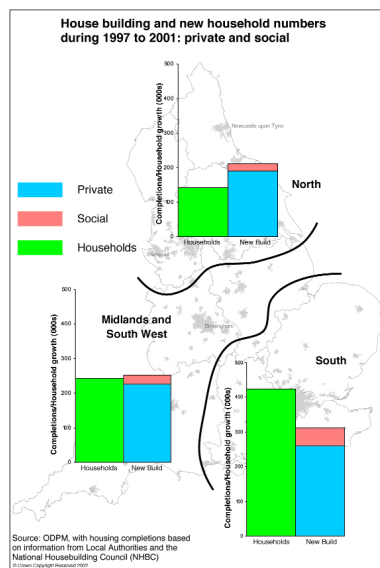
Al ser ya ciudades maduras sufren también los mismos problemas que las ciudades creadas y construidas en un período más largo de tiempo. En su caso, a falta de un centro histórico o unos tejidos con valor patrimonial añadido por su antigüedad, ofrecen una fisonomía regulada y ordenada que requiere, al igual que los espacios más sensibles de las ciudades con más historia, un respeto por la coherencia del conjunto y un mantenimiento y mejora de sus condiciones urbanas.

Las *New Towns* Británicas han conseguido alojar a dos millones setecientas mil personas en un millón ciento cincuenta mil viviendas, siendo estas un 4,3% del total de viviendas existentes en el Reino Unido¹². Han conseguido alcanzar mayoritariamente sus objetivos y han devuelto con creces la inversión realizada para su construcción. Ciertamente es que han tenido fallos y errores, algo casi inevitable en experiencias de su escala y dimensión, con gran cantidad de aspectos a tener en cuenta frente a nuevos avances arquitectónicos o urbanísticos.

¹² Datos de 2014. (TCPA, 2014).

Las nuevas formas de desarrollo urbano, la ciudad actual y las *New Towns*

4.2



4.1_1997-2001 - Comparativa de las viviendas existentes y las construidas por entidades públicas y privadas.

Fuente: (ODPM 2003)

Después de décadas de estar en funcionamiento, el plan de creación de las primeras *New Towns* se detiene y se abandona la idea de construir nuevas ciudades, concentrando los esfuerzos en la expansión de las ciudades o en intervenciones de renovación de tejidos consolidados. Posteriormente se generan las dos últimas fases y finalmente, después de haber sido construidas aquellas designadas se liquidan las *Development Corporations* en 1992.

Las *New Towns*, se desarrollaron modificando sus características y necesidades adaptándose a las condiciones del momento, tuvieron una gran inversión pública y una profunda investigación y crearon, casi sin quererlo, un modelo urbanístico que sería repetido en otros muchos países para dar respuesta a problemas equivalentes. En los más de sesenta años pasados desde la creación de las mismas no se ha creado ni aplicado ninguna solución equivalente ni que haya tenido la influencia que tuvieron las *New Towns*.

Desde el momento en el que se disolvieron las últimas corporaciones el enfoque tomado por el Reino Unido para dar solución a la necesidad de viviendas ha sido variado. Se han modificado también las condiciones de intervención y los retos a los que se enfrentó el planeamiento entonces, los retos actuales son distintos. Por ejemplo, tanto en Gran Bretaña como en otros países, las intervenciones urbanas en la actualidad suelen partir en más ocasiones de inversiones privadas que públicas. Y las intervenciones a gran escala, como las que hubo después de la guerra parece, o parecía difícil, que se volvieran a producir. Los crecimientos en general son de menor entidad y existe una mayor relación y dependencia respecto a las ciudades cercanas.

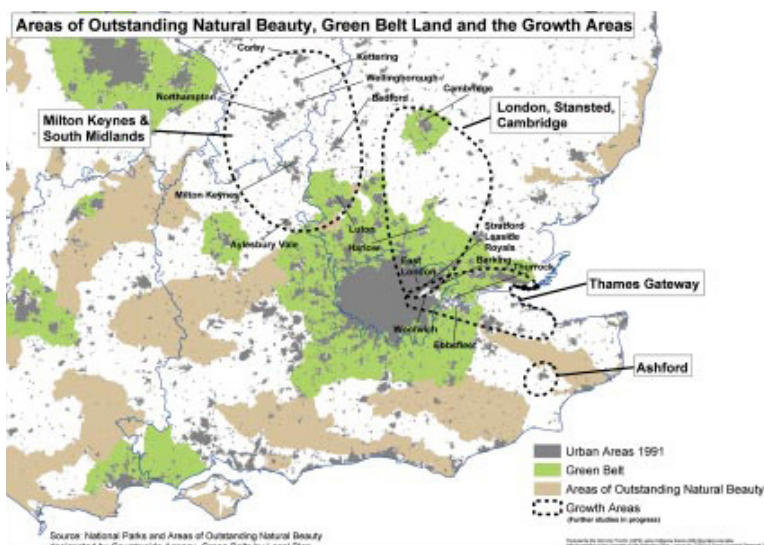
En la década de los noventa y la primera del siglo XXI, la mayoría de las intervenciones fueron realizadas como expansión de ciudades existentes o como desarrollos suburbanos dispersos.

A principio de la primera década del 2000 se requiere de nuevo la construcción de nuevas viviendas en el Reino Unido. En el ***Sustainable Communities Plan de 2003***, se propone la estrategia de albergar a estos nuevos habitantes en puntos geográficos donde la población estaba disminuyendo. Se pretende la utilización de espacios desaprovechados por usos obsoletos o degradados, áreas *brownfield*, así como el ampliar los márgenes de ciudades con actuaciones de promoción tanto pública como privada, integrando a las comunidades existentes y construyendo con unas densidades medio-altas. (Bennet, 2005)

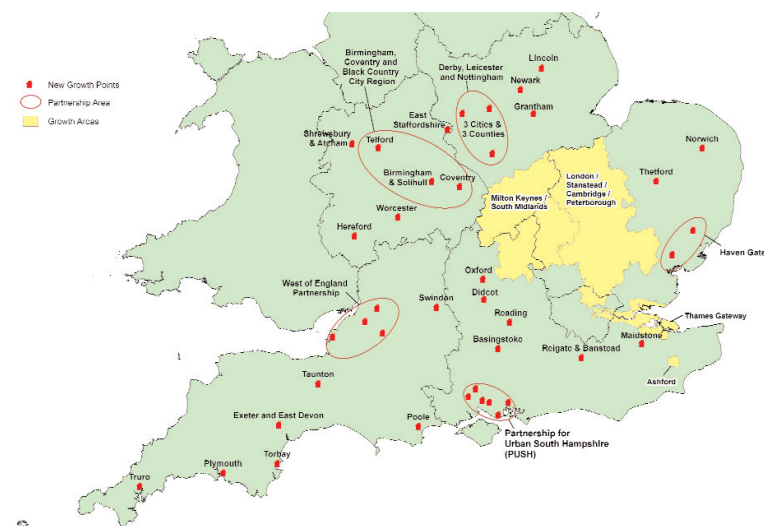
Estos barrios propuestos no deben ser únicamente barrios residenciales, como se explica en el plan, las inversiones sólo en residencias y sin tener en cuenta otras necesidades de la población, pueden ser una pérdida de dinero. El desarrollo de las comunidades, a nivel económico, social y medioambiental debe respetar las necesidades de las generaciones futuras, además de ser un éxito en la actualidad. Esta es la clave para soluciones duraderas, no para las provisionales; es determinante la creación de comunidades que puedan sostenerse por sí mismas y adaptarse a las demandas de la vida moderna. Lugares donde la gente quiera vivir ahora y quiera seguir viviendo en un futuro. (ODPM, 2003)

Las cuatro *Growth Areas* (áreas de crecimiento) seleccionadas fueron las siguientes:

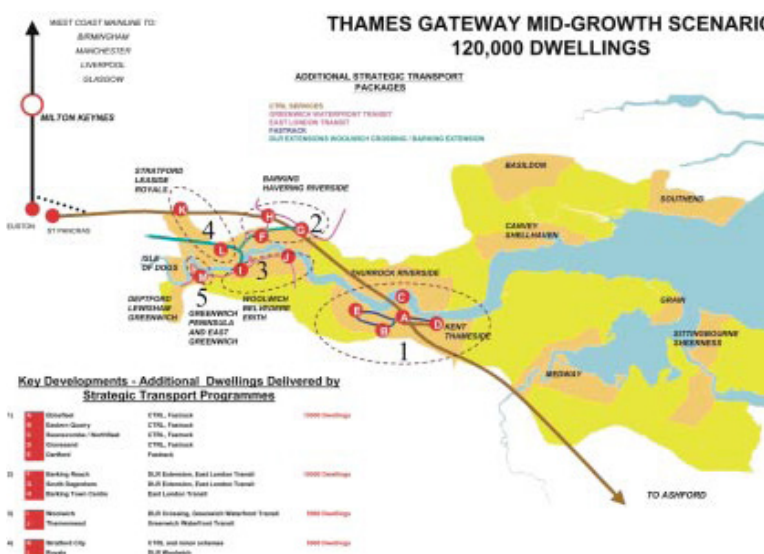
1. The Thames Gateway
2. Ashford
3. London-Stansted-Cambridge-Peterborough corridor
Este eje territorial posee una cadena de ciudades de tamaño medio; tres de ellas nacieron como *New Towns*, desarrolladas a lo largo de dos corredores ferroviarios de gran velocidad desde Londres y separadas por espacios verdes.
4. Milton Keynes-South Midlands
Cubre un área de 4.850 km² y localizada en el centro de Inglaterra, entre Londres y Birmingham. Con ciudades importantes como Milton Keynes, Northampton, Luton y Bedford.



4.2_Greenbelts y áreas de crecimiento.



4.3_Areas y puntos de crecimiento.



4.4_Area de crecimiento del Thames Gateway.

| Comparison of the New Towns and Growth Areas Policies | |
|---|--|
| The New Towns Programme | Sustainable Communities Plan |
| Similarities: | |
| <ul style="list-style-type: none"> Objectives to increase housing supply, relieve housing pressures in overcrowded urban areas and provide good quality housing in specific industrial locations. A national programme, although not fully joined-up with regional policy, part of wider housing growth targets. | <ul style="list-style-type: none"> Objective to achieve a 'step-change' in housing supply and accommodate economic growth. Part of a national strategy, with distinct regional objectives. |
| Differences: | |
| <ul style="list-style-type: none"> Developed mostly on greenfield sites. Low density. Intended to be self contained communities. Initial focus on decentralization of people and jobs away from London. Public sector led development. The total target population increase for the English New Towns was over 1,500,000. | <ul style="list-style-type: none"> Emphasis on brownfield development. Medium to high density. Integrated with existing communities. Accommodating household and economic growth across three regions, alongside significant growth within London. Public/Private partnership approach to development. Target increase in the number of homes in the Growth Areas is for over 200,000 homes by 2016. |

4.5_Comparación entre las políticas de las New Towns y el Sustainable Communities Plan. Fuente: (Bennet 2005)



Above
Possible components of an eco-town.
4.6_Posibles componentes de una eco-town.



4.7_Quince posibles localizaciones para las eco-towns.

13 Las *eco-towns* serán pequeñas *new towns* de entre 5.000 y 20.000 viviendas, que explotarán el potencial técnico para crear nuevos asentamientos que consigan un desarrollo con un nivel cero de emisión de carbono y un modo de vida más sostenible usando el mejor diseño y arquitectura posible. Las claves del proceso que se quiere llevar a cabo son: Lugares con identidades distintas, y buenas conexiones con las ciudades cercanas en términos de trabajo, transporte y servicios. Conseguir un desarrollo con cero emisiones de carbono y ser al menos ejemplares en un área. Poseer una amplia variedad de equipamientos en la ciudad como escuelas secundarias, centros comerciales, empleo y ocio. Entre un 30% y un 50% de viviendas sociales con una mezcla de tamaños en las viviendas para favorecer el equilibrio social y varias posibilidades de tenencias de las mismas. Una organización que administre el desarrollo de la ciudad y que dé apoyo a la población, los negocios y los servicios de la comunidad.

14 Trad.: Sin la acción urgente de construir nuevas viviendas, los menores crecerán sin tener las mismas oportunidades de vivir cerca de sus familias, la gente joven tendrá problemas de conseguir un espacio al que llamar hogar y las personas mayores no tendrán la libertad ni el apoyo que necesitan.

En el año 2007, tras el receso económico y teniendo en cuenta la preocupación actual sobre la sostenibilidad y la necesidad de reducir las emisiones de carbono se propone el **Eco-towns programme** para dar respuesta a estos temas al tiempo que provean de suficientes viviendas. Se pretende con ellas alcanzar el objetivo anual nacional de construir 240.000 viviendas al año hasta 2016 y de reducir las emisiones de dióxido de carbono en un 80% en 2050, tomando como valor inicial el de 1990. (TCPA, 2014)

Se retoma una estrategia de nuevas ciudades y se definen en el *Eco-towns prospectus* (DCLG, 2007) una población de unos 25.000 habitantes para ellas, con unas condiciones clave a cumplir:

Eco-towns will be small new towns of at least 5 - 20,000 homes. They are intended to exploit the potential to create a complete new settlement to achieve zero carbon development and more sustainable living using the best new design and architecture.

The key features we want to achieve are:

(i) places with a separate and distinct identity but good links to surrounding towns and cities in terms of jobs, transport and services;

(ii) the development as a whole to achieve zero carbon and to be an exemplar in at least one area of environment technology;

(iii) a good range of facilities within the town including a secondary school, shopping, business space and leisure;

(iv) between 30 and 50 per cent affordable housing with a good mix of tenures and size of homes in mixed communities; and

*(v) a delivery organisation to manage the town and its development and provide support for people, businesses and community services.*¹³

Todas esas actuaciones se crearían por medio de la conjunción de los recursos del sector privado y de los poderes reguladores del sector público. Se decidieron las diez localizaciones finales de las quince *Eco-towns* propuestas. En el 2014, cuatro de ellas seguían en planeamiento, y North West Bicester inició su construcción en enero de 2014. Con el cambio de gobierno en 2010, las inversiones y el interés en esta propuesta fueron reducidos. (TCPA, 2014)

En 2011, con el nuevo Gobierno de coalición, se publica **Laying the Foundations: A Housing Strategy for England**, donde se explicita la necesidad urgente de dar respuesta a la falta de viviendas y se muestra de nuevo el interés en desarrollos a gran escala, en este caso planeados localmente, como parte de la solución para alcanzar las necesidades de vivienda del Gobierno.

*Without urgent action to build new homes, children will grow up without the same opportunities to live near their families, young people will struggle to get a place to call their own and older people will not have the choice and support they need.*¹⁴ (DCLG, 2011)

En 2012 con la publicación del **National Planning Policy Framework**, se continúa con la idea de los desarrollos a gran escala y se anuncia que estos deberían de seguir los principios de la Ciudad Jardín y de las *New Towns*.

The supply of new homes can sometimes be best achieved through planning for larger scale development, such as new settlements or extensions to existing villages and towns that follow the principles of Garden Cities.

Working with the support of their communities, local planning authorities should

*consider whether such opportunities provide the best way of achieving sustainable development. In doing so, they should consider whether it is appropriate to establish Green Belt around or adjoining any such new development.*¹⁵(DCLG, 2012)

En 2014 se publica **Locally-led Garden Cities**, donde se profundiza y se definen cómo deberían de ser estas nuevas ciudades y que características deberían de cumplir.

Las propuestas que se presenten deben de planearse al menos para 15.000 viviendas y serán las autoridades locales las que decidan cómo deben de ser realizadas y en qué lugares deben realizarse. A diferencia de las *eco-towns*, este tipo de desarrollo es una solución local, no impuesta desde el Whitehall. Siendo una alternativa más planeada y estratégica que la dispersión urbana alrededor de comunidades existentes. El Gobierno, sin embargo, ofrecerá ayuda a aquellas autoridades locales que sean ambiciosas en términos de escala y entrega, que marquen altos estándares de diseño y calidad y la provisión de espacios verdes, siempre basadas en los principios de la Ciudad Jardín y de las *New Towns*. (DCLG, 2014)

Desde entonces el debate de las nuevas *Garden Cities*, o *New Towns* sigue en marcha, ya existen algunas autoridades locales que han mostrado interés y se están generando discusiones y estudios al respecto.

La TCPA, como en otras ocasiones sigue en primera fila ofreciendo sus estudios sobre ciudades jardín y sobre nuevas ciudades. En 2014 publicaron *New Towns Act 2015?* donde se estudia de qué modo puede ser actualizada la ley de ciudades nuevas de 1946. A finales de ese mismo año, publicaron el *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 1*, y acaba de salir publicado en septiembre de 2015 el *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 2*, donde tomando como referencia las experiencias previas de las *Garden Cities* y las *New Towns* se empiezan a forjar ideas de dónde deben ser construidas, qué organización debe construir las, su financiación, cómo deben ser gestionadas en el futuro o el apoyo público a recibir. También muy recientemente, el 15 de septiembre de 2015, se han realizado unas conferencias *New towns - past present and future*¹⁶ donde se ha tratado de dar respuesta a las siguientes preguntas: (TCPA, 2015)

- ¿Cuál es el legado del *New Towns Act* y de las *New Town Development Corporations* en las ciudades que entregaron?
- ¿A qué retos se enfrentan las *New Towns* hoy? ¿Podrían haber sido evitados?
- ¿Cómo puede actualizarse el *New Towns Act* para que sea capaz de realizar las *Garden Cities* lideradas localmente y que cumplan los principios de las Ciudades Jardín?
- ¿Cuáles son las oportunidades y retos de la inversión del sector privado en las nuevas *Garden Cities*?
- ¿De qué modo se pueden crear nuevas *Garden Cities* que sean genuinamente asequibles para todos?
- ¿Qué pasos se necesitan para elaborar un programa para las nuevas *Garden Cities* de modo que produzcan beneficios excepcionales para las futuras generaciones?

Respuestas concretas frente a problemas globales

Como se ha visto a lo largo de la tesis, la forma de enfrentarse a los retos urbanos ha ido variando y modificándose a lo largo de la historia reciente del urbanismo en el Reino Unido, así como en otros países. Estas consideraciones nos sugieren algunos interrogantes.

¿Cuál es el mejor método y modelo para dar respuesta a estos retos? ¿Debemos construir nuevas ciudades? ¿O debemos ampliar las ciudades existentes con nuevos barrios y propuestas de extensión? ¿Cómo se debe construir de ahora en adelante?

15 Trad.: La provisión de nuevas viviendas, en algunas ocasiones, puede ser óptimamente conseguida, a través del planeamiento de desarrollos a gran escala o extensiones de viviendas que sigan los principios de la Ciudad Jardín. Las autoridades locales, trabajando con el apoyo de las comunidades, deben de considerar si tales oportunidades les ofrecen el mejor modo de realizar desarrollos sostenibles. Al hacer esto, deben de considerar si es apropiado o no establecer un cinturón verde alrededor o colindante a tales nuevos desarrollos.

16 <<http://www.tcpa.org.uk/pages/tcpaconference-and-report-launch-new-towns-past-present-and-future.html>> [Consulta: 17 octubre de 2015]

Estas y otras preguntas que se hacen ahora los profesionales y los estudiosos de la ciudad, son las mismas preguntas que se han venido haciendo desde los orígenes de la historia del urbanismo y de la creación de nuevos asentamientos urbanos. Y seguramente seguiremos haciéndolas en el futuro. Las condiciones y retos a los que nos enfrentamos, los avances tecnológicos, las demandas sociales y en general las necesidades de nuestro medio físico y cultural, varían con el paso del tiempo y, por ello, es posible que nunca se encuentre respuesta de un modo que sea permanente y universal, aplicable a cualquier lugar y situación.

Cómo abordar la construcción de nuevos crecimientos, ya sea por medio de planes de extensión de ciudades existentes o por la construcción de ciudades completamente nuevas, es un planteamiento que arquitectos y urbanistas de todo el mundo se han hecho y se siguen haciendo. No se trata en esta tesis de concluir cuál es el mejor modo de hacerlo, ni es uno de los objetivos principales de la misma. Sin embargo, sí que en estas páginas se pretende introducir una reflexión sobre la experiencia acumulada y tratar de ver el mejor modo de actuar, valorando y comparando los pros y contras de cada una de las soluciones, sus costes medioambientales, económicos, el nivel de ocupación y de resistencia del territorio, las relaciones con los asentamientos y regiones existentes o la provisión necesaria de equipamientos, infraestructuras y sistemas verdes, entre otros.

El TCPA defiende (TCPA, 2007) que la decisión de optar por una de las tres alternativas para afrontar el crecimiento de las ciudades, la regeneración de las ciudades, la construcción de nuevos asentamientos *-new towns-* o la expansión de ciudades existentes (o también, la conjunción de varias de estas soluciones ya que no son experiencias incompatibles ni opuestas) dependerá de la estrategia regional adoptada, la localización dentro de la región, los anteriores usos del suelo, *greenfield* o *brownfield*, las características del territorio, el tamaño estimado, su morfología y funciones. En cualquiera de los casos, se debe saber a priori qué tipo de comunidad y población ocupará las viviendas que se construyan, las densidades deseadas y la cercanía y el nivel de dependencia o independencia respecto de las demás ciudades, si es el caso.

Entre los distintos puntos de vista, existe una tendencia que defiende que la recomposición urbana o la expansión de núcleos existentes ofrecen un mejor resultado social, ya que evitan crear de la nada una estructura completamente nueva que puede percibirse por la población como un medio extraño. Es más sencillo integrar a nuevos residentes en un sistema ya consolidado que crear una nueva comunidad desde cero y sin nexos existentes con el territorio y entre la población. Es más económico crecer aprovechando infraestructuras existentes y, en su caso, ampliarlas que crear nuevas redes y servicios.

Sin embargo, existen otras ventajas si se opta por la solución de realizar nuevas ciudades. Autores como Ervin Yvan Galantay defienden la creación de nuevas ciudades, ya que devuelven a largo plazo el capital invertido por la nación para su creación y generan mayores beneficios que si se destinase a la renovación de las ciudades existentes. (Galantay, 1977)

Clapp (1971), amplía las ventajas que ofrece la construcción de una nueva ciudad frente a la expansión de una ciudad convencional o frente a la recomposición urbana. Las ciudades de nueva creación permiten desarrollar más libremente la disposición de los usos en ellas y la creación de la nueva comunidad, evitando problemas como la propiedad fragmentada, las políticas locales que pueden hacer que el proyecto no se realice correctamente o incluso que se lleve a cabo, como sucedió en Thamesmead.

In many ways the new town concept has functioned as the urban planners' model, to which could easily be attached related concepts or ideas such as the physically, socially, or economically balanced community, neighbourhood planning, separation of land uses, and optimum city sizes and densities. Established political structures, existing land use patterns, and heterogeneous populations have served to complicate the application of planning concepts. However, the new town concept has offered the prospect of a unique opportunity to plan the land use arrangement of a community relatively free from the constraints of prior

17 Trad.: El concepto de las *new towns* ha funcionado de muchos modos como el modelo de los urbanistas, al cual se le pueden asociar conceptos relacionados como las comunidades equilibradas físicamente, socialmente o económicamente, el planeamiento de los barrios, la separación de usos, densidades y el tamaño óptimo de la ciudad. Factores como las complicadas estructuras políticas, los usos del suelo existentes o unas poblaciones heterogéneas han servido para complicar la aplicación de los conceptos. En cualquier caso, el concepto de la *New Town* ha ofrecido la perspectiva de una oportunidad única de planificar y diseñar la distribución de usos de una comunidad, relativamente libre de las restricciones de patrones de desarrollo previos, de políticas locales, propiedad del terreno fraccionada y los factores que limitan la libertad de expresión y efectividad en un planeamiento convencional de la ciudad.

*development patterns, local politics, fragmented land ownerships, and other factors which limit freedom of expression and effectiveness in conventional city planning.*¹⁷ (Clapp, 1971)

En el mismo informe mencionado anteriormente, *Best Practice in Urban Extensions and New Settlements* (TCPA, 2007) para ofrecer nuevas viviendas, se proponía la construcción de nuevos asentamientos de menor tamaño que las *New Towns*, a distancias menores y no totalmente autosuficientes. Y, aunque sí que debían crear empleo, podían prescindir de algunos equipamientos. No tenían por qué poseer sus propios hospitales o centros de educación superiores, pudiendo depender en algunos aspectos de una metrópoli cercana mayor. Se trataría de pequeñas ciudades interconectadas, a las que se ha dado el nombre de *linked new settlements*¹⁸, con un transporte público eficiente que evitara el uso habitual del vehículo privado.

La concepción de este nuevo tipo de ciudades interconectadas y con relaciones de dependencia entre sí, debe de ser tratada a una mayor escala y con organismos regionales que dicten, dirijan y organicen las propuestas con una visión de conjunto. Un organismo superior que proteja y defienda los intereses públicos y los del conjunto de la sociedad, sobre los intereses privados y los locales de los pequeños ayuntamientos que puedan verse afectados por el plan regional.

Esta idea se defiende también en la Estrategia Territorial Europea (Comité de Desarrollo Territorial, 1999) donde se apuesta por el desarrollo de un sistema urbano policéntrico equilibrado, por una nueva relación entre los ámbitos rurales y urbanos, por fomentar estrategias integradas de transporte y comunicación que garanticen la igualdad de acceso a las infraestructuras y al conocimiento, y por el desarrollo sostenible, la gestión responsable y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural.

La elección de una solución u otra dependerá del caso concreto, siendo todas soluciones válidas. Ambas ofrecen oportunidades para la creación de desarrollos concentrados frente a la dispersión. Y pueden funcionar de un modo eficaz conjuntamente en áreas mayores, la conjunción de las dos soluciones, la expansión de las ciudades existentes y la creación de nuevas ciudades junto con la renovación de las ciudades existentes. En cualquiera de los casos, es muy importante estudiar previamente las necesidades y preexistencias del área y a partir de ahí desarrollar detenidamente los diversos aspectos.

Las nuevas experiencias urbanísticas deben tratar de organizar los temas claves para conseguir un desarrollo eficaz y equilibrado. Entre ellos el tráfico, la peatonalización de los centros y el zoning o la distribución racional de los usos del suelo. También existe un acuerdo respecto a la importancia de disponer de un sistema de transporte público de calidad, y servicios concentrados a una distancia salvable a pie desde las viviendas.

Otro de los compromisos de partida en esas propuestas será considerar las zonas verdes como un valor añadido y repartirlas de modo que cualquier vecino pueda acceder a ellas con facilidad. La provisión de espacios verdes sigue siendo clave, pensando en asentamientos respetuosos y adaptados a las condiciones naturales y geográficas del lugar.

Se trata de apostar por una inserción compatible e integrada con el entorno. En la actualidad, se defiende el desarrollo de las nuevas operaciones urbanísticas sobre *brownfield*, áreas que sólo predominan en las grandes ciudades y en raras ocasiones en las áreas rurales. Es importante también saber cómo estas nuevas ciudades o expansiones urbanas se relacionarán con las preexistentes y con el territorio en el que se insertan, con los espacios construidos, los paisajes rurales de mayor o la naturaleza preservada.

En caso de ser ciudades, habría que tener en cuenta las distancias a las que se encuentran de otras, para ver si podrían llegar a constituirse en algún momento en conurbaciones o podrían mantener la autosuficiencia necesaria y constituirse en una red de ciudades policéntricas. En algunos casos, debido a la cercanía de otras poblaciones, a la fácil conexión entre ellas y a la actual movilidad laboral, esto será prácticamente inevitable. De cualquier modo, siempre será

¹⁸ El término de *New Town* utilizado desde los años cuarenta a los ochenta del pasado siglo se ha sustituido, o se utiliza simultáneamente junto con el de *new settlement* (nuevo asentamiento).

preceptivo proveerlas con unas dotaciones, para evitar que sean ciudades dormitorio, donde la falta de servicios y de actividad haría que se convirtieran en lugares solitarios durante gran parte del día.

En cualquier caso, desde el punto de vista de las recomendaciones de la Unión Europea, las características que las ciudades deben asumir para funcionar mejor parten de elevar densidades y de adaptarlas, según las subáreas de la ciudad, a otras más densas en los nodos consolidados y más bajas cuanto más se alejen de ellos. Así como cierta variedad en las tipologías de las viviendas para potenciar la convivencia entre estratos sociales diferentes y formas familiares variadas y distintas variantes de uso en propiedad o alquiler del espacio construido que asegure una mayor cohesión social.

La ciudad difusa frente a las *New Towns*.

La respuesta que se da en ocasiones, demasiadas incluso, a la necesidad de la vivienda es el desarrollo urbano sin control ni estrategia o estructura alguna, lo que conocemos como ciudad difusa o *sprawl*.

Esta ciudad suele estar basada en la comunicación por carretera y se va extendiendo como una mancha de aceite sobre el territorio adosada a los ejes y redes de transporte principales, siendo esta su característica principal, la conexión rápida con las ciudades de las que surgen. Esto las convierte en un continuo construido, con un uso mayoritariamente residencial, que no posee los servicios, las instalaciones, empleos o dotaciones necesarias, provocando además un continuo flujo de tráfico de salida entrada a la ciudad central. Pretenden ser una solución, sin la planificación necesaria, para cubrir la necesidad de creación de nuevas viviendas, únicamente teniendo en cuenta su cercanía a áreas que sí les brindan estos servicios y dotaciones.

En otras ocasiones se localizan en áreas de especial importancia paisajística, destruyendo el carácter propio de las mismas y privando a la mayor parte de los habitantes de la región de la posibilidad de disfrutar de ellas.

Porque esas pequeñas unidades bunquerizadas, que están salpicando desordenadamente el territorio, están situándose precisamente en los mejores sitios del paisaje, produciendo una evidente privatización de derechos colectivos. (Terán (de), 2001)

Pueden servir como ejemplo de tejidos monofuncionales y depredación del territorio los llamados Planes de Actuación Integrada (PAIs) desarrollados durante la última década en la Comunidad Valenciana consumiendo superficies de huerta o de costa de gran valor paisajístico y cultural. Son planes que desarrollan sectores o unidades de ordenación que se plantean grandes crecimientos urbanos, incluso con extensiones en superficie y población que doblan y superan con creces a las existentes en la ciudad de origen. Estas extensiones se conciben como barrios dormitorio, y en muchas ocasiones con escasa previsión de los equipamientos que permiten cubrir las necesidades básicas de la primera residencia e introducir un mayor nivel de actividad ciudadana. La estructura urbana que proponen no es clara ni funcional, y tampoco propicia las relaciones necesarias para conformar una unidad de ordenación coherente y equilibrada, se distribuyen en manzanas aisladas por el sistema viario con un único uso, el residencial. No se relacionan con su entorno construido y hacen caso omiso de los elementos que definen los tejidos colindantes. Sus sistemas de espacios verdes son la suma de los espacios residuales y no suelen estar conectados entre sí ni con los espacios verdes de escala territorial.

También, se han multiplicado por doquier las urbanizaciones de baja densidad, inicialmente asociadas a las áreas costeras, y con posterioridad y una vez colmatados estos espacios privilegiados, las vinculadas a los nuevos campos de golf que conforman la segunda línea de costa. Campos deportivos que incorporan en estas zonas un paisaje artificial, y que sirven de

excusa perfecta para la construcción de viviendas. Del mismo modo que las nuevas extensiones de ciudades, poseen pocos equipamientos ligados a ellas, a excepción de las dotaciones deportivas citadas y algún que otro centro comercial.

Las *New Towns* recibieron críticas por la desvinculación y pérdida de raíces de sus habitantes, sin embargo, se crearon y crecieron sobre el territorio, manteniendo su historia y caracteres propios, integrándose en el entorno que las rodeaba, considerando y protegiendo las áreas verdes y los ríos existentes, así como las preexistencias rurales. Crearon también nuevos centros bien equipados y focos de actividad, nuevas estructuras de relación que no existen en la ciudad difusa ni en los continuos residenciales localizados en la periferia de las ciudades.

Tal y como defiende Fernando de Terán, la solución de la creación de nuevos asentamientos en el fondo es un modo de dispersión de la población y de la industria, ocupando unas superficies de territorio importantes. Pero realizado de un modo controlado y estratégico ofreciendo mayores beneficios que los que existen en ese momento y en comparación con los que posee el *sprawl* urbano. Se necesita ocupar el territorio utilizando únicamente un área limitada.

El urbanismo británico y especialmente la legislación inglesa, es la construcción de un modelo de planificación limitador. El crecimiento podía ser controlado a través de unas ciudades nuevas, de una previsión de localización, pero en definitiva lo que hay es una ciudad con una dispersión controlada. (Terán (de), 2001)

Frente a la ciudad difusa, la construcción de nuevas ciudades o asentamientos planeados se plantea como mejor opción. En ellas se consideran todos los aspectos requeridos por la comunidad, como hicieron en su momento las *New Towns* o con las propuestas del Gobierno inglés de 2014, que se basan en experiencias previas como la Ciudad Jardín y las *New Towns*. La solución ofrece mayores ventajas ya que aporta una alternativa más meditada y estratégica frente a la dispersión urbana o *sprawl* alrededor de las comunidades existentes. En ellas se tienen en cuenta las mejores localizaciones para ser desarrolladas y deben de integrarse en su diseño desde el inicio los servicios, espacios verdes y equipamientos necesarios para su buen funcionamiento. (DCLG, 2014)

*We need to build more homes. However, we know that people can be concerned that developers will throw up sprawling extensions to their communities which place additional pressures on local infrastructure. Garden Cities provide a unique opportunity for local areas to prevent this, by taking control of development, integrating planning to decide where best to locate developments and ensuring that public services, green spaces and amenities are hardwired into designs from the beginning.*¹⁹ (DCLG, 2014)

19 Trad.: Debemos de construir nuevas viviendas. No obstante, somos conocedores de que la gente puede estar preocupada en que los promotores produzcan extensiones dispersas en sus comunidades y ejerzan una presión añadida sobre la infraestructura local. Las *Garden Cities* ofrecen una oportunidad única para que las áreas locales lo impidan, tomando el control del desarrollo, integrando el planeamiento para decidir cuál es la mejor localización para realizar el desarrollo, asegurando la provisión de servicios públicos, espacios verdes y equipamientos integrados en el diseño y programados desde el inicio.

Conclusiones

5

La existencia de una gran variedad de soluciones urbanísticas y de similitudes al compartir un mismo enfoque sobre ciertos temas, así como de poseer unos objetivos iniciales similares planteados ya en el *New Towns Act* y el *Reith report*, se ha podido constatar después de obtener, organizar y estudiar la información sobre las distintas generaciones de las *New Towns* y de realizar un estudio más profundo de distintos aspectos de tres de ellas. En general, se plantean como respuesta a los mismos problemas, fruto de una situación histórica concreta.

Sin duda alguna, las *New Towns* constituyen, dentro de la disciplina, un paso más en la búsqueda de soluciones a los problemas que la ciudad de su momento planteaba. En esa secuencia histórica, hemos visto el momento en que surgen y cómo se inspiran y beben de otras experiencias pasadas como las Unidades Vecinales o los postulados de la Ciudad Jardín y del Movimiento Moderno. Las *New Towns* parten de estas experiencias y las reinterpretan para tomar los aspectos que consideran más válidos, al mismo tiempo que avanzan sobre otros temas que al final serán determinantes y, de alguna forma, representativos de un modo de resolver demandas urbanísticas generalizables. Sirva como ejemplo, la manera de afrontar las condiciones del territorio y la de integrarse en un paisaje, o las propias relaciones funcionales y compositivas entre las partes que van a definir el conjunto urbano. Son contribuciones que al aplicarse en diferentes emplazamientos y en momentos distintos dan lugar a soluciones muy variadas: barrios con tipologías de ciudad jardín u otros más compactos y con edificación en altura, variaciones en tamaños y formas urbanas, población, densidades, distancias a las metrópolis o tamaño de las unidades residenciales.

El enfoque de esta tesis se ha realizado desde un aspecto concreto, el de la práctica urbanística. La congestión y el crecimiento informal de la ciudad, con otros matices, siguen siendo problemas del siglo XXI como lo fueron en el periodo de los años cincuenta a los setenta. Lewis Mumford (Mumford, 1966), ya nos alertaba sobre el proceso de desfiguración y degradación que se produce en el paisaje urbano y rural sin encontrar la forma de restablecer el equilibrio ecológico que originalmente prevaleció entre la ciudad y el territorio.

Las *New Towns* poseen más denominadores comunes en su formulación que en su materialización física, en parte, por considerar la geografía y el paisaje como elementos de identidad y de prevalencia sobre la planificación y por asumirlos como recursos de proyecto, una de las lecciones que nos aportan. En ellas se ensayaron nuevas morfologías urbanas, incorporando las modificaciones resultantes de la revisión y mejora del modelo anteriormente utilizado, así como las alternativas que ofrecían la arquitectura y el urbanismo de su tiempo para resolver los conflictos heredados.

Tener compromisos relativos, en cuanto a la prevalencia de morfologías urbanas consolidadas sobre las que crecer, les permitió responder con mayor libertad a: la mayor racionalización de los sistemas de movilidad y transporte, la prioridad de los espacios de uso público, la distribución equitativa e igualitaria de servicios y dotaciones, la preocupación por establecer ambientes más saludables, alojamientos modernos y mejor equipados así como brindar oportunidades de trabajo y de participación más democráticas.

Hoy en día, los problemas urbanos se han agravado, y la mayor inestabilidad de nuestros territorios por la ocupación indiscriminada de los mismos, nos exige medidas, soluciones comprometidas utilizando también nuestros mejores recursos. Estrategias que permitan a nivel regional la ordenación equilibrada del territorio, la consideración del valor ecológico y patrimonial de nuestros paisajes, las garantías de acceso a la información y de igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos, una movilidad sostenible o mayores niveles de participación pública, entre otras.

Recursos que no pueden dejar de lado las relaciones entre procesos históricos y formas espaciales, deliberadas y delimitadas (Zusman, 2008). En la cultura griega, sólo lo limitado, con un principio y un fin conocido, tenía una forma, y nada más que aquello que tenía forma, podía ser considerado bueno. (Rubert de Ventós, 1998)

Muchas de las condiciones implícitas en diversas normativas y recomendaciones actuales para

las nuevas intervenciones (desde la estrategia territorial y agenda europea a la ETCV o el libro verde del medio ambiente urbano) son las mismas que se plantearon y aplicaron ya en las *New Towns*. En esa medida, aunque no sólo en esa, las *New Towns* fueron y deben seguir siendo unos modelos urbanísticos a tener en cuenta. Ahora más que nunca las *New Towns* y la Ciudad Jardín, con sus pros y contras, son un tema vigente y es necesario volver la vista hacia atrás para retomarlas como referencia, tal y como se está haciendo desde varias entidades durante los últimos años.

*Development at a large scale creates the opportunity to secure real and important benefits: attributes that people most value – such as quality design, gardens, accessible green space near homes, access to employment, and local amenities – can be designed in from the outset. In short, Garden Cities are about far more than houses alone: they are about creating sustainable, economically viable places where people choose to live. These are the principles on which the Garden Cities movement was based, and they remain as relevant today as they were over a century ago.*¹ (DCLG, 2014)

En los documentos relativos a los nuevos asentamientos que se van a construir en el Reino Unido, se está utilizando el término *Garden Cities*, en vez de uno genérico como *new settlements* o el de *new towns*. Aunque se utilice principalmente esta denominación, en realidad se incluye dentro de la misma las características y experiencias de los modelos de la Ciudad Jardín y de las *New Towns*. Consideramos que el hecho de utilizar únicamente el término de *Garden Cities* en vez de el de *New Towns*, o el de utilizar los dos conjuntamente, es debido a que de este modo la propuesta tendrá una mejor aceptación y apoyo de la sociedad. La mala publicidad que sufrieron en sus inicios y el desconocimiento general, pese a las evidencias, siguen haciendo mella en el modo negativo en el que las *New Towns* son percibidas todavía en muchos ámbitos.

En la actualidad, la mayoría de las ciudades de nueva planta se programan principalmente en los países asiáticos y oriente medio donde unas condiciones económicas favorables y la disponibilidad de grandes extensiones territoriales sin explotar y sin el reconocimiento de valores añadidos lo hacen posible. Durante los años en los que he trabajado en esta investigación, personalmente no pensé que la construcción de nuevas ciudades se retomase en el Reino Unido, o en Europa, como solución para la construcción de las viviendas necesarias, al menos a la escala de las *New Towns*. Las propuestas de los últimos años, demuestran que sí que van a resolverse por medio de nuevas ciudades, y refuerzan la idea de que la experiencia de las *New Towns* sigue siendo, y lo es incluso más, una experiencia extraordinaria que debe ser estudiada con más profundidad. Sus lecciones son aplicables no solo a la extensión de los núcleos urbanos existentes, planteamiento dominante en los últimos años en Europa, o a las nuevas ciudades asiáticas y orientales, sino además para las nuevas Ciudades Jardín propuestas y otras soluciones similares que pueden adoptarse en otros países.

Aplicabilidad y vigencia de las *New Towns* en la actualidad

Tras el proceso de análisis que se mantiene a lo largo de la tesis, podemos destacar que los temas que comparten las *New Towns* y de los que se pueden aprender aspectos para su aplicación en posteriores actuaciones son los referidos a: la necesidad de creación de un equipo multidisciplinar que integre a varios tipos de profesionales y organismos y que regule las acciones a realizar, la creación de una comunidad equilibrada, la provisión de empleo que haga que exista una economía variada y fuerte en la región, la relación afectiva y física con el territorio, la incorporación de las infraestructuras existentes, la definición de un diseño y una estructura urbana clara y coherente que ordene las funciones, un sistema viario que ordene, controle y dirija el tráfico, el uso de unas unidades compositivas- que por medio de series y módulos pongan en relación los espacios verdes con los edificios creando una gran riqueza visual

¹ Trad.: El desarrollo a gran escala crea la posibilidad de asegurar beneficios reales e importantes, atributos que la mayoría de personas valora, (como la calidad del diseño, jardines, espacios verdes accesibles desde sus casas, acceso a oportunidades de empleo, y equipamientos) y que pueden ser diseñados e integrados desde el inicio. En resumen, las *Garden Cities*, son más que solo áreas residenciales, tratan de crear lugares sostenibles y viables económicamente donde la gente elige vivir. Estos son los principios sobre los que el movimiento de la Ciudad Jardín se basó, y siguen siendo igual de relevantes como lo fueron hace un siglo.

y una fácil lectura y comprensión de su estructura y la provisión de equipamientos y espacios de uso compartido para la población.

Estos principios de las *New Towns* son válidos para los nuevos asentamientos y lo seguirán siendo en los próximos años. Sin embargo, hay que tener en cuenta al aplicarlos que nos encontramos en otro contexto, y que las condiciones políticas, económicas, sociales y medioambientales han cambiado, por lo que deberemos de adaptarlas en algunos casos. Algunos de los cambios a tener en consideración serían: la no existencia de una maquinaria de planificación de la escala que existió cuando se crearon las *New Towns*, todo se gestiona a nivel de administraciones locales². La movilidad es mucho mayor, existe más implicación del sector privado que del público en la construcción, el contexto es determinante ya que no nos encontramos en la situación de la postguerra y las exigencias atienden más al detalle que a la urgencia. (TCPA, 2014)

Las *New Towns* desarrollaron su influencia a escala regional, tal y como Howard lo había concebido. Las directrices actuales de la sostenibilidad reivindican el desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades. Porque el territorio puede ser soporte de unidades urbanas concentradas, de tamaño controlado y jerarquizadas dentro de un sistema regional, pero no de una serie continua de fragmentos urbanizados.

Desde hace años, la política urbana de dispersión se traduce en puro consumo de imágenes y la ciudad que genera como resultado no es más que el conjunto de miles de respuestas individuales diferentes que se enfrentan a problemas difíciles de acuñar y valorar desde una óptica generalista. Esa es la problemática que subyace desde finales del siglo XX. Los recursos para la movilidad que brinda una amplia red de servicios e infraestructuras de transporte y la ubicuidad de las formas de comunicación e información, ponen en bandeja la elección aleatoria de lugares para cualquier uso, asumiendo que el territorio es una gran superficie isótropa y maleable.

En los últimos tiempos, muchas regiones españolas en vez de construirse bajo un modelo racional de desarrollo urbano, bajo unos objetivos sociales claros y unas exigencias apremiantes de respeto al territorio, se ha construido sin previsiones a largo plazo, en el mismo orden arbitrario de mancha de aceite. Existen muchas urbanizaciones que se extienden hasta el infinito, bajo la influencia original de ciudades existentes, como áreas únicamente residenciales, sin las provisiones necesarias de otros usos, zonas verdes o dotaciones necesarias para poder subsistir y mantener una actividad ciudadana plena y no depender de los servicios básicos de la ciudad capital. Es el momento de retomar los principios de las *New Towns* y superar la ciudad difusa.

La estructura urbana de las *New Towns* era clara e incorporaba las funciones necesarias para sus habitantes y para su desarrollo como ciudad. Hoy, la tendencia contraria surge de una regulación imprecisa y de relaciones espaciales arbitrarias que generan disfunciones en el territorio y descoordinación en las formas. El planeamiento no ha sido capaz de dotar de estructura a gran parte de las nuevas formas de crecimiento urbano. La falta de referencias claras en su configuración ha generado una crisis disciplinar ante la que sólo aparece la sostenibilidad como marco desde el que poder acertar. Sus principios, la ecología, la participación pública, la conservación de la naturaleza o, más concretos, la ya citada compacidad urbana, entre otros, alumbran nuevas formas de pensar y de abordar los problemas actuales, pero en ocasiones no resuelven la forma de proyectar sistemas urbanos.

Es curioso como las *New Towns*, herederas de la Ciudad Jardín, movimiento que promueve el salto de la ciudad tradicional al campo, sean reflejo de una idea de lo urbano mucho más sólida que la retórica posmoderna de los diseminados a partir de la que se diluye ese carácter urbano. En la actualidad, este fenómeno amenaza con el paulatino aislamiento del mundo rural y el menosprecio de los valores culturales y naturales del territorio con los que se identifica, sirva como ejemplo la huerta valenciana. Entre los Principios Directores para el Desarrollo Territorial Sostenible del Continente Europeo (CEMAT, 2000) destaca el de "la mejora de las relaciones campo-ciudad", para tratar de evitar la escisión progresiva de las relaciones que mantenía tradicionalmente ese binomio y que avalaba una potenciación mutua de las cualidades del otro y cierto equilibrio en la evolución conjunta.

² En mi opinión, esta podría ser una de las causas que hagan que las nuevas *Garden Cities* propuestas, no lleguen a ser tan exitosas, dados los condicionantes y dificultades que conllevará llevarlas a cabo sin la existencia de corporaciones como las *Development Corporations*. Sigue siendo necesaria la planificación regional para detectar los problemas comunes e iniciar una estrategia conjunta para construir un mejor entorno para todos, no ciñéndonos a los límites del municipio.

Es necesario plantearse hoy un urbanismo que se acerque a la naturaleza y que preserve las estructuras naturales que sustentan la biodiversidad del planeta y el marco vital y cultural de nuestros pueblos. Por eso, la forma en que se resuelven las *New Towns* nos vuelven a servir de referencia, por: respetar y potenciar unas condiciones territoriales previas, hermanar lo construido y las zonas verdes y tratar el paisaje como factor de equilibrio ambiental y de identidad colectiva.

Las *New Towns* trataron de crear comunidades unidas y ello quedó reflejado no solo en las comunidades de personas y sus relaciones, sino también en la forma física de partes de la ciudad. Hoy, se trata de hacer o rehacer ciudad de forma que facilite la cohesión y las relaciones sociales pero también su legibilidad y su funcionamiento. La desolación y neutralidad que impera en los paisajes globalizados oculta las identidades territoriales y la historia de sus organizaciones sociales, hasta llegar a un punto en el que vemos cómo se desvirtúa el proceso urbanizador y en demasiadas ocasiones se convierte en un mero mecanismo de diseño gráfico. Por tanto, una *Urbs* que no aporta sentido del lugar bajo el que una comunidad se puede sentir reflejada, no facilita una *Civitas* participativa y colaboradora en la defensa de su medio.

Ahora, como punto de partida, se demanda la creación de comunidades sostenibles así como propiciar las condiciones físicas en las que se pueda desarrollar una sociedad equilibrada. En las *New Towns* lo que se buscaba era una solución a las malas condiciones de vida existentes, propiciar un mayor equilibrio entre la economía del norte y del sur de Gran Bretaña y promover la idea de la autosuficiencia de las ciudades y el equilibrio social y territorial.

La visión que nos aporta hoy la sostenibilidad avanza sobre las inquietudes de entonces buscando nuevos equilibrios ambientales y respeto por las preexistencias que incidan favorablemente, no sólo en la calidad de vida de los ciudadanos, sino también en la del planeta. Nos exige que la distribución de usos sea continua y que impregne todo el tejido urbano.

Como señala el Libro Verde del medio ambiente urbano (Ministerio de Medio Ambiente & Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2007) la ocupación de *greenfields* no forma parte del discurso actual de la sostenibilidad, pero sí lo hace la conservación de estructuras de espacios naturales y la incorporación de un sistema coherente de espacios verdes.

En la actualidad las condiciones de vida y las unidades familiares han cambiado, existe una creciente preocupación por todo lo que puede tener influencia sobre el cambio climático. Uno de los aspectos en que coinciden los planes de entonces con las buenas intenciones de ahora es la búsqueda del método más eficaz para hacer y crear nuevos asentamientos que sean capaces de mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Densidad, concentración, compacidad son conceptos que hoy nos remiten a una imagen parcial de la Modernidad o la ciudad tradicional. Hemos sufrido históricamente las consecuencias de una acumulación excesiva de población, los centros históricos no han sido casi nunca ejemplo de una ciudad saludable. Y eso ha generado, en parte, el éxodo masivo de población hacia zonas suburbanas. Hoy, la sostenibilidad es más determinante en cuanto a la diversidad de usos en el espacio urbano y a densidades medias-altas que a formas claras de actuar para garantizar una compacidad razonable, algo en lo que avanzar frente a la propagación de la ciudad dispersa.

Ahora, al asumir las *New Towns* como parte de nuestra cultura, sus logros se universalizan y adquieren cierto papel de ejemplaridad intemporal. La forma de resolver la necesidad de viviendas, la creación de nuevos espacios de centralidad, el fomento del empleo como motor impulsor de la actividad urbana, la mejora de las conexiones entre territorios y funciones por medio de un sistema viario ponderado y eficaz, la proporción y calidad de los espacios verdes y el protagonismo del paisaje son algunas de las cuestiones fundamentales de las que siempre podremos aprender; unas veces aprovechando su ejemplaridad y, otras, teniendo en consideración sus logros y desaciertos a la hora de afrontar nuevos retos. Nos ofrecen un bagaje nada despreciable.

Las características y principios urbanísticos de las *New Towns* pueden servirnos de bagaje previo para pensar y proyectar formas de desarrollo urbano. Además de los esfuerzos políticos

que permitieron poner en marcha el proceso de planificación, las disposiciones legales que lo revalidaron y la labor que ejercieron las instituciones públicas, su propia fisonomía, la forma de materializarse, nos puede alumbrar sobre sus mayores o menores conquistas en clave de conocimiento práctico.

Como defiende David Lock (TCPA & Lock, 2007), sólo a la escala regional del planeamiento se puede ver un equilibrio entre la necesidad de desarrollo urbano y la actividad económica, la mejora del medio ambiente, la conservación de los recursos naturales y la protección activa de la bio-diversidad.

Es necesario limitar el uso del suelo, hasta que veamos el territorio como algo finito y sensible y se planifiquen, no sólo las ciudades individualmente, sino las regiones y los espacios continuos que son influidos por los cambios de ciudades cercanas, planteando directrices a gran escala y medio y largo plazo. Medidas que permitan proteger espacios y diseñar una estrategia común, para no seguir destruyendo el territorio de forma indiscriminada, construyendo viviendas innecesarias en lugares no aptos para ello, y causando problemas a las generaciones siguientes, sirva como ejemplo la costa valenciana.

Por todo esto, es muy importante que echemos la vista atrás, sigamos estudiando las experiencias modélicas del pasado, como lo son las *New Towns* Británicas, para poder extraer de ellas conclusiones y recomendaciones aplicables a los nuevos desarrollos urbanos.

Temas pendientes y líneas de futuras investigaciones

Pese a que en los últimos años se han investigado bastante las *New Towns*, todavía quedan muchos aspectos en los que deben ser estudiadas, para ser mejor comprendidas y seguir extrayendo lecciones. Entre otros posibles, se listan a continuación los temas pendientes que se han detectado y explicitado en la bibliografía revisada, así como otros que se ha considerado que sería interesante investigar. Se pueden citar las siguientes líneas de investigación siguiendo la iniciada en este trabajo a partir de tres escalas:

- Experiencias nacionales. ¿Qué influencia tuvieron las *New Towns* británicas en los distintos desarrollos llevados a cabo en España en la postguerra? En los ACTURES como Tres Cantos, los pueblos de colonización y otros barrios residenciales desarrollados.
- Experiencias europeas. En países de Europa, como Francia o los países nórdicos utilizaron el modelo. ¿Cómo se implantó el modelo de las *New Towns* británicas en otros países? ¿Qué características similares o diferentes se adoptaron?
- Experiencias asiáticas. ¿Poseen algún nexo común las *new towns* recientes asiáticas y orientales con las británicas? ¿Qué aspectos del modelo, en caso de haberlo hecho han tomado como referencia?

Bibliografía

Listado de Bibliografía citada

Listado de Bibliografía consultada y no citada

6

- AALAM, I. (2013). *Milton Keynes*. <<https://iqbalaalam.wordpress.com/tag/milton-keynes>> [Consulta: 12 de febrero de 2015].
- ALEXANDER, A. (2009). *Britain's New Towns: Garden Cities to Sustainable Communities*. Wolverhampton: Routledge .
- ALONSO, M., BLASCO, C. y MARTÍNEZ, F. (2007). *Experiencias Urbanísticas Del Proyecto Moderno*. Valencia: Editorial UPV.
- BENNET, J. (2005). *From New Towns to Growth Areas. Learning from the Past*. Londres: Institute for public policy research.
- BLASCO SÁNCHEZ, C., MARTÍNEZ PÉREZ, F. y DELTORO SOTO, J. (2014) "British New Towns through compared examples. Three examples: Harlow, Thamesmead and Milton Keynes" en *Conference proceedings of the Internacional Conference. 20th Century New Towns | Archetypes and Uncertainties*, (05.02014. Oporto)
- BLASCO SÁNCHEZ, C., MARTÍNEZ PÉREZ, F. y DELTORO SOTO, J. (2008) "The Urban Validity of Modern Experiences" en *Proceedings of the 10th international Docomomo Conference. The Challenge of Change. Dealing with the legacy of the Modern Movement*. (09, 2008. Rotterdam)
- BURTON, A. y HARTLEY, J. (2003). *The New Towns Record 1946-2002* [DVD]. IDOX information centre.
- CASTIÑEIRA PALOU, I. y COROMINAS, M. (1977). "Cinco Ejemplos de Tipología Urbana en el Londres de la Postguerra" en *Jano Arquitectura: Revista De Arquitectura, Interiorismo y Diseño*, vol. 27.
- CEMAT. (2000). *Principios Directores Para El Desarrollo Territorial Sostenible Del Continente Europeo*. Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica Ministerio de Medio Ambiente. <<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0556587.pdf>> [Consulta: 02 de enero de 2014].
- "Charley in New Town (1948)". *Youtube* <<https://www.youtube.com/watch?v=6ophEYd4A-Q>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- CITY OF LONDON. . (2015). *Thamesmead*. <<http://www.cityoflondon.gov.uk/things-to-do/london-metropolitan-archives/the-collections/Pages/thamesmead.aspx>> [Consulta: 13 de mayo de 2015].
- CLAPP, J.A. (1971). *New Towns and Urban Policy: Planning Metropolitan Growth*. New York: Dunellen.
- CLAPSON, M. (1998). *Invincible Green Suburbs, Brave New Towns: Social Change and Urban Dispersal in Post-War England*. Nueva York: Manchester University Press.
- COMITÉ DE DESARROLLO TERRITORIAL (1999). *Estrategia Territorial Europea*. Comisión Europea. <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf> [Consulta: 24 de septiembre de 2014].
- COOK, R. (2004). *More of Milton Keynes*. United Kingdom: The History Press Ltd.
- CRUICKSHANK, D. (1998). "Masterclass. Thamesmead, London 1964-1998" en *RIBA Journal*. vol. 105, no. 1, pp. 60-67.
- CULLINGWORTH, J.B. (1983). *Town and Country Planning in Britain*. 8th ed. London: George Allen and Unwin.

- DCLG. (2014). Locally-Led Garden Cities. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303324/20140414_Locally-led_Garden_Cities_final_signed.pdf> [Consulta: 12 de enero de 2015].
- DCLG. (2012). *National Planning Policy Framework*. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/6077/2116950.pdf> [Consulta: 13 de enero de 2015].
- DCLG. (2011). *Laying the Foundations: A Housing Strategy for England*. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/7532/2033676.pdf> [Consulta: 13 de enero de 2015].
- DCLG. (2007). *Eco-Towns Prospectus*. <<http://www.rudi.net/node/17863>> [Consulta: 13 de enero de 2015].
- DCLG. (2006). Transferable Lessons from the New Towns. <http://www.futurecommunities.net/files/images/Transferable_lessons_from_new_towns_o.pdf> [Consulta: 14 de enero de 2015].
- DELTORO SOTO, J. (2008). *La Experiencia Urbanística De Las New Towns Británicas. Tres Ejemplos: Harlow, Thamesmead Y Milton Keynes*. Trabajo de investigación del doctorado. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
- EL-DAHDAH, F. (2005). *Brasilia's Superquadra*. Munich: Prestel
- ENTP (European New Towns & Pilot Cities Platform). <<http://www.pilotcities.eu/>> [Consulta: 10 octubre de 2015]
- GABORIT, P. (2010). *European New Towns: Image, Identities, Future Perspectives*. 1ª ed. Bruselas: PIE-Peter Lang SA.
- GALANTAY, E.Y. (1977). *Nuevas Ciudades: De La Antigüedad a Nuestros Días*. Barcelona: Gustavo Gili.
- GALLIONS. <<http://www.gallionsha.co.uk/>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- GARCÍA BARBA, F. (2014). *La Nueva Ciudad De Milton Keynes*. <<http://arquiscopio.com/archivo/2014/08/24/la-nueva-ciudad-de-milton-keynes/>> [Consulta: 14 de octubre de 2014].
- GIBBERD, F. (1962). *Town Design*. London: Architectural Press.
- GIBBERD, F. and Harlow Development Corporation. (1952). *Harlow New Town: A Plan Prepared for the Harlow Development Corporation*. 2nd ed. Harlow: Harlow Development Corp.
- GLC, Department of Architecture and Civic Design. (1976). *Thamesmead: The First Areas*.
- GLC. (1974). *Thamesmead : Housing a Balanced Community*. London
- GLC. (1967). *Thamesmead : A Riverside Development*. London: Greater London Council
- GLC. (1966). *Woolwich-Erith : A Riverside Project*. London
- GLENDINNING, M. y MUTHESIUS, S. (1993). *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*. New Haven: Yale University Press
- HALL, P. (2002). *Urban and Regional Planning*. 4th ed. London: Routledge.

- HARLOW COUNCIL. <<http://www.harlow.gov.uk/>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- HARLOW COUNCIL, JOHNSON, L. y Mature Apprentice and Policy and Performance. (2013). <http://www.harlow.gov.uk/sites/harlow.gov.uk/files/documents/files/Harlow%20Population%20Profile%202013_o.pdf> [Consulta: 23 de junio de 2014].
- HARLOW DEVELOPMENT CORPORATION. (1981). *Annual Report*.
- HARLOW DISTRICT COUNCIL (2013). *Harlow Future Prospects Study. Linking Regeneration & Growth*. <<http://www.harlow.gov.uk/sites/harlow.gov.uk/files/documents/files/Harlow%20Future%20Prospects%20Study%20%E2%80%93%202013.pdf>> [Consulta: 27 de mayo de 2015].
- HATHERLEY, O. (2015). *Don't Repeat the Mistakes of the Past at Thamesmead*. <<http://www.architectsjournal.co.uk/comment/dont-repeat-the-mistakes-of-the-past-at-thamesmead/8680798.article>> [Consulta: 13 de Julio de 2014].
- HMSO. (2002). *Government's Response to the Transport, Local Government and the Regions Committee Report: 'The New Towns: Their Problems and Future'*. The Stationery Office. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/272055/5685.pdf> [Consulta: 24 de Enero de 2014].
- HMSO. (1974). *The New Towns of Britain*. 5th ed. London
- HMSO. Great Britain. New Towns Committee. (1946). *Final Report of the New Towns Committee*. London
- HMSO. Great Britain. Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population. et al. (1940). *Report*. London
- HOWARD, E., HALL, P., HARDY, D. y WARD, D. (2003). *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Londres: Routledge.
- HOWARD, E. (1965). *Garden Cities of to-Morrow*. (L. MUMFORD and F.J. OSBORN eds). Cambridge: MIT Press.
- INTI (International New Town Institute). <<http://www.newtowninstitute.org/>> [Consulta: 10 octubre de 2015]
- IDEAL HOMES. (2015). *Thamesmead: A Late 20th Century New Town*. <<http://www.ideal-homes.org.uk/case-studies/thamesmead/1>> [Consulta: 3 de abril de 2015].
- JACOB, S. (2015). *Derek Walker Obituary*.
- JONES, A. (2014). *Thamesmead Town*. <<http://www.jonestheplanner.co.uk/2014/03/thamesmead-town.html>> [Consulta: 9 de marzo de 2014].
- KIRSCHENMANN, J.C. y MUSCHALEK, C. (1980). *Diseño De Barrios Residenciales: Remodelación y Crecimiento de la Ciudad*. España: Editorial Gustavo Gili.
- LE CORBUSIER. (1978). *Precisiones Respecto a un Estado Actual de la Arquitectura y del Urbanismo*. Barcelona: Poseidón
- LE CORBUSIER. (1964). *El Urbanismo De Los Tres Establecimientos Humanos*. Buenos Aires: Poseidón.

- LE CORBUSIER (1971). *Principios De Urbanismo (La Carta De Atenas)*. J. GIRAUDOUX ed. Barcelona: Ariel.
- LEWIS, D. (1972). *El Crecimiento De Las Ciudades*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MACCORMAC, R. (1972). "Thamesmead New Town. Part 1, A Riverside Development" en *Architects' Journal*, vol. 156, no. 41, pp. 817-831.
- MADANI-POUR, A. (1993). Urban Design in the British New Towns. *Open House International*, vol. 18.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA., (2007). *Libro Verde Del Medioambiente Urbano*. Ministerio de Medio Ambiente ed.
- MKDC. (1992). *The Milton Keynes Planning Manual*. Milton Keynes, England: Chesterton Consulting on behalf of Milton Keynes Development Corporation.
- MKDC. (1970). *The Plan for Milton Keynes*. Bletchley: Milton Keynes Development Corporation.
- MONTANER, J.M. (2015). *La Arquitectura de la Vivienda Colectiva*. Barcelona: Reverté.
- MUMFORD, L., (1966a). *La Carretera y la Ciudad*. Buenos Aires: Emece
- MUMFORD, L. (1966b). *La Ciudad En La Historia : Sus Orígenes, Transformaciones Y Perspectivas*. Buenos Aires: Infinito.
- ODPM. (2003). *Sustainable Communities. Building for the Future*. <<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120919132719/www.communities.gov.uk/documents/communities/pdf/146289.pdf>> [Consulta: 20 de abril de 2015].
- OSBORN, F.J. y WHITTICK, A. (1977). *New Towns: Their Origins, Achievements, and Progress*. 3rd ed. London: Leonard Hill Books; Routledge & K. Paul.
- PEABODY <<http://www.peabody.org.uk/thamesmead>> [Consulta: 10 octubre de 2015]
- PORZECANSKI, M.D. (1972). "New Towns: The Evolution of Planning Criteria" en *Land use and Built Form Studies. Working Paper ; no.64*. University of Cambridge, Dept. of Architecture.
- POTTER, S. and Open University. (1976). "Transport and New Towns". *New Towns Study Unit*. Milton Keynes: Open University.
- RICHARDS, J.M. (1953). Failure of the New Towns. *Architectural Review*, vol. 114.
- RUBERT DE VENTÓS, X. (1998). "La Urbanització Contra La Urbanitat?" . *Urbanitats*. vol. 7.
- SCASE, R. y SCALES, J. (2007). *A Vision for Thamesmead. Towards 2016*. Trust Thamesmead, Tilden Land y Gallions Housing Association.
- SIMPSON, F. (2015). *TfL Announce Plans for New River Crossings at Thamesmead and Belvedere*. <http://www.newsshopper.co.uk/news/11829844.TfL_announce_plans_for_new_river_crossings_at_Thamesmead_and_Belvedere/> [Consulta: 20 de abril de 2015].
- THE NATIONAL ARCHIVES. <<http://www.nationalarchives.gov.uk/>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- TCPA (Town and Country Planning Association). <<http://www.tcpa.org.uk/>> [Consulta: 10 octubre de 2015]

- TCPA. (2015). *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 2: Lessons for Delivering a New Generation of Garden Cities. Town and Country Planning Association.* <<http://www.tcpa.org.uk/data/files/NTGC-2.pdf>> [Consulta: 13 de diciembre de 2014].
- TCPA. (2014a). *New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 1: An Introduction to the UK's New Towns and Garden Cities.* Londres: Town and Country Planning Association <http://www.tcpa.org.uk/data/files/TCPA_New_Towns_Study_Stage_1_An_Introduction_EMBARGOED.pdf> [Consulta: 15 de diciembre de 2014].
- TCPA. (2014b). *The New Towns: Five-Minute Fact Sheets. Appendix to New Towns and Garden Cities – Lessons for Tomorrow. Stage 1: An Introduction to the UK's New Towns and Garden Cities.* <http://www.tcpa.org.uk/data/files/Garden_Cities_/TCPA_NTGC_Study_Stage_1_Fact_Sheets_15_01_20.pdf> [Consulta: 16 de diciembre de 2014].
- TCPA. (2007). *Best Practice in Urban Extensions and New Settlements.* <<http://www.tcpa.org.uk/data/files/nsue.pdf>> [Consulta: 15 de diciembre de 2014].
- TCPA and LOCK, D. (2007). *Eco-Towns: Scoping Report.* TCPA. <http://www.tcpa.org.uk/data/files/ecotowns_scopingreport.pdf> [Consulta: 16 de diciembre de 2014].
- TERÁN (DE), F. (2001). "El renacimiento de la ciudad compacta" en *El Renacimiento De La Ciudad Compacta. Ciudad para la sociedad del siglo XXI*, Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana., pp. 107.
- TRANSPORT, LOCAL GOVERNMENT AND THE REGIONS COMMITTEE. (2002). *The New Towns: Their Problems and Future.* Londres: The Stationery Office Limited.
- TRUST THAMESMEAD. <<http://www.trust-thamesmead.co.uk/>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- Villes Nouvelles: Voyages en villes nouvelles*, en Radio francesa France Culture 25-28 febrero 2013. <<http://www.franceculture.fr/recherche/key%3Dvilles%2520nouvelles>> [Consulta: 5 octubre de 2015]
- WARD, C. (1993). *New Town, Home Town: The Lessons of Experience.* London: Calouste Gulbenkian Foundation.
- WHITTICK, A. (1987). *F.J.O. - Practical Idealist: A Biography of Sir Frederic Osborn.* London: Town and Country Planning Association.
- WIGFALL, V.G. (1997). *Thamesmead: Back to the Future.* London: Greenwich Community College Press.
- WILLIAMSON, C. (1996). "Urban Design in Central Milton Keynes: 25 Years on from the Masterplan" en *Urban Design International (London)*, vol. 1, no. 4, pp. 335-356.
- ZUSMAN, P. (2008). Epílogo. "Perspectivas Críticas Del Paisaje En La Cultura Contemporánea". *El Paisaje En La Cultura Contemporánea De Nogué, J.* Biblioteca Nueva ed., pp. pp. 275-296.

Listado de Bibliografía consultada y no citada

- "A Clockwork Orange 1971 (filming location) Stanley Kubrick video". *Youtube*. <https://www.youtube.com/watch?v=HGOA6_hSMJY> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "A Milton Keynes History". *Youtube*. <<http://www.youtube.com/watch?v=eoLyLLgxWus>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- ALDRIDGE, M. (1979). "The wasted potential of the new towns." en *Town and Country Planning*. 47 (2-3): p. 67-71. 1979
- ALDRIDGE, M. (1996) "Only demi-paradise? Women in garden cities and new towns." en *Planning Perspectives*. 11 (1): p. 23-40.
- Architectural Design* – 6 (1973). Milton Keynes.
- Architectural Design* (1994). AD Profile 111. New towns. vol. 64, no. 9/10
- Architectural Monographs*. 43. Derek Walker Associates: The view from Great Linford.
- Architectural Review* (1966). High density low rise. Experiments at Harlow.
- AYMONINO, C. (1972). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BATTLE; MCCARTHY. (1994). "The Design of Sustainable New Towns" en *Architectural Design*, vol. 64, no. 9, p. 9-33
- BENDIXSON, T., PLATT, J. (1992). *Milton Keynes: Image and Reality*. Cambridge: Granta.
- BENÉVOLO, L. (2000). *La proyectación de la ciudad moderna*. Colección GG Reprints. Barcelona: Gustavo Gili.
- BENÉVOLO, L. (1981). *Diseño de la ciudad-5*. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona: Gustavo Gili.
- BENÉVOLO, L. (1979). *Los orígenes del Urbanismo Moderno*. Madrid: H. Blume.
- BENNETT, A. F., and DUNWOODY, G. (2002). *The new towns: their problems and future*. House of Commons. Transport, Local Government and the Regions Committee. Urban Affairs Sub-committee: nineteenth report of session, London: Stationery Office.
- BEST, ROBIN. (1964). *Land for new towns. A study of land use and agricultural displacement*. TCPA.
- BISHOP, J. (1986). *Milton Keynes: the best of both worlds?: public and professional views of a new city*. Bristol School for Advanced Urban Studies Occasional Paper 24.
- BRUCKMANN, H., LEWIS, D. (1960). *Neuer Wohnbau in England*. Stuttgart: Karl Krämer
- Built Environment* (1984). New Towns Revisited. vol 9 (3/4) (Special double issue).
- BUNBURY, H. (1946). *New towns*. Discussion posters. Number 18.
- "Central Milton Keynes advert". *Youtube*. <http://www.youtube.com/watch?v=IH_3Ht2pCos&feature=related> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- CLAPSON, M. (2003). *A Social History of Milton Keynes: Middle England/Edge City*. Londres: Frank Cass.

- CLAPSON, M. (2002). "Suburban paradox? Planners' intentions and residents' preferences in two new towns of the 1960s: Reston, Virginia and Milton Keynes, England" en *Planning perspectives*, vol. 17, no. 2, Apr., p. 145-162.
- CLAPSON, M. (1998) *The best laid plans : Milton Keynes since 1967*. University of Luton Press.
- CMK. (2013). *Development Framework*. English Partnerships.
- DALTON, C. (1946). *New towns for Britain*. TCPA .
- DARLING, E. (2007). *Reforming Britain. Narratives of Modernity before reconstruction*. London: Routledge
- Domus* (1973). Milton Keynes. Edición 521.
- EVANS, H. (1972). *New Towns: The British Experience*. Londres
- Evolution of Thamesmead, London*, [Flickr] <<https://www.flickr.com/groups/1108188@N22/>> [Consulta: 5 octubre de 2015]
- FAVOLE, P. (1995). La plaza en la arquitectura contemporánea, Barcelona: Gustavo Gili.
- GALINDO GONZÁLEZ, J. (2003). *Cornelius Van Eesteren. La experiencia de Amsterdam 1929-1958*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos serie Arquithesis.
- GALLION, A., EISNER, S. (1972). *Urbanismo. Planificación y Diseño*. México: Compañía Editorial Continental.
- GIBBERD, F. (1982). *Harlow: The design of a new town*. Town planning review.
- GOLD, J. (2007). *The practice of Modernism. Modern architects and urban transformation, 1954-1972*. Londres: Routledge.
- HALL, P. (1996). "1946-1996 From new town to Sustainable Social City" en *Town and Country Planning*. 65 (11): p. 295-297.
- HARDY, D. (1991). *From Garden Cities to New Towns*. Campaigning for Town and Country Planning (1899-1946). From New Towns to Green Politics (1946-1990). Londres: E & F Spon.
- "Harlow-Panorama 1959". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=m5qUWZPr2mg>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "Harlow Town (moving from prefab to Harlow New Town)". *Youtube*. <https://www.youtube.com/watch?v=92_8BSUomkg> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- HILL, M. (2005). *Milton Keynes. A history & celebration*. The Francis Frith Collection.
- HMSO. (1974). *The new towns of Britain*, London.
- CASTIÑEIRA PALOU, I., COROMINAS, M. (1975). "Cinco ejemplos de tipología urbana en el Londres de la postguerra" *Jano, Arquitectura Y Humanidades*
- KIRSCHENMANN, JC. (1985). *Vivienda y espacio público. Rehabilitación urbana y crecimiento de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- LAURIE, M. (1983). *Introducción a la arquitectura del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili Arquitectura/ Perspectivas

- Landscape Design* (1998). 16-20 - Once upon a time: Can lessons learned from the new towns help in planning for future population needs?.
- "Living at Thamesmead". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=NtqXgPJv-Nk>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- LLEWELLYN, MARK. (2004). Producing and experiencing Harlow: neighbourhood units and narratives of new town life 1947-53. *Planning perspectives*. 19. abril
- LOCK, D. and TCPA (2007). *Eco-towns: scoping report helping to deliver a step change in the quality and availability of homes for the people of England*.
- LOCK, D. (2002). *The New Towns: Their Problems and Future*. London, Town and Country Planning Association.
- LOCK, D. (1992). "Milton Keynes at twenty-five". *Planner*. vol. 78, no. 2, p. 6-7.
- LOCK, D., HALL, P., DARLEY, G. (1991), *Tomorrow's new communities*. TCPA.
- MARCH, L. (1972). "Why Have New Towns?". *New Society*, 8 June
- MAUSBACH, H. (1971). *Introducción al Urbanismo*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MERLIN, P. "Les Villes Nouvelles. Urbanisme regional et aménagement"
- MILLER, M. (2010). "English Garden Cities". United Kingdom: English Heritage
- "Milton Keynes by car - Bletchley to M1 J14". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=Vc2VJ3WL4gE>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "Milton Keynes from the Air 1980's". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=mW6mW47PFoU>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- Milton Keynes Development Corporation*, [Flickr] <<https://www.flickr.com/photos/iqbalaalam/sets/72157625709699158>> [Consulta: 5 octubre de 2015]
- "Milton Keynes - Then and Now". *Youtube*. <<http://www.youtube.com/watch?v=E-qlhT5fwrY&feature=related>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "Milton Keynes red balloon advert". *Youtube*. <https://www.youtube.com/results?search_query=Milton+Keynes+red+balloon+advert> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- MOLSTER, A. (2006). "New towns revisited" en *Scape*. 2. p. 30-49.
- MORRIS, A. (1971). *From garden cities to new towns*. OAP.
- "New Town (1948)". *Youtube*. <<http://www.youtube.com/watch?v=QRigAOyCIXc>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- NewTowns, [Flickr] <<https://www.flickr.com/photos/jrjamesarchive/albums/72157634539353717/page3>> [Consulta: 5 octubre de 2015]
- NEYLAN, M. et al. (1966). "High density, low rise: housing experiments at Harlow". *Architectural Review*. 140: p. 36-50.
- PARRY, N. (1996). "The new town experience". *Town and Country Planning* 65 (11): p. 302-304.

- PEISER, R.; CHANG, A. (1999). "Is It Possible to Build Financially Successful New Towns? The Milton Keynes Experience" en *Urban studies*, vol. 36, no. 10, p. 1679
- PETERS, P. (1969). *Nuevos barrios residenciales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Photos of Harlow*, [Grupo de Facebook] <<https://www.facebook.com/groups/PhotosOfHarlow/?ref=browser>. > [Consulta: 5 octubre de 2015]
- PORTER, J. (1998). "Once upon a time... (new towns and planning for future population needs)." de *Landscape Design* (275, Nov): p. 16-19.
- POTTER, S. (1992). "New town legacies." de *Town and Country Planning* 61 (11/12): p. 298-302.
- POWERS, ALAN. (2007). *Britain. Modern Architectures in history*. Reaktion books.
- Riba Landscape Design* (1978). Milton Keynes. Vol.121
- RICHARDSON, MARTIN (1994). "Housing in Milton Keynes" de *Architectural design*, vol. 64, no. 9, p. 9-33.
- ROBBINS, E. (1996). "Thinking space/seeing space: Thamesmead revisited." de *Urban design International*. 1(3).
- Sir Frederick Gibberd*, [Flickr] <https://www.flickr.com/groups/sir_frederick_gibberd/> [Consulta: 5 octubre de 2015]
- SECCHI, B. (2008). *La città del ventesimo secolo*. Bari: Editori Laterza
- SCHAFFER, F. (1970). *The New Town Story*. Londres: MacGibbon and Kee.
- SERT, J.L. (1983): *Poden sobreviure les nostres ciutats? Un abc dels problemes urbans. Anàlisi i solucions*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. 250 pp.
- Summarios*. New towns in Britain. Special issue. vol. 7, no. 37, Nov., p. 2-39. 1979
- SPURGEON, D. (1990). *Discover Woolwich and its environs. Guide to Thamesmead and Abbey wood*. Londres: Greenwich-Books.
- Thamesmead*, [Grupo de Facebook] <<https://www.facebook.com/groups/Thamesmead/?ref=browser>. > [Consulta: 5 octubre de 2015]
- "Thamesmead 1970". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=WqcdPHwUDnM>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "Thamesmead: 21st Century Town". *Vimeo*. <<https://vimeo.com/24558934>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- "Thamesmead: 40 years on". *The Guardian*. <<http://www.theguardian.com/society/video/2008/apr/16/thamesmead>> [Consulta: 15 octubre de 2015]
- Thamesmead all stages SE28*, [Grupo de Facebook] <<https://www.facebook.com/groups/ThamesmeadSE28/?ref=browser>. > [Consulta: 5 octubre de 2015]
- "Thamesmead to be revamped". *BBC News*. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/7716275.stm> [Consulta: 15 octubre de 2015]

"Thamesmead - Woolwich London (1969)". *Youtube*. <https://www.youtube.com/watch?v=4q2_1DKoy2Y> [Consulta: 15 octubre de 2015]

"The Harlow years 1962 – 1966". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=QU6CjeDEX-1M&feature=youtu.be>> [Consulta: 15 octubre de 2015]

TOWN AND COUNTRY PLANNING. (1973). New town expansion: a debate. 510-513.

UNWIN, R. (1984). *La práctica del urbanismo*. Barcelona: Gustavo Gili.

VAUGHAN, R. (2007). "Watch this space" *Architects' Journal* vol. 226, no. 20, Nov. 29, p. 24-29.

WALTON, L. (1970). *New towns a comparative atlas. Land use and built form studies*. Working Paper 62. University of Cambridge.

WELLINGS, R. (1978). "Living in a new town. The Harlow experience" *Housing*. vol. 14, no. 7, p. 16-21.

"Where We Live Now: New Town Home Town". *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=tRUgwSh6boY>> [Consulta: 15 octubre de 2015]

YOUNGMAN, P. (1998). "New towns 1945-1955" en *Landscape Design* (No 275): p. 21-22.

ZEVI, B. (1980). *Espacios de la arquitectura moderna*. Barcelona: Poseidon

Otros índices

7

| | |
|-------|---|
| CMK | <i>Central Milton Keynes</i> |
| DC | <i>Development Corporations</i> |
| DCLG | <i>Department for Communities and Local Government</i> |
| DEA | Diploma de Estudios Avanzados |
| ENTP | <i>European New Towns & Pilot Cities Platform</i> |
| GLP | <i>Greater London Plan</i> |
| HDC | <i>Harlow Development Corporation</i> |
| HMSO | <i>His Majesty's Stationery Office</i> |
| INTI | <i>International New Town Institute</i> |
| LCA | La Carta de Atenas, Le Corbusier |
| LCC | <i>London County Council</i> |
| MARS | Modern Architects' Research Society |
| MKDC | Milton Keynes Development Corporation |
| MOW | <i>Ministry of Works</i> |
| MTCP | <i>Ministry of Town and Country Planning</i> |
| NTA | <i>New Towns Act</i> |
| NTC | <i>New Towns Committee</i> |
| TCPA | <i>Town and Country Planning Association</i> (anteriormente denominada <i>The Garden City Association y Garden Cities and Town Planning Association</i>) |
| trad. | Traducción |
| ODPM | <i>Office of the Deputy Prime Minister</i> |
| RIBA | <i>Royal Institute of British Architects</i> |

Índice de ilustraciones

2. La experiencia de las *New Towns*, aproximación disciplinar.

| | |
|---|----|
| 2.1_Imagen de una calle inglesa durante la Segunda Guerra Mundial..... | 26 |
| 2.2_Imagen de edificación y calles inglesas antes de la Segunda Guerra Mundial..... | 27 |
| 2.3_Localización, fecha de designación y clasificación en función del objetivo de creación de las <i>New Towns</i> británicas. | 30 |
| 2.4_Localización, tamaño, fecha de designación y clasificación en generaciones de las <i>New Towns</i> británicas..... | 31 |
| 2.5_Sir Ebenezer Howard..... | 32 |
| 2.6_ Frederic Osborn..... | 32 |
| 2.7_ Sir Anderson Montague-Barlow..... | 32 |
| 2.8_ Sir Patrick Abercrombie..... | 32 |
| 2.9_«Londres necesita un nuevo plan» 1944. Dibujo de Margaret y Alexander Potter..... | 35 |
| 2.10_ El <i>greenbelt</i> de Londres, Greater London Plan de Abercrombie..... | 36 |
| 2.11_ <i>Greater London Plan</i> de Abercrombie..... | 36 |
| 2.12_ Dibujo de Purdom sobre el nuevo plan para Londres. 1945..... | 36 |
| 2.13_ Dibujo de Purdom sobre la especulación de los terrenos en Londres. 1945..... | 36 |
| 2.14_ <i>New towns</i> propuestas en el GLP de Abercrombie 1944..... | 38 |
| 2.15_ Las ocho <i>New Towns</i> propuestas por Abercrombie en su <i>Greater London Plan</i> y las finalmente construidas dentro de los límites del Gran Londres..... | 39 |
| 2.16_ Folletos explicativos sobre las <i>New Towns</i> del TCPA, 1946..... | 41 |
| 2.17_ Imágenes extraídas del video <i>Charlie in a New Town</i> (1948), donde se explica por medio de dibujos animados, las razones de la construcción de las <i>New Towns</i> y el modo en que iban a ser construidas..... | 45 |
| 2.18_ Cómic sobre la expropiación de tierras para la construcción de las <i>New Towns</i> | 47 |
| 2.19_ Imagen que muestra las <i>New Towns</i> y las expansiones de ciudades. 1952..... | 48 |
| 2.20_ Esquemas que muestran la evolución de las <i>New Towns</i> . Elaboración propia..... | 52 |
| 2.21_ Diagrama representativo de la primera fase. Basado en Crawley..... | 53 |
| 2.22_ Diagrama representativo de la segunda fase. Basado en Cumbernauld..... | 53 |
| 2.23_ Diagrama representativo de la tercera fase. Basado en Runcorn..... | 53 |
| 2.24_ Diagrama representativo de la cuarta fase. Basado en Washington..... | 53 |
| 2.25_ Esquemas que muestran las fases en el desarrollo y diseño de las <i>New Towns</i> . Imagen redibujada de las que aparecen en (Madani-Pour, 1993) | 54 |
| 2.26_ Esquemas que muestran la distribución de los usos en la evolución de las <i>New Towns</i> . Elaboración propia..... | 55 |
| 2.27_ La Ciudad Jardín de Howard..... | 61 |
| 2.28_ La Ciudad Jardín de Howard y su localización..... | 61 |
| 2.29_ Los tres imanes de la Ciudad Jardín de Howard..... | 61 |
| 2.30_ Plano de Letchworth Garden City..... | 61 |
| 2.31_ Plano de Welwyn Garden City..... | 61 |
| 2.32_ La Ciudad Social de Howard..... | 63 |

| | |
|--|----|
| 2.33_Imagen de los tres establecimientos humanos de Le Corbusier..... | 66 |
| 2.34_Dibujo de Le Corbusier donde observa la separación del tráfico rodado del peatonal..... | 66 |
| 2.35_La Ciudad Radiante de Le Corbusier..... | 66 |
| 2.36_La Unidad Vecinal de Clarence Perry..... | 69 |
| 2.37_Diagrama de la formación del distrito como agregación de las unidades vecinales..... | 70 |
| 2.38_Tipos de mobiliario para las cocinas incluidos en el <i>Dudley report</i> de 1944. | 72 |
| 2.39_Esquemas de Gordon Cullen para el <i>Parker Morris report</i> de 1961..... | 73 |

3. Aproximación a la definición urbanística de los proyectos de las *New Towns* británicas

3.1. Modelos para el análisis de las *New Towns*

| | |
|--|----|
| 3.1_Localización de las tres <i>New Towns</i> en relación a Londres..... | 77 |
|--|----|

3.2. Harlow

| | |
|---|----|
| 3.2_Vista aérea de Harlow..... | 80 |
| 3.3_Masterplan de Harlow..... | 81 |
| 3.4_Sir Frederick Gibberd..... | 82 |
| 3.5_Harlow Development Corporation, 1947..... | 82 |
| 3.6_Características existentes en el área designada. Plano del <i>master plan</i> de 1947..... | 83 |
| 3.7_Preexistencias en el área designada. | 83 |
| 3.8_MasterPlan de Harlow..... | 83 |
| 3.9_Eschema del área designada, a la derecha se observa Old Harlow, en línea discontinua se aprecian los valles y en continua las carreteras. Las vías del tren se distinguen al norte..... | 83 |
| 3.10_Old Harlow en 1930..... | 84 |
| 3.11_Pub The Kings Head en Potter Street, 1930..... | 84 |
| 3.12_Oficina de correos en Potter Street, 1920..... | 84 |
| 3.13_Calle Churchgate, 1930..... | 84 |
| 3.14_Panfleto informativo destinado a los habitantes de Old Harlow en contra de los planes para la construcción del nuevo Harlow. <i>Harlow and district defence association</i> | 84 |
| 3.15_Mulberry Green, sobre 1920..... | 84 |
| 3.16_Diagrama de la estructura de la ciudad del <i>master plan</i> de 1947..... | 86 |
| 3.17_Usos del suelo en el <i>master plan</i> de Harlow..... | 86 |
| 3.18_Sección de un centro urbano típico y sección de Harlow, donde se aprecian los espacios verdes entre las unidades vecinales..... | 86 |
| 3.19_Mapas de los carriles bici de Harlow..... | 87 |
| 3.20_Conexiones del centro urbano con las áreas industriales. Arriba, rodadas. Abajo, peatonales y sendas ciclistas | 87 |
| 3.21_Área industrial del este, Temple Fields durante su construcción en 1950. | 88 |
| 3.22_Área industrial del este, Temple Fields. | 88 |

| | |
|---|-----|
| 3.23_Área industrial del este, Temple Fields, vista actual..... | 88 |
| 3.24_Usos del suelo del <i>masterplan</i> de Harlow..... | 89 |
| 3.25_Esquema de la agrupación de las trece unidades vecinales en cuatro distritos, su relación con los centros locales, de distrito y el centro de la ciudad..... | 90 |
| 3.26_Centros de los distritos y las áreas industriales..... | 90 |
| 3.27_Agrupación de áreas industriales y residenciales, distritos, con los colegios y centros asociados a ellas..... | 90 |
| 3.28_Población y tamaño de cada una de las unidades residenciales..... | 90 |
| 3.29_Provisión de escuelas primarias y secundarias en cada una de las unidades residenciales de Harlow..... | 91 |
| 3.30_Distrito norte y las tres unidades residenciales que contiene..... | 92 |
| 3.31_Vistas de algunas áreas residenciales..... | 92 |
| 3.32_Vista aérea de Mark Hall South..... | 92 |
| 3.33_Mark Hall North, 1951..... | 93 |
| 3.34_Mark Hall Park, es el área verde entre las unidades Mark Hall North y Mark Hall South..... | 93 |
| 3.35_Unidades de Mark Hall North y Mark Hall South con su escuela primaria..... | 93 |
| 3.36_Usos del suelo en Mark Hall North y Mark Hall South..... | 93 |
| 3.37_Vista aérea de Mark Hall North y Mark Hall South..... | 94 |
| 3.38_Mark Hall North: grupos de viviendas..... | 95 |
| 3.39_Mark Hall North: viario..... | 95 |
| 3.40_Mark Hall North: dotaciones..... | 96 |
| 3.41_Mark Hall North: tipologías de viviendas..... | 96 |
| 3.42_Mark Hall North: alturas..... | 96 |
| 3.43_The Stow, centro del distrito noroeste..... | 97 |
| 3.44_The Stow, área comercial..... | 97 |
| 3.45_Calle comercial en The Stow, 1952. En la actualidad es completamente peatonal..... | 97 |
| 3.46_El área comercial de The Stow fue diseñada alrededor de una calle comercial tradicional..... | 97 |
| 3.47_Imágenes de la Escuela secundaria del Mark Hall North..... | 98 |
| 3.48_Imágenes de Bishopsfield..... | 99 |
| 3.49_Bloque de viviendas de Harlow..... | 100 |
| 3.50_Edificios en torre en Harlow..... | 100 |
| 3.51_Situación torre The Lawn..... | 100 |
| 3.52_Vista aérea de la torre The Lawn y Mark Hall North..... | 100 |
| 3.53_Vistas de las fachadas de The Lawn..... | 101 |
| 3.54_Torre The Lawn en Mark Hall North, Harlow. Diseñada por Frederick Gibberd y construida en 1951..... | 101 |
| 3.55_Tipologías de viviendas en hilera, Harlow..... | 102 |
| 3.56_El centro cívico y su entorno..... | 103 |
| 3.57_Vista aérea del hospital..... | 103 |
| 3.58_Tráfico en el centro urbano..... | 104 |

| | |
|---|-----|
| 3.59_Funciones principales en el centro..... | 104 |
| 3.60_Sección del centro urbano de Harlow en 1947, arriba, y de 1977, abajo..... | 104 |
| 3.61_Centro urbano. Usos..... | 105 |
| 3.62_Maqueta del Centro Cívico..... | 105 |
| 3.63_Ejes compositivos del centro urbano..... | 105 |
| 3.64_Red de espacios públicos principales..... | 105 |
| 3.65_Usos en el centro urbano..... | 106 |
| 3.66_Conexiones del centro urbano con las áreas residenciales. Arriba, rodadas. Abajo, peatonales y sendas ciclistas..... | 106 |
| 3.67_Área del centro construida hasta 1958..... | 106 |
| 3.68_Calles peatonales del área comercial de Harlow con voladizos que marcan las dos escalas en la edificación..... | 107 |
| 3.69_Terminus House..... | 107 |
| 3.70_El cine Odeon, ahora cerrado, se abrió en 1960..... | 107 |
| 3.71_El solar del centro de Harlow, 1954..... | 107 |
| 3.72_El centro de Harlow en construcción, 1959..... | 107 |
| 3.73_Vistas del centro urbano..... | 107 |
| 3.74_Imagen aérea del centro urbano de Harlow..... | 108 |
| 3.75_Usos y edificios del área del mercado..... | 109 |
| 3.76_Imágenes del centro de Harlow en sus primeros años..... | 109 |
| 3.77_Escultura en el Jardín del agua..... | 110 |
| 3.78_Usos y edificios de centro cívico..... | 110 |
| 3.79_Iglesia..... | 110 |
| 3.80_Jardín del agua..... | 110 |
| 3.81_Plan del paisaje de Harlow..... | 111 |
| 3.82_Áreas mínimas de espacios abiertos..... | 111 |
| 3.83_Áreas verdes..... | 111 |
| 3.84_Vistas de la ciudad de Harlow que muestran la importancia y presencia de los espacios verdes..... | 112 |
| 3.85_Área residencial de Harlow..... | 112 |
| 3.86_Skyline del centro urbano de Harlow..... | 112 |
| 3.87_Plano de Harlow en la actualidad..... | 113 |
| 3.88_Gráfico que muestra la evolución entre 1948 y 2012 del número de viviendas, población y empleo en Harlow. Fuente: (Harlow District Council, 2013)..... | 114 |
| 3.89_Gráficos que muestran la composición de la población, por edades, sexo y etnias de Harlow. Fuente: (Harlow Council, Johnson, Mature Apprentice, & Policy and Performance, 2013)..... | 115 |
| 3.90_Tabla que muestra el empleo y el desempleo con datos de 2011. Fuente: (Harlow Council et al., 2013)..... | 115 |
| 3.91_Secuencia del desarrollo de Harlow..... | 117 |
| 3.92_Portadas de Pram Town con edificios de Harlow, Darren Hayman..... | 117 |

| | |
|--|-----|
| 3.93_Plano de Harlow y de su contexto con la ampliación propuesta..... | 118 |
| 3.94_Comparativa entre el sistema viario diseñado por Gibberd y el actual..... | 119 |
| 3.95_Estrategia de regeneración del centro urbano..... | 120 |
| 3.96_Visión del Harlow para el 2020..... | 120 |
| 3.97_Iniciativas de regeneración en Harlow..... | 120 |
| 3.98_Viviendas del barrio de Newhall desarrolladas por Allison and Brooks Architects..... | 120 |
| 3.99_Plano del barrio de Newhall de Harlow, con las viviendas realizadas por Alison Brooks architects, las construidas y las que quedan por construir..... | 121 |
| 3.100_Secciones de las viviendas de Newhall. desarrolladas por Alison and Brooks Architects..... | 121 |
| 3.101_Tabla con los cinco escenarios..... | 122 |
| 3.102_Tabla resumen con los objetivos que se conseguirían en cada escenario y la evolución de la población previsto en caso de escoger el último escenario posible..... | 123 |
| | |
| 3.3. Thamesmead | |
| 3.103_Vista aérea de Thamesmead..... | 124 |
| 3.104_Masterplan de Thamesmead..... | 125 |
| 3.105_Entrega de L premio, veinte <i>pounds</i> , a Mr. Anthony Walton, ganador del concurso <i>Name our town</i> | 127 |
| 3.106_Localización de Thamesmead respecto a Londres y comparación de su tamaño con Hyde Park..... | 128 |
| 3.107_Hora punta en Londres. Roger Mayne 1965..... | 129 |
| 3.108_Imagen de Roger Mayne, Londres..... | 129 |
| 3.109_Calle Bricklane, Londres de Roger Mayne en 1957..... | 129 |
| 3.110_Portada del libro <i>Family and kinship in Esta London</i> | 130 |
| 3.111_Portada del libro <i>The death and life of Great American Cities</i> | 130 |
| 3.112_Mapas de Greenwich y alrededores, 1805..... | 130 |
| 3.113_Usos existentes en el área designada..... | 131 |
| 3.114_Características y alrededores del área designada..... | 131 |
| 3.115_Mapas del área, 1931..... | 131 |
| 3.116_Trabajadoras del Royal Arsenal..... | 132 |
| 3.117_Comparación escalar del frente al río de Thamesmead y el área de la Tate Gallery al Tower Bridge..... | 132 |
| 3.118_Vista general del área en construcción, 1967..... | 133 |
| 3.119_Empresa que realizaba los pilotes de Thamesmead..... | 133 |
| 3.120_Imágenes de la maqueta del centro de Cumbernauld..... | 133 |
| 3.121_Sección de la <i>New Town</i> no construida de Hook..... | 133 |
| 3.122_Imagen de la separación de tráfico en distintas alturas de Hook..... | 133 |
| 3.123_Primeras propuestas del <i>master plan</i> de Thamesmead, del borrador de 1966..... | 135 |
| 3.124_Segunda propuesta, plan director de Thamesmead, 1967..... | 135 |
| 3.125_Relación del viario peatonal y rodado con la edificación..... | 137 |
| 3.126_Esquema de la red viaria..... | 137 |

| | |
|--|-----|
| 3.127_Proyecto para el Golden Lane, Smithsons 1952..... | 137 |
| 3.128_Formas de protección frente al ruido del tráfico..... | 138 |
| 3.129_Maqueta de las áreas residenciales y del centro de la primera propuesta para Thamesmead, 1966..... | 139 |
| 3.130_Maqueta de la segunda propuesta para Thamesmead, 1967..... | 139 |
| 3.131_Ejemplos de viviendas construidas en Thamesmead que no sigue el plan director de 1967..... | 140 |
| 3.132_Morfología en la edificación de Thamesmead en la actualidad. Fuente: < http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework > [Consulta:4 agosto 2015]..... | 140 |
| 3.133_Áreas con distinto carácter en Thamesmead en la actualidad. Fuente: < http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework > [Consulta:4 agosto 2015]..... | 140 |
| 3.134_Visión de las viviendas frente al Río, borrador del plan, 1966..... | 141 |
| 3.135_Visión de las áreas peatonales de las viviendas que cierran la unidad residencial, borrador del plan, 1966..... | 141 |
| 3.136_Visión de las viviendas patio borrador del plan, 1966..... | 142 |
| 3.137_Viviendas en hilera de dos alturas, borrador del plan, 1966..... | 142 |
| 3.138_Vista aérea actual de las Fases I y II..... | 143 |
| 3.139_Fases I y II, tres unidades vecinales con sus respectivas escuelas primarias..... | 144 |
| 3.140_A la derecha, usos del suelo de las Fases I y II..... | 144 |
| 3.141_Imágenes de las Fases I y II con sus primeros habitantes..... | 144 |
| 3.142_Maqueta de la Fase I, el lago, Tavy Bridge y las torres..... | 144 |
| 3.143_Ejes compositivos y unidades de composición, motivos que se repiten y acaban formando las unidades, confiriendo un orden y claridad al conjunto..... | 145 |
| 3.144_Esquema viario de las Fases I y II..... | 145 |
| 3.145_Dotaciones de las Fases I y II..... | 146 |
| 3.146_Maqueta con el centro, Tavy Bridge, las viviendas en hilera y las torres..... | 146 |
| 3.147_Fase I de Thamesmead, Tavy Bridge..... | 146 |
| 3.148_Área sur de la Fase I de Thamesmead..... | 146 |
| 3.149_Portada de <i>Mercury</i> con la familia Gooch..... | 147 |
| 3.150_Visita de la Reina Isabel II a Tavy Bridge en 1980..... | 147 |
| 3.151_La familia Gooch en su nueva vivienda..... | 147 |
| 3.152_Vista aérea de las Fases I y II..... | 148 |
| 3.153_Maqueta de las Fases I y II..... | 148 |
| 3.154_Fases I y II: tipologías de viviendas..... | 149 |
| 3.155_Fases I y II: alturas..... | 149 |
| 3.156_Vista desde la Fase II hacia la Fase I..... | 149 |
| 3.157_Vista del lago Southmere..... | 149 |
| 3.158_Dotaciones de la Fase III..... | 150 |
| 3.159_Esquema viario de la Fase III..... | 150 |
| 3.160_Park Hill en Sheffield..... | 151 |

| | |
|---|-----|
| 3.161_Vista de la maqueta de la Fase III..... | 151 |
| 3.162_Fases II, tres unidades vecinales con sus respectivas escuelas primarias..... | 151 |
| 3.163_Ejes compositivos y unidades de composición de la Fase III..... | 151 |
| 3.164_Vista aérea actual de la Fase III..... | 152 |
| 3.165_Alturas de la edificación de Thamesmead en la actualidad. Fuente: < http://jen-winters-fwac.squarespace.com/urban-framework > [Consulta:4 agosto 2015]..... | 153 |
| 3.166_Tipologías de edificación de la Fase I..... | 154 |
| 3.167_Fase I, viviendas en hilera de cuatro alturas. Planos e imágenes..... | 156 |
| 3.168_Fase I, torres de doce alturas. Planos e imágenes..... | 157 |
| 3.169_Imágenes de las torres de la Fase I..... | 158 |
| 3.170_Tipos de viviendas en las hileras, sección y vistas de los patios y pasos entre los patios del borrador del plan de 1966..... | 159 |
| 3.171_Imágenes de las viviendas en dos alturas y sus patios..... | 160 |
| 3.172_Accesos a los garajes privados..... | 160 |
| 3.173_Tipologías en la Fase II..... | 161 |
| 3.174_Alturas en la Fase II..... | 161 |
| 3.175_Edificio Ronan Point..... | 161 |
| 3.176_Espacio verde que separa la Fase I y la Fase II..... | 161 |
| 3.177_Edificación de la Fase II..... | 161 |
| 3.178_Imágenes de edificios de la Fase III..... | 162 |
| 3.179_Tipologías en la Fase III..... | 162 |
| 3.180_Alturas en la Fase III..... | 162 |
| 3.181_Centro urbano y marina reflejados en el plan borrador del plan de 1966. La zona de compras y ocio se encuentran en planta primera, el acceso rodado en la baja..... | 163 |
| 3.182_Centro urbano y marina reflejados en el plan director..... | 163 |
| 3.183_Plaza del centro de Thamesmead en la actualidad..... | 164 |
| 3.184_Plan director para el centro de Thamesmead en 1990..... | 164 |
| 3.185_Red propuesta de espacios verdes para Thamesmead en 1966..... | 165 |
| 3.186_El agua tiene una presencia e importancia notables en Thamesmead, foto de 1977..... | 165 |
| 3.187_Algunos ejemplos de la presencia del agua y la vegetación en Thamesmead..... | 166 |
| 3.188_Vista de Thamesmead desde la Abadía de Lesnes, foto de 1972..... | 167 |
| 3.189_Imágenes de la película La Naranja mecánica frente al lago Southmere..... | 169 |
| 3.190_Áreas de aparcamientos en planta baja..... | 172 |
| 3.191_Apropiación de espacios en planta baja por los habitantes..... | 172 |
| 3.192_Demolición de Tavy Bridge..... | 174 |
| 3.193_Áreas previstas donde intervenir próximamente para regenerar Thamesmead..... | 174 |
| 3.194_Plano y vista actual de Thamesmead..... | 175 |
| 3.195_Conexiones de transporte previstas para Thamesmead..... | 177 |

3.4. Milton Keynes

| | |
|--|-----|
| 3.196_Vista aérea de Milton Keynes..... | 178 |
| 3.197_Master plan de Milton Keynes. Plano de usos..... | 179 |
| 3.198_Propuesta de Pooley..... | 180 |
| 3.199_Milton Keynes, propuesta de Pooley..... | 180 |
| 3.200_Una de las áreas residenciales de la propuesta de Pooley..... | 180 |
| 3.201_Cuadrantes de Washington <i>New Town</i> , pasos subterráneos y centros de las unidades residenciales..... | 181 |
| 3.202_Washington <i>New Town</i> . Sistema viario en red..... | 181 |
| 3.203_Stony Stradford High Street, 1907..... | 183 |
| 3.204_Wolverton, Stradford road, 1930..... | 183 |
| 3.205_Contexto regional..... | 183 |
| 3.206_Contexto sub-regional..... | 183 |
| 3.207_Usos del suelo..... | 183 |
| 3.208_Master plan de Milton Keynes. Plano de usos..... | 184 |
| 3.209_Actividades cercanas a las viviendas, acceso a pie o en vehículo..... | 185 |
| 3.210_Rutas peatonales, paradas de autobús y centros de actividad..... | 185 |
| 3.211_Red viaria en relación con la región..... | 186 |
| 3.212_Esquemas del viario..... | 187 |
| 3.213_Ejemplo de doble calzada, con dos carriles en cada sentido..... | 188 |
| 3.214_Vista aérea de Milton Keynes, el viario se inserta en áreas verdes..... | 188 |
| 3.215_Calzada y áreas de reserva..... | 188 |
| 3.216_Estructura del sistema viario..... | 188 |
| 3.217_Distribución de la industria en Milton Keynes..... | 189 |
| 3.218_Área industrial, dónde la presencia de árboles y zonas verdes es importante..... | 189 |
| 3.219_Área residencial e industrial compartiendo una misma manzana, separada visual y acústicamente por un área verde..... | 189 |
| 3.220_Posibles modos de distribuir la industria en la ciudad..... | 189 |
| 3.221_La población de los cuadrantes dependerá del área y densidad del mismo..... | 190 |
| 3.222_Áreas residenciales con distinta densidad dependiendo de su localización..... | 190 |
| 3.223_Centros de Milton Keynes..... | 190 |
| 3.224_Espacios abiertos y campos de golf..... | 191 |
| 3.225_Espacios verdes..... | 191 |
| 3.226_Áreas de influencia de las escuelas..... | 192 |
| 3.227_Nombres de las áreas residenciales de Milton Keynes..... | 193 |
| 3.228_Ejemplos de distintas áreas residenciales..... | 194 |
| 3.229_Mezcla de usos en los cuadrantes..... | 194 |
| 3.230_Ejemplo de un área residencial que aparecía en el <i>Master plan</i> | 194 |

| | |
|---|-----|
| 3.231_Usos en un centro local..... | 194 |
| 3.232_Unidad residencial de Brasilia..... | 195 |
| 3.233_Sector residencial de Chandigarh..... | 195 |
| 3.234_Los cuadrantes colindantes de Coffee Hall, Beanhill, Netherfield y Eaglestone, fueron de los primeros en ser construidos..... | 196 |
| 3.235_Localización de los cuadrantes analizados..... | 197 |
| 3.236_Plano en imágenes de Eaglestone..... | 197 |
| 3.237_Centro local de Netherfield..... | 198 |
| 3.238_Vistas aéreas de Netherfield..... | 198 |
| 3.239_Imágenes y maqueta de Netherfield..... | 198 |
| 3.240_Espacios verdes y edificación de Coffee Hall..... | 199 |
| 3.241_Ejes compositivos y rutas peatonales..... | 199 |
| 3.242_Vistas aéreas y maqueta..... | 199 |
| 3.243_Imágenes de Coffee Hall..... | 199 |
| 3.244_Viviendas y centro local de Beanhill..... | 200 |
| 3.245_Vista aérea de Fullers Slade..... | 201 |
| 3.246_Fullers Slade al terminar su construcción..... | 201 |
| 3.247_Usos del suelo..... | 201 |
| 3.248_Ejes compositivos y unidades de composición..... | 201 |
| 3.249_Usos del suelo en Coffee Hall..... | 203 |
| 3.250_Alturas de la edificación..... | 203 |
| 3.251_Tipos de viviendas de Coffee Hall..... | 203 |
| 3.252_Plano de ordenación..... | 203 |
| 3.253_Viviendas que mantienen sus cubiertas planas..... | 203 |
| 3.254_Viviendas cuyas cubiertas han sido modificadas..... | 203 |
| 3.255_Alturas y sección de Netherfield..... | 204 |
| 3.256_Tipos de vivienda..... | 204 |
| 3.257_Hileras de vivienda y secciones..... | 204 |
| 3.258_Viviendas de una y dos alturas en Netherfield. Se pueden apreciar las modificaciones en las fachadas..... | 205 |
| 3.259_Plano de ordenación de Fullers Slade..... | 206 |
| 3.260_Tipologías de vivienda en Fullers Slade..... | 206 |
| 3.261_Usos del suelo..... | 207 |
| 3.262_Alturas de la edificación..... | 207 |
| 3.263_Vista aérea de Fullers Slade..... | 207 |
| 3.264_Ejemplo de cómo podría ser el centro de Milton Keynes..... | 208 |
| 3.265_Estructura viaria en CMK..... | 208 |
| 3.266_Impresión del CMK en el <i>Master Plan</i> | 209 |

| | |
|---|-----|
| 3.267_Usos en CMK..... | 210 |
| 3.268_Jerarquia viaria en CMK..... | 210 |
| 3.269_Distribución de usos en CMK..... | 210 |
| 3.270_Vista aérea de CMK..... | 210 |
| 3.271_Vista aérea del centro comercial..... | 211 |
| 3.272_Sección del centro comercial donde se representan las dos arcadas paralelas..... | 211 |
| 3.273_Planta de cubiertas del centro comercial..... | 211 |
| 3.274_Visión de los interiores de CMK..... | 211 |
| 3.275_Vista aérea de los Parques lineales en Milton Keynes, basados en los valles de los ríos..... | 212 |
| 3.276_Todas las áreas de la ciudad se encuentran unidas por el verde, que forma un sistema continuo..... | 212 |
| 3.277_Cuadrantes de Milton Keynes y su proporción de espacios verdes..... | 213 |
| 3.278_Presencia del espacio verde en áreas residenciales..... | 214 |
| 3.279_Provisión de áreas deportivas y de recreo..... | 214 |
| 3.280_Oportunidades de recreo en espacios verdes y con presencia de agua en la región..... | 214 |
| 3.281_Vista aérea de Milton Keynes en la actualidad..... | 215 |
| 3.282_Cómic sobre la distinta percepción que tienen los visitantes y los habitantes de Milton Keynes sobre la ciudad..... | 216 |
| 3.283_Plano de Milton Keynes en la actualidad..... | 216 |
| 3.284_Dibujo de la visión que se tenía del centro urbano..... | 217 |
| 3.285_Vista aérea de Central Milton Keynes..... | 217 |
| 3.286_Construcción de las infraestructuras de la ampliación del centro urbano ocupando terrenos del Parque Campbell..... | 221 |
| 3.287_Ampliación del centro urbano ocupando terrenos del Parque Campbell..... | 221 |
| | |
| 3.5. Diagnóstico comparado de los modelos | |
| 3.288_Master plan de las tres new towns a la misma escala..... | 223 |
| 3.289_Análisis comparativo de los usos de las tres new towns..... | 224 |

4. Reflexiones actuales sobre la experiencia de las New Towns

| | |
|--|-----|
| 4.1_1997-2001 - Comparativa de las viviendas existentes y las construidas por entidades públicas y privadas..... | 242 |
| 4.2_Greenbelts y áreas de crecimiento..... | 243 |
| 4.3_Áreas y puntos de crecimiento..... | 243 |
| 4.4_Área de crecimiento del Thames Gateway..... | 243 |
| 4.5_Comparación entre las políticas de las New Towns y el Sustainable Communities Plan..... | 243 |
| 4.6_Posibles componentes de una eco-town..... | 246 |
| 4.7_Quince posibles localizaciones para las eco-towns..... | 246 |