

El plan de descongestión de Londres

Rodolfo García-Pablos, arquitecto

IMPRESIONES SOBRE LA POLITICA URBANISTICA DE INGLATERRA

Los arquitectos e ingenieros que recientemente terminaron los estudios de técnicos urbanistas en el Instituto de Estudios de Administración Local, visitaron en el pasado mes de julio la Gran Bretaña con el propósito de conocer sobre el terreno el plan de descongestión de Londres. Acompañé al grupo en calidad de profesor de Proyectos Urbanos del citado Instituto.

La metrópoli londinense, con sus nueve millones de habitantes, presenta graves problemas de orden urbanístico que de una manera constante preocupan al pueblo inglés, al Gobierno de aquel país y sobre todo al Ministerio de la Vivienda y de Régimen Local.

El tema de la descongestión de Londres comprende una serie de actuaciones, tanto en la fase de planificación o proyecto como en su realización, que tiene un especial interés para nosotros, ya que en estos momentos se inician en España los estudios para plantear el tema de la descongestión de Madrid y de otras zonas superpobladas. Conocer el sistema de planeamiento inglés y sobre todo la mecánica de una actuación que lleva catorce años de desarrollo y "ver sobre el terreno" los resultados obtenidos, justifican totalmente el objetivo del viaje, del que solamente pretendemos exponer unas impresiones muy generales, susceptibles de ser completadas con estudios de mayor profundidad.

La Gran Bretaña, además, puede ofrecernos una larga experiencia.

Ya en el año 1899 Howard publica su famoso libro *Ciudad Jardín del mañana*, en el que expuso una teoría nueva que sirvió de pauta para las realizaciones de Letchworth y Welwyn Garden City, llevadas a cabo hace más de cuarenta años.

La tarea legislativa comienza con la Ley de Planificación de 1909 y sigue con once textos legales intermedios, para concluir con las dos leyes específicas sobre la Descongestión de las zonas superpobladas: la Ley de Nuevas Ciudades de 1946 y la Ley de Ciudades en desarrollo de 1952.

En estas dos leyes fundamentales no se limita el Gobierno a proponer la "fabricación de miles de viviendas y de industrias", sino que su mayor preocupación es la de crear nuevas comunidades equilibradas y autónomas, bien sea de ciudades totalmente de nueva planta o enlazándolas a núcleos o poblaciones ya existentes.

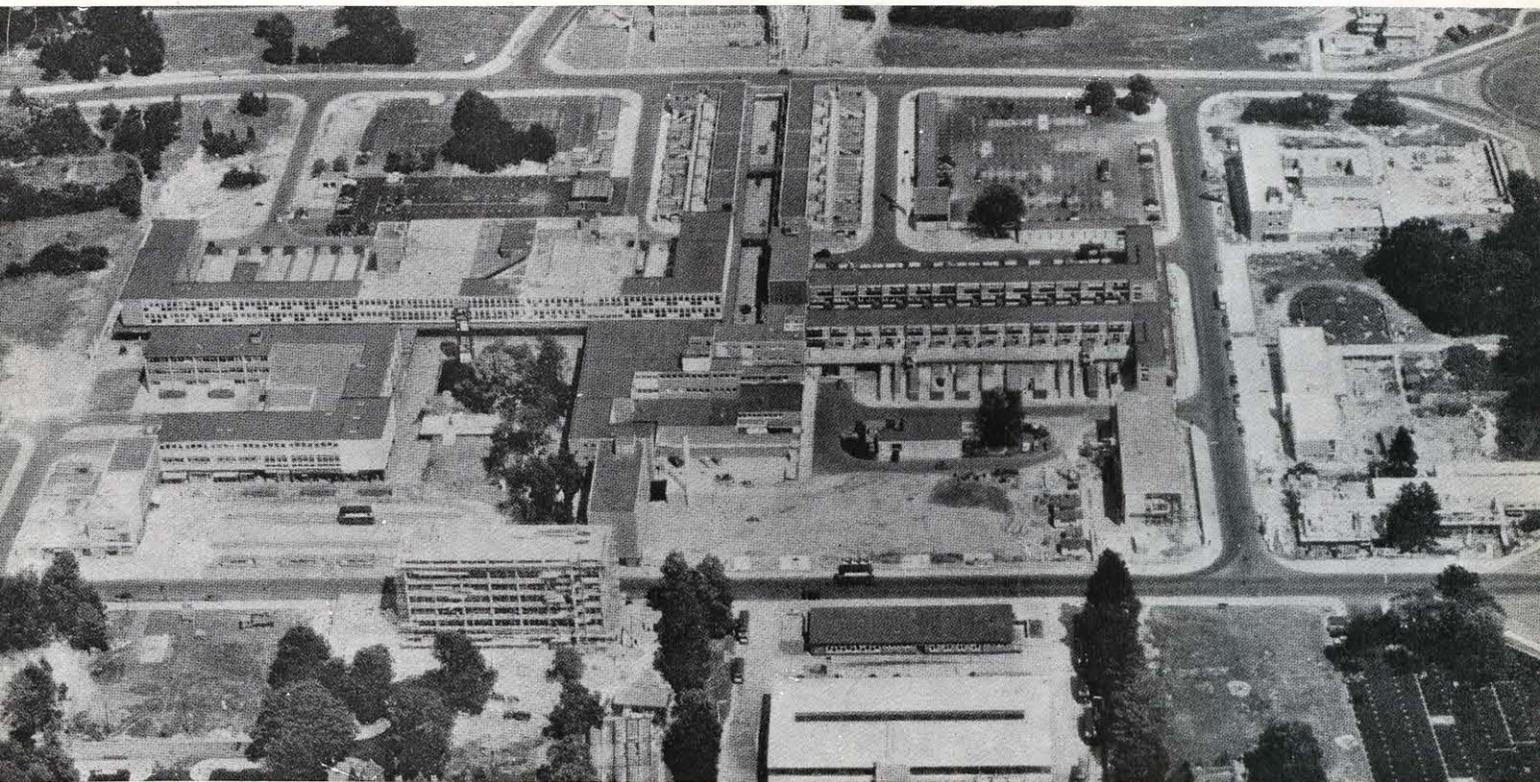
En la elección de los lugares más convenientes han intervenido, en equipo, arquitectos urbanistas y paisajistas, economistas, sociólogos, ingenieros, agricultores,

lográndose una conciliación de todos los aspectos antes de hacer la propuesta de localización de una nueva población.

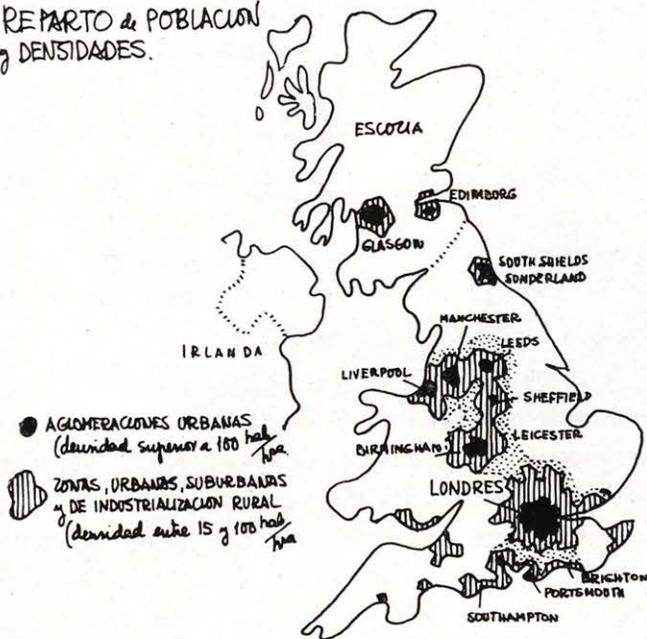
Como dato especialmente significativo, podemos señalar que al considerar todos los aspectos que indicamos, de los diez emplazamientos marcados en el Plan Abercrombie en 1943 solamente prosperó uno de ellos, el de la ciudad de Stevenage, la primera población del área de Londres, hoy casi terminada.

En nombre de mis compañeros, aun cuando mis opiniones tienen un carácter exclusivamente personal, quiero exponer en síntesis lo que vimos, lo que nos dijeron las personalidades que tuvieron la amabilidad de darnos conferencias o de acompañarnos en las visitas que se hicieron a las nuevas ciudades o a los sectores de remodelación de Londres. A todos ellos, arquitectos, ingenieros, economistas, autoridades de las Corporaciones de Desarrollo de las nuevas ciudades, en nombre del grupo que visitó aquel país, mi agradecimiento y al mismo tiempo mi disculpa si expreso algún juicio parcial adverso a su labor desde esta Revista española.

Vista aérea del Centro comercial principal de la nueva ciudad de Stevenage.



REPARTO de POBLACION y DENSIDADES.



El director de la "Town and Country Planning Association" y secretario del Comité de "New towns exhibition"—que preside sir Frederic J. Osborn—, Mr. Thomas, en la conferencia sobre Planificación Urbanística presentó un plano del país donde claramente se advierte:

Que la población inglesa no se reparte uniformemente por la nación; por el contrario, existen las grandes zonas de aglomeración urbana que se señalan en este croquis.

Como contraste, extensas regiones tienen una densidad muy baja y otras son de tipo desértico, especialmente localizadas en Gales y Escocia.

Las conurbaciones crecen continuamente a costa de las áreas rurales, agravando los problemas de las grandes ciudades del país, especialmente el de Londres, con sus nueve millones de habitantes.

Se pregunta a Mr. Thomas: "¿No existe en Inglaterra un Plan Nacional de Urbanismo?" Respuesta: "No. Cada Condado tiene total independencia. El Gobierno considera como muy difícil la realización y elaboración de un Plan Nacional. Prefiere ir de lo sencillo a lo complicado y reunir experiencia para después. Sin embargo, existen varios planeamientos de carácter nacional. Hay un Plan Nacional de Parques y un estudio nacional de conservación o creación de bosques.

El Plan de Nuevas Ciudades no sólo actúa en Londres, sino en otras zonas congestionadas, con la sola excepción de la región de Birmingham, que agrupa a más de 5,5 millones de habitantes. Puede calificarse como un planeamiento de carácter nacional.

PLAN de DESCONGESTION de LONDRES

ACTUACIONES SINCRONIZADAS

1. NUEVAS CIUDADES

- a. En el Sector de Londres
- b. En otras zonas congestionadas

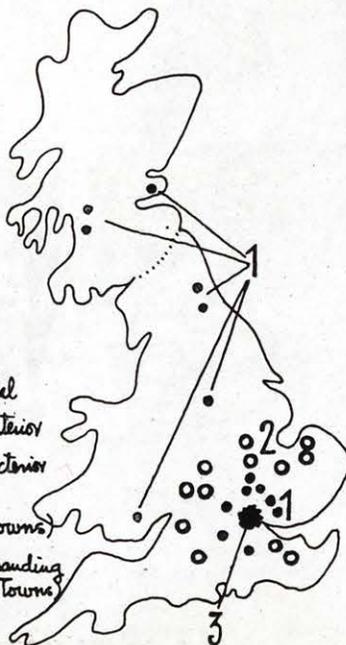
2. CIUDADES en DESARROLLO

3. REMODELACION de LONDRES

- a. En el area central
- b. En la cintura interior
- c. En la cintura exterior

● NUEVAS CIUDADES (New Towns)

○ CIUDADES en DESARROLLO (Spanding Towns)



La gran "operación urbanística" del Plan de descongestión de Londres se ha planteado con tres actuaciones, perfectamente sincronizadas.

La primera de ellas, la más directa, actúa sobre la zona de influencia de la gran ciudad, donde se propone la creación de las ocho nuevas ciudades, y como complemento en otros sectores congestionados del país (New Towns).

La segunda lo hace en un anillo más alejado de la región londinense y comprende la creación de sectores en desarrollo en doce localidades ya existentes (Spanding Towns).

La tercera está "dentro de Londres" y constituye una vasta operación urbana de "remodelación de la ciudad", actuando en el área central y en las cinturas interior y exterior de la capital. Esta actuación aprovecha las zonas destruidas en la pasada guerra.

NUEVAS CIUDADES

En este croquis se señalan las 15 nuevas ciudades creadas por la Ley de 1946, como consecuencia de la aprobación por el Gobierno del Plan Abercrombie.

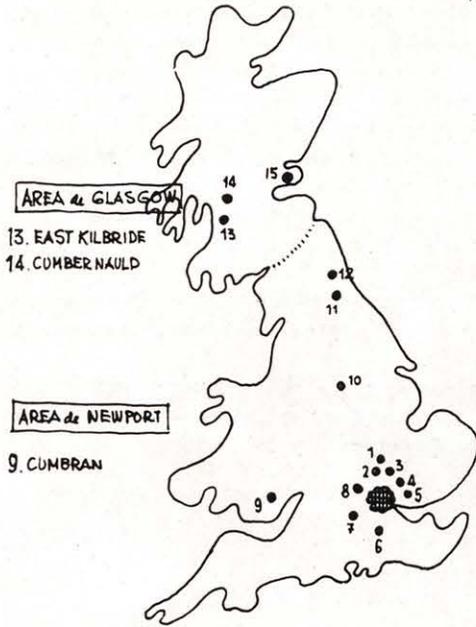
De ellas ocho están señaladas en la región londinense; las restantes en otros sectores congestionados.

No figura ninguna nueva ciudad en la región Birmingham-Liverpool-Manchester, zona muy congestionada con 5,5 millones de habitantes.

No son "ciudades satélites", sino "ciudades autónomas y equilibradas", es decir, ciudades con vida propia formadas en su totalidad con "población llevada de Londres", y con industrias trasladadas de la capital, donde fueron previamente adquiridas y demolidas para poder "remodelar el solar" con el uso más conveniente.

El señalamiento de zonas residenciales e industriales, la reserva de suelo para espacios verdes, culturales, deportivos, comerciales, etc., garantiza una actuación planificadora correcta y seria.

El ministro de la Vivienda nombra para cada ciudad una Corporación de Desarrollo compuesta por un diputado-presidente y no más de siete vocales. Su cometido consiste en delimitar las nuevas ciudades, redactar sus planes de ordenación—masters plan—, comprar los terrenos y construir las edificaciones. Cuentan con medios económicos facilitados por el Gobierno.



AREA de EDINBURGH

15 GLENROTHES

AREA de DURHAM

11 AYCLIFFE
12 PETERLEE

AREA de KETTERING

10 CORBY

AREA de LONDRES

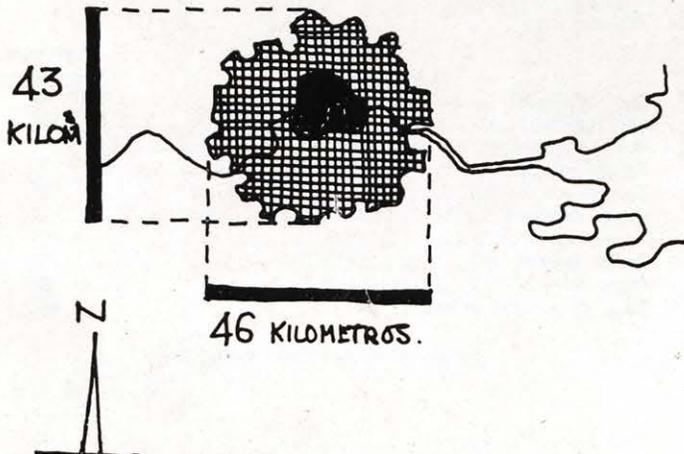
1 STEVENAGE
2 HATFIELD
3 WELWYN
4 HARLOW
5 BAGILDON
6 CRANLEY
7 BRACKNELL
8 HEMEL HEMPSTEAD

LONDRES y su CASCO URBANO.

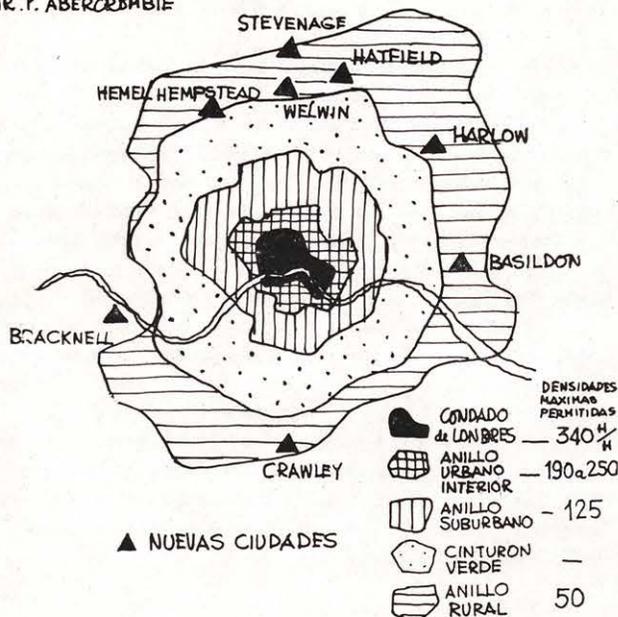
El casco urbano de la ciudad tiene las medidas del croquis. La mancha señalada corresponde al sector edificado.

En la zona central, el Condado de Londres, con 303 kilómetros cuadrados y 3,5 millones de habitantes, incluida la City. Esta unidad urbana del Condado comprende 28 distritos Metropolitanos, además de la City.

Envolviendo el Condado de Londres, los Sectores urbanos se extienden a uno y otro lado del Támesis, y, finalmente, las grandes zonas suburbanas completan este mismo casco, que contiene unos nueve millones de habitantes.



EL PLAN del GRAN LONDRES
de SIR. P. ABERCROMBIE



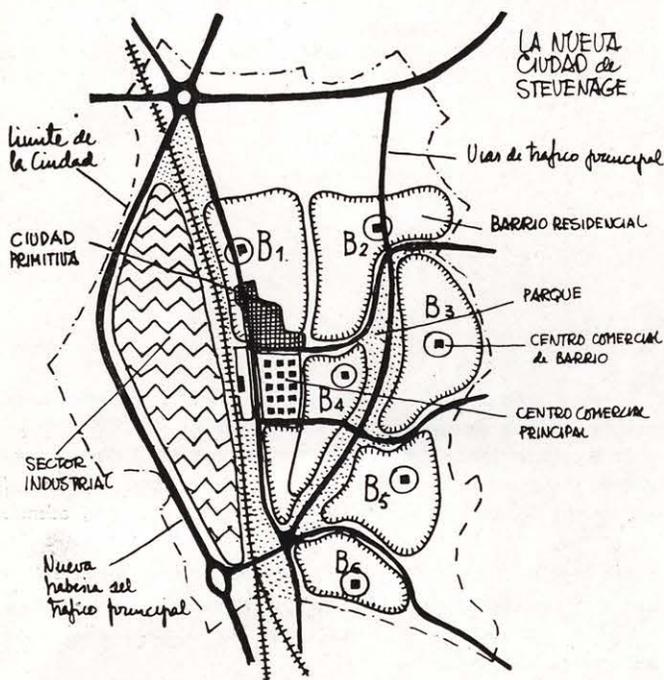
El Plan del Gran Londres del profesor urbanista sir Patrick Abercrombie se redacta en el año 1943 y en él se plantean las grandes líneas de la descongestión de la capital de Inglaterra.

La idea general rectora consiste en el establecimiento de una serie de anillos a los que se fijan unas densidades máximas permitidas que van de mayor a menor y de dentro hacia afuera.

La clave de este planeamiento consiste en la creación de un anillo o cinturón verde que se delimita en inmediato contacto con la conurbación existente y que con una profundidad variable entre 5 y 15 kilómetros impide que Londres continúe su desarrollo en "mancha de aceite" sin límite fijo.

En el último anillo exterior, de carácter rural, se sitúan las ocho nuevas ciudades que han de poblarse con habitantes residentes en Londres.

Este planeamiento ha servido de base al Plan de 1951 y a la última revisión de 1960, redactado por los Servicios Técnicos del Consejo del Condado de Londres.



1.078 están en fase de construcción. Hay cerca de 100 tipos de viviendas, muchas "duplex".

Se ha señalado una amplia zona industrial, donde se han construido 33 factorías que emplean 10.268 obreros y empleados. Se construyeron numerosas "fábricas tipo" prefabricadas.

El centro representativo principal de la ciudad se dispuso en contacto con la ciudad antigua.

Leales, escuelas primarias, secundarias y especiales, locales de espectáculos, conjuntos deportivos y de esparcimiento y amplias zonas verdes completan la dotación de servicios comunes de esta nueva ciudad.

Se han construido toda clase de servicios urbanos, de abastecimiento, de aguas, alcantarillado, gas, alumbrado y redes de energía eléctrica, teléfono, etc.

Es particularmente interesante señalar el criterio de localización de los comercios en la ciudad. Aparte de la concentración comercial que se ha dispuesto en el centro de la ciudad, en cada uno de los barrios se ha construido un centro comercial principal (agrupación de unas 20 tiendas) y dos centros secundarios con 6 a 12 tiendas cada uno.

Es interesante indicar la zonificación establecida y las áreas de los distintos usos:

	Hectáreas
Uso residencial	802
Uso industrial	166
Reserva industrial	62
Centro principal	36
Centros de barrio	25
Zonas escolares	114
Zonas verdes	262
Sector forestal	117
Cementerio	27
Zona de reserva urbana y rural	667

Población total: 60.000 habitantes.

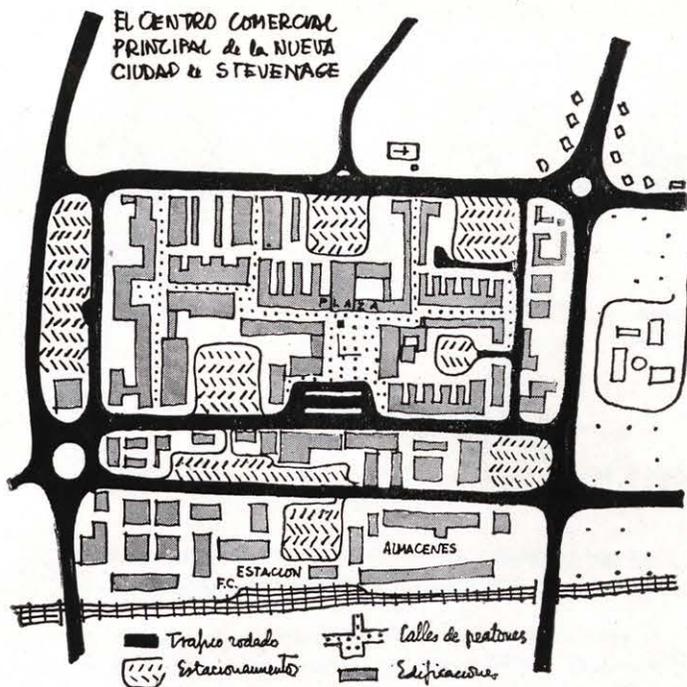
	Hab./Hect.
Densidad media general	45
Densidad media de la zona residencial	75

Este esquema de ordenación corresponde a la nueva ciudad de Stevenage, situada al norte de Londres y a 48 kilómetros de distancia de la capital.

Tenía un pequeño núcleo inicial de 5.000 habitantes.

La población actual (año 1961) es de 41.200 habitantes, y la ciudad completa se ha proyectado para 60.000 habitantes, ampliable a 80.000.

El perímetro total es de 2.440 hectáreas y comprende seis barrios residenciales de unos 10.000 habitantes. Cada una de estas unidades urbanas tiene un centro comercial y sus servicios de tipo social correspondientes. Se han construido hasta la fecha 9.400 viviendas y



El centro comercial principal de Stevenage tiene una superficie de 22 hectáreas, sin incluir la zona de servicios y almacenes.

En negro se señalan las arterias de tráfico rodado y con puntos las calles reservadas a los peatones. El área comercial es independiente del tráfico rodado.

Las zonas de estacionamiento se marcan en espiga y tienen en su conjunto una capacidad de 3.000 coches.

En el croquis no se incluyen las áreas reservadas para el Ayuntamiento y edificios de Servicios Municipales, cuyos terrenos se disponen al norte del Centro Comercial. Al sur se reservan terrenos para los edificios públicos del Condado; Biblioteca, Centro de Sanidad, Cuartel de Policía y Hospital Clínico. En el Este y Oeste se dispondrán una piscina municipal, cinematógrafo, inmuebles de oficinas, el Centro de la Juventud, garajes, etc.

Los elementos urbanos de este gran centro comercial se agrupan alrededor de la plaza de la ciudad, que es elemento central del conjunto. Está reservada exclusivamente a los peatones y se ha resuelto con gran brillantez y acierto. Sus edificaciones tienen una arquitectura limpia y actual, y los volúmenes se han dispuesto con soltura.

Espléndidos árboles han sido conservados dentro del recinto de la plaza, con lo que se consigue un ambiente muy agradable. El acabado de los edificios, pavimentos y elementos de ornato público pueden considerarse como de una gran perfección y de buen gusto; la iluminación es excelente.

Las calles comerciales de peatones, con pasos cubiertos y comercios en planta baja, son muy acertadas. Recuerdan en su tratamiento y disposición al centro comercial nuevo de Rotherdam.

En la zona central, al Norte, se ha dispuesto la plaza del mercado.

En la primera fase ya construída se han terminado 100 comercios y gran cantidad de oficinas y almacenes de importancia.

Al sur de la plaza de la ciudad, y en prolongación de la misma, está la plaza principal de tráfico del centro, con su estación de autobuses y amplios andenes para todas las líneas de este transporte. Las comunicaciones con Londres son muy intensas.

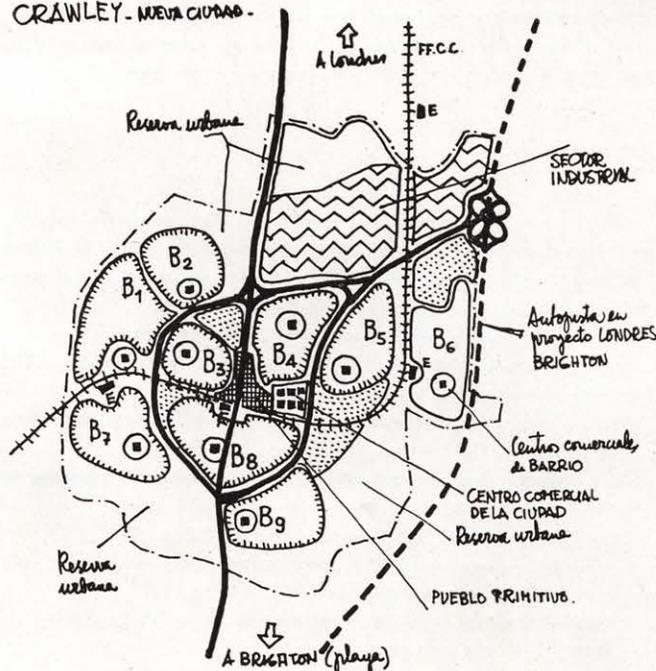
La nueva ciudad de Crawley está situada al sur de Londres, a una distancia de 40 kilómetros.

La población de la ciudad inicial era de 10.000 habitantes.

La actual es de 52.000 habitantes y está prevista para 55.000 en el año 1962, en cuya fecha quedará totalmente terminada.

El área delimitada y adquirida por la Corporación de Desarrollo es de 2.400 hectáreas, y ningún recorrido es superior a dos kilómetros hacia los sectores industriales o al campo libre.

CRAWLEY - NUEVA CIUDAD -



El plan general de ordenación redactado por los Servicios Técnicos de la Corporación de Crawley y aprobado por el ministro de la Vivienda, comprende nueve sectores residenciales, un Centro comercial de la ciudad y un sector industrial. Cada barrio tiene de cinco a seis mil habitantes.

En 1960 se habían construído 10.000 viviendas por la iniciativa oficial y 1.500 casas por la iniciativa privada para su venta.

Todos los residentes de Crawley proceden de Londres y trabajan en las fábricas, oficinas o servicios públicos de la ciudad.

Se han construído 75 fábricas, con 10.000 empleados y obreros y están cinco en construcción.

Las industrias son ligeras, mecánicas, de la madera, alimentación, farmacéuticas, electrónicas y de artes gráficas.

La Corporación ha procurado atraer a un número de empresas de cada categoría para que se de a los trabajadores oportunidad para la elección de ocupación e incluso de patronos.

Se han construído 16 escuelas primarias con capacidad para 8.440 escolares y cinco escuelas secundarias con 5.200 plazas. Existe una escuela técnica para 2.000 alumnos.

En 1960 estaban terminadas 123 tiendas, distribuídas por los distintos barrios, y 150 grandes comercios en el centro principal de la ciudad.

Están en funcionamiento 15 nuevas iglesias—de ellas tres católicas—y un crematorio.

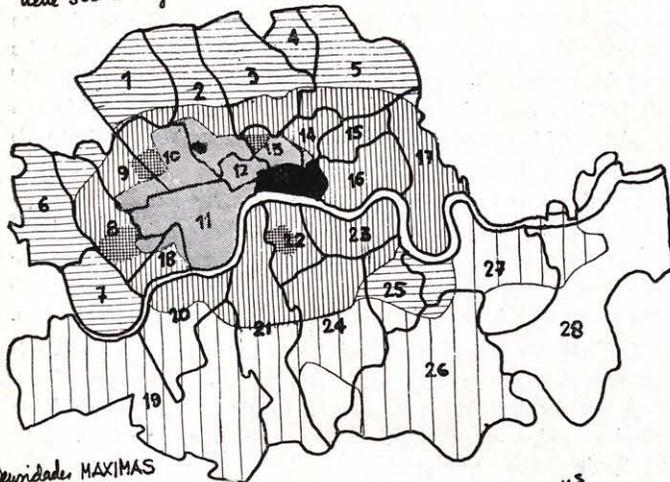
Se han construído edificios para la juventud, parques y conjuntos deportivos.

Están completas las redes de abastecimiento de aguas, gas, electricidad, saneamiento y demás servicios públicos.

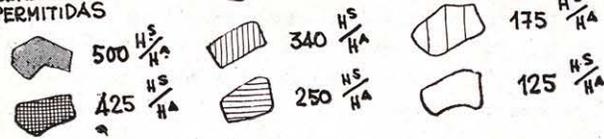
El Centro Comercial principal es muy agradable y se ha resuelto con una gran plaza, muy finamente tratada. El tráfico rodado queda en posición marginal.

EL CONDADO de LONDRES

Comprende LA CITY y 28 DISTRITOS METROPOLITANOS
Tiene 303 KM² y 3.500.000 HABITANTES



Densidades MÁXIMAS PERMITIDAS



El croquis comprende el Condado de Londres, cuyo territorio agrupa la City y los 28 distritos metropolitanos.

Tiene como superficie 303 kilómetros cuadrados y su población asciende a 3,5 millones de habitantes.

El Organismo que tiene a su cargo y este territorio—el Consejo del Condado de Londres—London County Council tiene 160 miembros, uno por cada barrio del Condado.

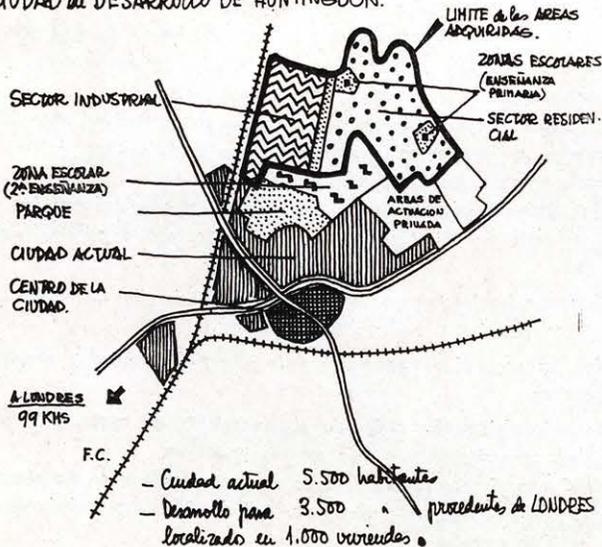
En el año 1951 fué redactado el Plan Londres, basado en el estudio de Abercrombie de 1943. Cada cinco años se hace una revisión del Plan. La última se ha hecho en 1960 y aún está pendiente de superior aprobación.

Las directrices que se señalan se aplican a tres zonas: la central, la cintura interior y la cintura exterior.

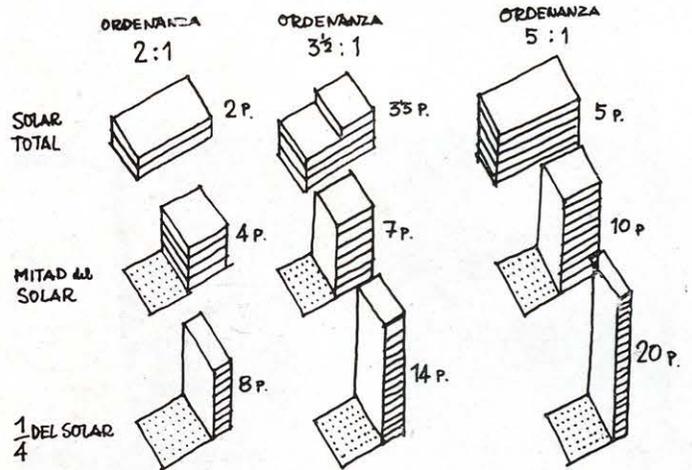
Muchas notas que transcribo se tomaron directamente de la conferencia que en el County Hall nos dió el arquitecto urbanista Mr. Brandon Howell, miembro de la Town Planning Division.

En el croquis se señalan sobre los distritos metropolitanos las densidades máximas permitidas y las zonas que comprenden.

CIUDAD en DESARROLLO DE HUNTINGDON.



CONDADO de LONDRES. ORDENANZAS TIPO DE APROVECHAMIENTO.



NO HAY LIMITACION de ALTURA, PERO TODO EDIFICIO DE MAS DE 100 PIES (30 METROS). NECESITA PERMISO ESPECIAL DEL L.C.C.

Al oeste de la City se señala una zona con la densidad máxima permitida de 500 habitantes por hectárea; corresponde a los sectores comerciales del centro de la ciudad. A continuación la siguiente zona, con 425 habitantes, queda localizada en pequeños sectores y seguidamente se marca una importante de 340 habitantes, que se desarrolla en la zona norte del Támesis principalmente, aunque cierra por el Sur en sectores próximos al río. Las restantes, con densidades menores, están localizadas principalmente al Sur.

Esta propuesta de densidades de 1960 arroja una media para el sector norte del Támesis de 440 habitantes por hectárea, y para el sector sur, de 268 habitantes por hectárea, siendo la densidad media del Condado de 340 habitantes por hectárea.

Todo proyecto parcial no puede rebasar estas densidades.

El control sobre los proyectos tiene una fiscalización triple. La primera consiste en la aplicación de ordenanzas de volumen; la segunda, con las densidades, y, finalmente, la tercera, con normas particulares o reglamentarias especiales. El uso está muy determinado y preciso.

Se indica, en esquema, las ordenanzas de volumen más principales que están vigentes para el área central de Londres. El concepto se relaciona la superficie total construida que ha de permitirse y la superficie del solar. Las Ordenanzas tipo son 5/1, 3,5/1 y 2/1.

No existe limitación de altura, si bien se necesita una autorización especial cuando una edificación excede de 100 pies (30 metros).

Como consecuencia de la Ley de Ciudades en desarrollo de 1952 se iniciaron gestiones con 12 localidades ya existentes de la Región londinense, entre las que se encuentra la Huntingdon, situado al norte de Londres y a 100 kilómetros de la capital británica.

La ciudad primitiva contaba con unos 5.500 habitantes.

La nueva actuación permitirá la instalación de 1.000 familias (3.500 habitantes), todas ellas procedentes de Londres.

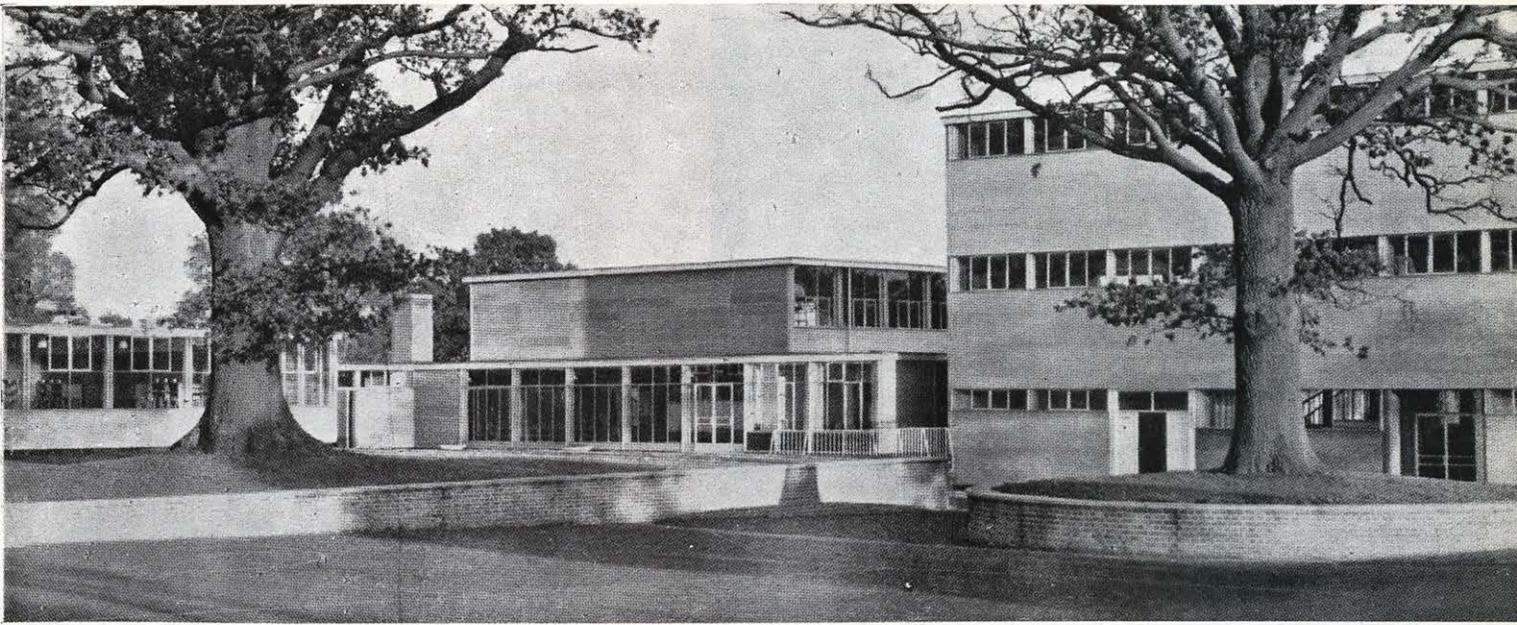
Se han señalado seis hectáreas industriales, una escuela secundaria y dos primarias.

Se ha dejado una zona especial para edificaciones correspondiente a la iniciativa privada.

Estas ciudades están bajo la autoridad del L.C.C.

El Gobierno concede subsidios anuales: 24 libras en sesenta años por casa y ocho libras en diez años.

El número total de viviendas programadas en las 12 localidades es de 30.100, con 105.350 habitantes.



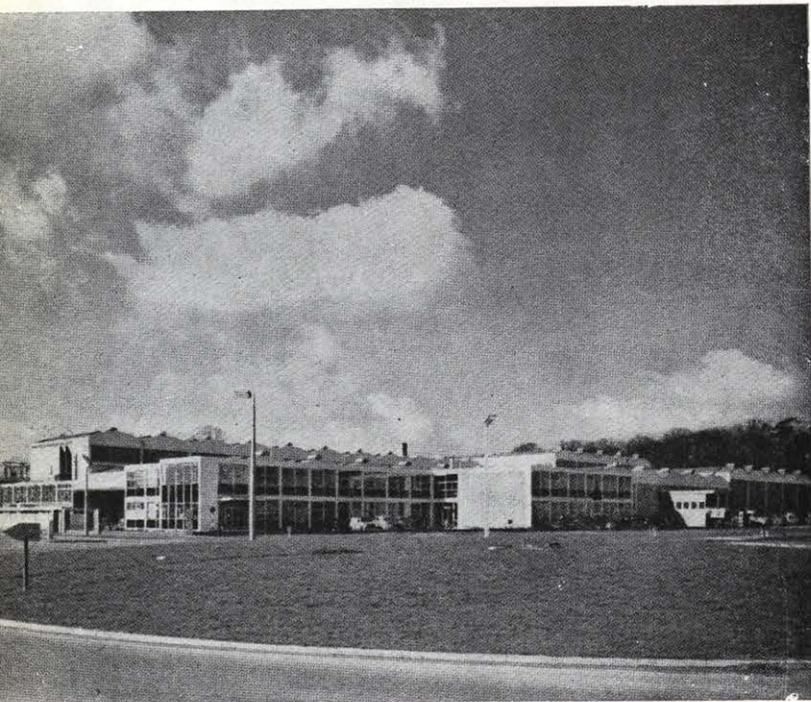
BELOW.—Un conjunto escolar en su zona interior; salva árboles centenarios.

Nueva ciudad de Crawley. Pormenor del Centro principal. En la zona central, un quiosco de música trasladado a este recinto nuevo.



Nueva ciudad de Stevenage. La plaza del Centro comercial principal, reservada en su totalidad a los peatones.

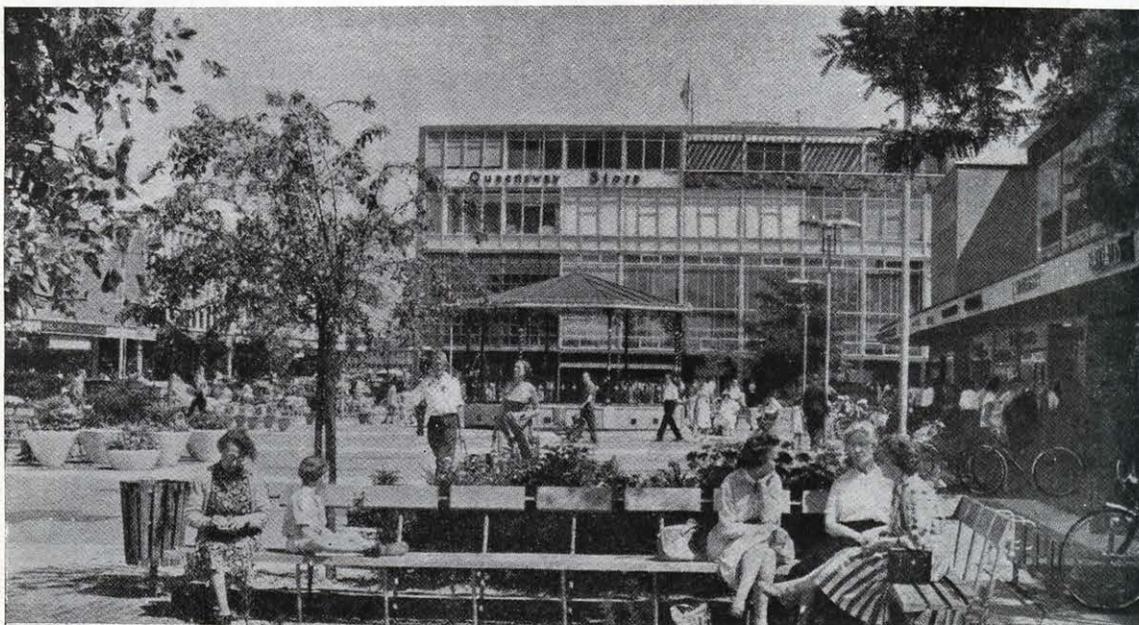


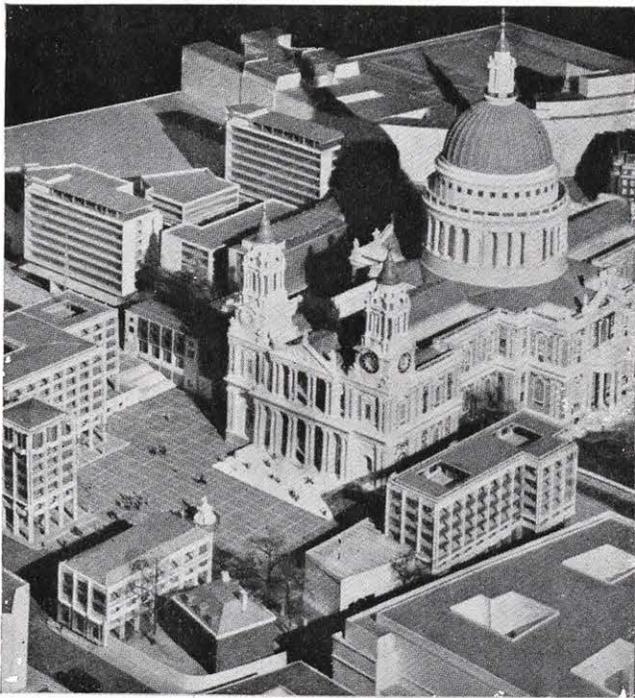


STEVENAGE.—Una factoría industrial.

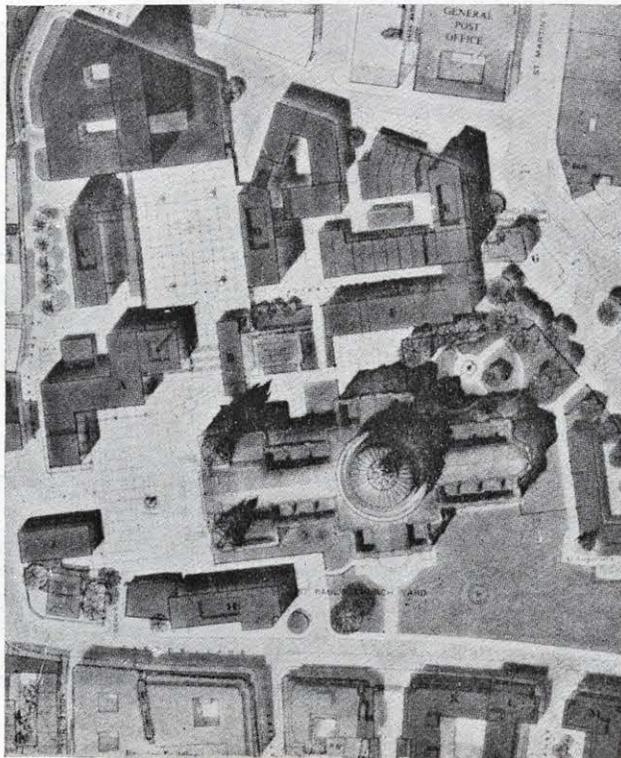


CRAWLEY.—Detalle de la plaza principal del Centro Comercial. Al fondo, un gran almacén de cuatro plantas.





Remodelación de la zona de la Catedral de San Pablo. Maqueta. Este sector sufrió grandes daños en la última guerra. Su ordenación se basa en establecer una "armonía por contraste". El proyecto es muy discutido en Inglaterra.



Remodelación urbana

1. AREA CENTRAL

La política urbanística que se sigue para el centro de Londres está determinada por la necesidad angustiosa de limitar las instalaciones comerciales, oficinas, etcétera, y favorecer la construcción de viviendas en la City y distritos inmediatos.

El área central está casi íntegramente ocupada por oficinas, tiendas, almacenes y bancos. Diariamente afluyen desde otras zonas de la ciudad 1.250.000 personas; más del 50 por 100 de esta cifra proceden de los barrios suburbanos de Londres y tienen que recorrer distancias de 20 a 30 kilómetros.

Como la red viaria de la capital es muy deficiente, los transportes de superficie, aunque numerosísimos, no pueden absorber el tráfico, sobre todo en las horas punta de la mañana y de la tarde. El magnífico metro de Londres presta un servicio de extraordinaria eficacia. Los coches particulares tienen que ser aparcados en sitios muy distantes de la zona central. El servicio de taxis solamente puede ser utilizado por las clases acomodadas, en virtud de sus tarifas elevadas.

Otra directriz respecto de la zona central consiste en evitar el crecimiento de empleos en esos sectores y conseguir reducirlos. Sin embargo, y a pesar de la supresión de muchos edificios públicos y comerciales y de las zonas destruidas en la pasada guerra, se reconoce como un fracaso este anhelo del Plan.

Las reformas viarias, tan necesarias en Londres, apenas si se han considerado, en virtud de que el Gobierno, después de la guerra, ha ordenado que los créditos se centraran en la construcción de viviendas, industrias, escuelas y espacios verdes.

En el año 1961 se inician obras de carácter viario en sitios muy justificados. En el Plan de 1951 se solicitaba una actuación de 13.500 millones de pesetas, que fué aprobada. Sin embargo, solamente se han hecho obras por valor de 850 millones de pesetas. Están en construcción obras por valor de 1.360 millones.

Las reformas viarias importantes son extraordinariamente más costosas que hace quince años y, por tanto, de muy difícil ejecución.

En el Plan Londres se han delimitado 1.600 hectáreas para planes parciales de desarrollo.

En el área central se han señalado cinco zonas de remodelación urbana, tres al norte del Támesis y dos al Sur. De las primeras, la más significativa es la ordenación de los alrededores de la Catedral de San Pablo, zona que sufrió una destrucción masiva en la última guerra.

2. CINTURA INTERIOR

Por iniciativa del London County Council, en el año 1949 se estudió un Plan de conjunto con ocasión de celebrarse el Festival de la Gran Bretaña.

Se presentaron una serie de planes parciales en la cintura interior de Londres.

El sector de mayor importancia es el de Stepney-Poplar. Se trata de un sector urbano que en 1939 tenía una población de 217.000 habitantes. En el planeamiento queda reducido a 100.000 habitantes, siendo su densidad de 335 habitantes por hectárea. La estructura urbanística agrupa 13 unidades vecinales dotadas de todos los servicios sociales, escuelas, parques, comercios, edificios públicos, industrias, etc. La actuación se programa en cinco períodos o etapas. El desarrollo en marcha prevé la actuación en 40 hectáreas para viviendas, 16 para parques y 12 para escuelas, así como dos centros comerciales y uno mixto industrial y comercial. (Es un plan para siete años.)

Por su especial situación el sector de South Bank es de interés. Está situado en la margen derecha del Támesis y tiene por centro el Town Hall de Londres y el Puente de Westminster, frente al Parlamento.

Un rascacielos de 150 metros, de la Shell, preside el conjunto. Está muy avanzada la obra.

El límite Este es el Puente de Waterloo. Se ha terminado el conjunto cultural denominado Festival Hall, que es precisamente donde se celebró la última reunión de la U.I.A., que coincidió con nuestra visita a Londres.

El sector de Barbican corresponde a zonas de ordenanzas 5/1 y 3'5/1. Tiene 16 hectáreas. Los bloques de ocho pisos son los dominantes; existen cinco bloques de 18 plantas y dos torres de 27 pisos. Las circulaciones rodadas y de peatones son totalmente independientes. Los peatones tienen circulación propia por vías elevadas, 5,5 m. sobre las calles de tráfico rodado.

El conjunto puede calificarse de "atormentante" y en mi juicio no es un modelo de correcta planificación.

Un mejor aspecto presenta la ordenación parcial de Elepphant and Castle.

El proyecto es de los Servicios Técnicos del L.C.C. y tiene una ordenanza 3,5/1.

La composición se agrupa sobre un eje longitudinal rematado por dos "carrefur" en los extremos.

3. LA CINTURA EXTERIOR

De todas las actuaciones urbanísticas en la zona exterior voy a referirme a tres de ellas que, por su calidad urbanística, pueden considerarse como unas realizaciones de interés. Se indican sus determinantes técnicas.

ALTON ESTATE

- Superficie: 10 hectáreas. El terreno accidentado y muy bello.
- Diez torres de 11 plantas situadas en cotas altas.
- El resto de las edificaciones son casas unifamiliares en línea.
- El trazado muy adaptado al terreno.

ACKROYDON ESTATE

- Situación espléndida con masas de arbolado y praderas magníficas.
- Cuatro torres de 11 plantas.
- Tres edificios de cinco pisos.
- Nueve edificios de cuatro pisos con viviendas "duplex".
- Viviendas en línea a dos niveles, con tiendas en planta baja y viviendas tipo "duplex".
- Grupos escolares de Enseñanza Primaria y Secundaria.

ROEHAMPTON ESTATE

- Sobre el bellísimo Richmond Park se ha construido este conjunto, de los más logrados.



ALTON ESTATE.—Vista aérea.

- Alternancia de bloques en línea de 11 pisos, de dos y tres crujías, envueltos entre amplias zonas de praderas y con árboles centenarios respetados en el planeamiento.
- Bloques de cuatro plantas con viviendas "duplex".
- Edificaciones en línea con una planta, viviendas individuales con jardines privados.
- Iglesia, Centro social, Escuela secundaria y dos jardines de infancia.
- Tiene el conjunto capacidad para 6.500 habitantes.

LA LEY DE NUEVAS CIUDADES DE 1946

El Informe Barlow del año 1940 fué el origen que dió lugar a una decisión del Gobierno inglés para tomar una iniciativa estatal de importancia que pusiera remedio a la caótica situación en el desarrollo urbano de las grandes ciudades y de una manera especialísima el de Londres.

Abercrombie recoge la idea y lanza en 1943 su conocido plan que presenta al Gobierno en el año 1944 y que es aprobado en líneas generales nombrándose un Comité presidido por lord Reith, que seguidamente presenta tres estudios en los que se analizan a fondo los aspectos técnicos, administrativos y financieros del Plan.

El Gobierno aprueba el informe Reith, y a los pocos meses promulga la Ley de Nuevas Ciudades, por la que se autoriza al Ministerio de la Vivienda para elegir los emplazamientos de las ciudades futuras y para proceder a su construcción.

El Ministerio queda facultado para nombrar las Corporaciones de Desarrollo, cuyo cometido consiste en delimitar las ciudades, planearlas, comprar los terrenos y construir las edificaciones de todo orden, así como administrarlas.

"Las Corporaciones tienen un diputado presidente,

un vicepresidente y no más de siete vocales. Uno o dos vocales deben estar muy vinculados a la ciudad. Todos los cargos están remunerados." (De la conferencia de Mr. Cooper, secretario de la Corporación de Crawley.)

"La Ley faculta a estas Corporaciones para adquirir, poseer, administrar y enajenar bienes muebles e inmuebles, para realizar edificaciones y otros trabajos de suministro de aguas, electricidad, gas, alcantarillado y otros servicios, para regentar cualquier negocio o empresa de la nueva ciudad y en general para realizar todo lo necesario o conveniente a la misma, todo ello bajo control ministerial." (De la publicación *Ley inglesa de nuevas ciudades de 1946*, editada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda. Madrid, junio de 1961.)

Las Corporaciones pueden ser contratistas de Obras Públicas y concesionarias de los servicios públicos, y pueden transferir estas actuaciones con la autorización del Ministerio de la Vivienda.

Respecto al régimen económico, el Ministerio y la Tesorería del Gobierno hacen anticipos reintegrables en plazos de sesenta años y con el 6 por 100 de interés anual.

Las Corporaciones deben enviar una Memoria anual con el estudio económico financiero del ejercicio al Ministerio, para su aprobación.

El articulado es muy minucioso para señalar los procedimientos de obtener fondos, y de la misma forma indica cómo deben las Corporaciones hacer el pago de intereses y la amortización del capital.

El Gobierno autorizó en 1959 una cobertura de 400 millones de libras (unos 68.000 millones de pesetas). En marzo de 1960 solamente se habían gastado entre las 15 ciudades nuevas 250 millones de libras, que corresponden a 42.840 millones de pesetas.

DESARROLLO DEL PLAN DE NUEVAS CIUDADES EN LA REGION DE LONDRES

	Fecha de creación	Area fijada Hectáreas	P o b l a c i ó n			V i v i e n d a s		I n d u s t r i a s		Capital empleado en 31-12-60 Millones
			Inicial	Actual	Prevista	Ocupadas	En const.	Número	Obreros	
Basildon	4- 1-49	3.120	25.000	53.050	100.000	9.057	2.114	61	8.628	5.670
Bracknell	17- 6-49	748	5.000	20.000	25.000	4.173	500	24	4.658	2.581
Crawley	9- 1-47	2.418	10.000	52.750	75.000	12.077	359	75	10.736	5.724
Harlow	25- 3-47	2.558	4.500	51.200	80.000	13.123	1.298	81	10.331	6.948
Hatfield	20- 5-48	939	8.500	18.800	28.000	2.763	469	15	584	1.332
Hemel-Hempstead	4- 2-47	2.390	21.000	55.500	80.000	9.399	1.078	42	6.988	5.598
Slevenage	11-11-46	2.462	7.000	41.200	80.000	9.518	794	33	10.268	5.760
Welwym Garden City ...	20- 5-48	1.727	18.500	33.200	500.000	4.276	759	31	4.270	3.046
		16.362	99.500	325.700	518.000	64.386	7.361	364	56.463	36.659

Consideraciones finales

NUEVAS CIUDADES

1. El plan de descongestión es un éxito total en cuanto a la seguridad de "sacar de Londres" contingentes importantes de población que son alojados en las nuevas ciudades.

2. Las nuevas ciudades, equilibradas en sus zonas residenciales, industriales, planeadas orgánicamente y con todos sus servicios sociales, son un modelo de "buen urbanismo" digno de imitarse. La decisión y el procedimiento van contra las fáciles actuaciones que constituyen la tendencia general de construir viviendas o de sanear las zonas suburbanas.

3. La decisión británica de crear 15 nuevas ciudades—de ellas ocho en la región de Londres—y 12 desarrollos de poblaciones es un primer paso importante para lograr la descongestión de las zonas superpobladas, pero no constituye la solución total si no va acompañada de acciones paralelas de dispersión demográfica y laboral de toda la zona.

Puede considerarse como éxito inicial, pero queda condicionado a actuaciones exteriores que garanticen el freno de las corrientes migratorias que continuamente se dirigen a las grandes ciudades.

4. Las Corporaciones de Desarrollo nombradas, en general, por los datos recogidos, han tenido una actuación eficaz, desde luego muy superior a la que normalmente pueden llevar a cabo las Corporaciones locales.

En el plazo de catorce años se ha conseguido localizar cerca de 400.000 habitantes, construir 100.000 viviendas y poner en funcionamiento más de 400 industrias, muchas de ellas de gran importancia; crear más de 2.000 comercios, 160 grupos escolares, 72 iglesias, más de 180 edificaciones de carácter público, 14 centros sanitarios. Bibliotecas, etc.; es una realización espléndida.

El valor de lo realizado asciende a unos 50.000 millones de pesetas.

CIUDADES EN DESARROLLO

Consecuencia de la ley de 1952 constituye un nuevo camino del que se tienen buenas esperanzas. Constituye un anillo de mayor amplitud alrededor de Londres, y está bajo la autoridad del Consejo del Condado de Londres y de los Ayuntamientos respectivos. El planeamiento en marcha es relativamente modesto: 30.000 viviendas y unos 100.000 habitantes. Se piensa que es más difícil contar con la seguridad del éxito que han tenido las nuevas ciudades.

LA REMODELACION URBANA DE LONDRES

La programación de un plan de actuaciones en la masa urbana de Londres, por medio de planes parciales de remodelación, es de un acierto indiscutible. La des-

congestión de las áreas centrales está comprobada. No así la reducción de empleos en la City y distritos inmediatos. En este punto todos reconocen un fracaso completo, a pesar de las reducciones hechas hacia las nuevas ciudades.

La labor del L.C.C. es importantísima y su autoridad es prestigiosa, aunque el trabajo que tiene señalado ofrece dificultades a veces insalvables.

Las ideas generales en materia de planificación del condado y de ordenanzas son correctas.

Los proyectos parciales en general no son de gran calidad, sobre todo en las zonas de mayor aprovechamiento. Las soluciones son complicadas y desde luego muy costosas.

Se advierte una "cierta tolerancia" al rascacielismo y al empleo de "arquitectura de serie, un tanto fría y de mediana calidad en general".

Las realizaciones de la cintura exterior son francamente buenas, los trazados se adaptan al terreno, se salvan y aprovechan las masas arboladas y los espacios verdes y la mezcla de torres, edificaciones en línea y viviendas unifamiliares, con las grandes reservas para los centros comerciales y culturales, consiguen estimables efectos de conjunto.

PLANIFICACION NACIONAL Y REGIONAL

Dadas las características demográficas de la Gran Bretaña no se comprende fácilmente cómo no se han abordado los estudios de una planificación general del país. Tampoco se han estudiado Planes regionales. Sin estos estudios ¿cómo pueden marcarse las directrices principales de una política de urbanismo de gran altura?

Cuantas veces se hizo esta pregunta se nos contestaba con evasivas o se nos decía que es preferible dominar lo fácil antes de emprender lo difícil; otra respuesta británica indicó que el "urbanista no tiene el don de ser adivino". Los planes generales deben redactarse para veinte años con revisiones cada cinco años.

Existen dificultades administrativas en Inglaterra, aun cuando en el Gobierno hay un departamento de Vivienda que comprende la planificación y que tiene a su cargo—y esto es muy importante—el Gobierno local.

Dice Peter Self, en su libro *Los problemas del crecimiento urbano y su trazamiento actual en Gran Bretaña*, que "el establecimiento de un órgano planificador central poderoso y totalmente especializado es deseable; el primer paso para ello consiste en mantener la organización actual, fortaleciendo la importancia de la planificación dentro del Ministerio de la Vivienda y Régimen Local", y añade: "Hay que deslindar con más exactitud las responsabilidades respectivas del Ministerio planificador y sus colegas; en la actualidad sus facultades supervisoras sobre el desarrollo en general se

encuentran obstruidas por el prestigio y las potestades de signo contrario de que disfrutaban otros departamentos."

Y se comprende que estas condiciones no se hayan lanzado a redactar un Plan Nacional de Urbanismo que debe ser un estudio de colaboración y coordinación entre departamentos muy especialmente interesados en estos problemas.

Los planes regionales parece que de momento constituyen la aspiración más factible; me interesa también sobre este tema extractar algunas consideraciones del nuevo libro de Self que expresan claramente la necesidad de realizar estos estudios.

Dice que "el régimen actual de régimen local es totalmente inadecuado para una planificación efectiva", y añade que "los problemas que se plantean a las grandes ciudades se extienden evidentemente más allá de sus fronteras y sólo pueden resolverse mediante una labor de conjunto con los condados circundantes; pero es sabido cuán imperfecta es esta colaboración entre las ciudades y los condados. La unidad real de planificación social y económica es la región. Finalmente, propone como solución para el futuro lo siguiente:

- 1.º Formación de Comités de planificación regionales.

- 2.º Intervención central en la dispersión de industrias y puestos de trabajos y en la localización y delimitación de las nuevas ciudades. Todo ello bajo una indispensable dirección y control del poder central.

RESUMEN: IMPRESION FINAL

En conjunto, la actuación urbanística inglesa en estos últimos dieciséis años es audaz, brillante y efectiva, aunque a pesar del esfuerzo realizado se hayan obtenido en cifras absolutas resultados limitados. Las nuevas ciudades están perfectamente planeadas y funcionan con normalidad. La descongestión de Londres tiene un balance positivo.

Como problemas todavía sin solución están, en primer lugar, la necesidad de reducir el número de empleos del área central y, de otra parte, la solución viaria en el casco de Londres.

La remodelación urbana desarrolla lentamente y sus planes parciales en general no son de alta calidad urbanística y estética.

Las actuaciones en la cintura exterior son brillantes.

No existe un plan nacional de urbanismo y sería muy necesario estructurarlo previamente con la elaboración de planes regionales.

FUENTES DE INFORMACION Y BIBLIOGRAFIA

Conferencia en Londres de Mr. Thomas, director de la "Town and Country Planning Association", sobre el tema "La política inglesa de Planificación Urbanística", "Nuevas ciudades en Gran Bretaña".

Conferencia en Londres de Mr. Brandon Howell, arquitecto urbanista perteneciente a la "Town Planning Division del L.C.C."

Explicaciones del arquitecto urbanista y del secretario de la Corporación de Desarrollo de Stevenage en la visita a esa nueva ciudad.

Explicaciones de Mr. Cooper, ingeniero secretario de la Corporación de Desarrollo de Crawley, en la visita a la nueva ciudad.

London Plan. Firts Review, 1960. Country Planning Report. Vol. I.

Town and Country Planning in Britain. Central Office of Information reference pamphlet, 1961.

The New Towns of Britain. Central Office of Information reference pamphlet, 1961.

New Towns Exhibition, 1959. Hazel Evans.

Stevenage New Town. Stevenage development Corporation.

Stevenage New Town. The visit of Her Majesty Queen Elizabeth II, 1959.

Crawley New Town. Crawley development. Corporation.

Ley Inglesa de Nuevas Ciudades de 1946. Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda. Madrid, junio de 1961.

L'architecture d'aujourd'hui. Urbanisme des capitales, 1960.

Peter Self: "Los problemas del crecimiento urbano y su tratamiento actual en Gran Bretaña", 1958.

