



Urbanismo A partir de la Segunda Guerra Mundial, se promovió en Gran Bretaña la planificación y construcción de nuevas ciudades

La herencia de las 'new towns'

**JOSEP MARIA MONTANER
ZAIDA MUXI**

Las *new towns* se promovieron a partir de la Segunda Guerra Mundial, configurándose según tres generaciones distintas en las cuales se iba acumulando la experiencia de las anteriores. Se desarrollaron explícitamente a partir de la recuperación crítica de la idea de ciudad-jardín y de la tradición creada a partir de las dos primeras: Letchworth y Welwyn. La presencia en ambas experiencias de figuras como Frederic Osborn, discípulo de Howard y defensor de las *new towns*, dan prueba de la continuidad entre ambas ideas.

La magna operación de las *new towns* tuvo como premisas la descentralización industrial, la planificación urbana y la descongestión de la ciudad de Londres, para hacerla más vivible y menos vulnerable a los ataques bélicos. Partía de las conclusiones del Informe Barlow de 1940 y de la voluntad del Plan del Gran Londres (Greater London Plan) del urbanista Leslie Patrick Abercrombie (1944), creando entre ella y las nuevas ciudades grandes anillos verdes, siguiendo la *Green-Belt Act* de 1938, inspirada también en las ideas de Howard. Estas nuevas ciudades fueron promovidas y reglamentadas por la *new towns Act* de 1946. Y este mecanismo urbano no solo se aplicó a Londres sino que se extendió hacia otras capitales de las islas británicas.

Entre 1945 y 1951 se fundaron las primeras diez *new towns*, entre las que destacan Stevenage (1946-1952) y Harlow (1947-1956). La tradición iniciada hacía cincuenta años con la publicación del libro de Ebenezer Howard *Tomorrow A Peaceful Path to Real Reform*, de 1898, tenía continuidad. Y de esta manera, los

criterios modernos de la estricta separación racionalista de funciones se entrecaban con los rasgos formales de la casa unifamiliar en parcelas individuales: techos inclinados; muros de carga de ladrillo, visibles en gran parte en el exterior y con fachadas de formas retranqueadas; elementos de madera; y en algunos casos, balconcillos. Los conjuntos de viviendas de las primeras *new towns* eran pintorescos y se basaban en un gran respeto por los árboles y plantas existentes así como por los plantados. De hecho, su forma estaba inspirada en la arquitectura sueca de los años cuarenta, en lo que se denominó entonces *new empirism*.

Tras las críticas de la primera generación de *new towns*, a finales de los



años cincuenta, se presentó un nuevo prototipo de ciudad -ejemplificado por la no realizada de Hook (1956)-, que encontró su plasmación en Cumbernauld (1958-1967) cerca de Glasgow y que se desarrolló en los años sesenta. Se trataba de crear ciudades más compactas, aumentando densidades, disminuyendo distancias y estructurándolas entorno a un potente Centro Cívico.

01 Un paseo en Milton Keynes

02 Centro comercial en Milton Keynes

03 Una calle en Welwyn Garden City
FOTOGRAFÍAS DE MONTANER / MUXI



Cada *new town* se creaba mediante la promoción de nuevos empleos, encauzando que industrias y empresas se instalasen a la cabeza del desarrollo de las nuevas ciudades. A pesar de este motor laboral, las principales deficiencias de las *new towns* ha sido la falta de equipamientos, la ausencia de vida social espontánea y la monotonía. Además, todas han tenido con el tiempo un mayor crecimiento urbano del previsto inicialmente.

Lo más importante de las *new towns*, más allá de la calidad de su arquitectura y urbanismo, fue el método. 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 encontrados tras los análisis profundos y sistemáticos de los resultados obtenidos en las ciudades ya realizadas; un riguroso método de hipótesis, proceso y verificación en el que se tenían en cuenta los niveles de satisfacción de sus habitantes.

Siguiendo este método se llegó a la tercera generación y al *Strategic Plan* de Milton Keynes, la última *new town* antes de que el gobierno abandonara su política asistencial y del bienestar. La iniciativa de Milton Keynes, aprobada en 1967 y desarrollada fundamentalmente a lo largo de los años setenta, comportó una ciudad de un tamaño mayor, pensada para que fuera creciendo a partir de una trama ortogonal de carreteras que se iban adaptando a la topografía y a las preexistencias separadas aproximadamente un kilómetro entre ellas; una estructura urbana que era una síntesis de la actualización y contextualización de la trama reticular de campos de la Broadacre City de Frank Lloyd Wright dentro de la explícita continuidad con la tradición de las ciudades jardín y las *new towns*, con sus fuertes centros cívicos, *malls* y *parkways*.

Tal como el mismo Wright había imaginado en su ciudad ideal agraria y futurista, en Milton Keynes las rutas para peatones, para bicicletas y para automóviles se cruzan en distintos niveles. De esta manera se van discriminando también las vías de circulación, desde las rápidas (semihundidas o elevadas, nunca a nivel de las unidades vecinales) hasta las más lentas de velocidad con-

trolada para las calles residenciales; una diversificación de vías similar a la propuesta por Le Corbusier en Chandigarh.

En este sentido, el gran paseo central de acceso a Milton Keynes, desde la estación hacia el gran centro comercial, recuerda el paseo comercial y el *parkway* de Welwyn Garden City. El centro comercial de Milton Keynes, cuidadosamente diseñado y de cualificada arquitectura, es sumamente espacioso, desarrollado en un solo nivel, el de la calle, abierto al exterior, claro y con muy buena luz natural. En definitiva está conformado como un auténtico espacio público cubierto que permite estar en los numerosos bancos y pasear cómodamente sin desniveles ni recorridos laberínticos, además de comprar y comer.

Incluso frente al centro comercial y debajo de una de las vías elevadas de cir-

Milton Keynes dispone de un buen servicio público de autobuses y cada una de las unidades vecinales respeta las preexistencias

culación se ha instalado un gran mercadillo al aire libre donde se puede comprar de todo. Este mercado popular refuerza el carácter del centro comercial como calle comercial techada que, a la manera de un zoco o bazar, se sucede sin solución de continuidad con el espacio público. El comercio popular convive con el formal, tal como sucede también en Brasilia, justo debajo de la torre de televisión. Milton Keynes dispone de un buen servicio público de autobuses y cada una de las unidades vecinales respeta las preexistencias y tiene su propia forma, sus equipamientos de barrio y su lenguaje arquitectónico característico. La trama de circulación vehicular discurre por cotas diferentes a las unidades vecinales, desde las cuales casi no se ven las vías rápidas y solo se percibe un entorno predominantemente verde y paisajista.

Ciertamente debajo de la idea de las *new towns*, a las que sólo se podía tener acceso si se tenía un empleo, subyace una idea de control. Es menos difícil intentar situarse como recién llegado en una ciudad tradicional que en una *new town*. Y esto no debe extrañar en un país, como Gran Bretaña, que ha destacado por su obsesión por el control: desde la invención de las prisiones y hospitales en forma de panóptico por parte de Jeremy Bentham hasta el fenómeno actual de ser el país más controlado del mundo a través de las omnipresentes cámaras de video vigilancia. |

