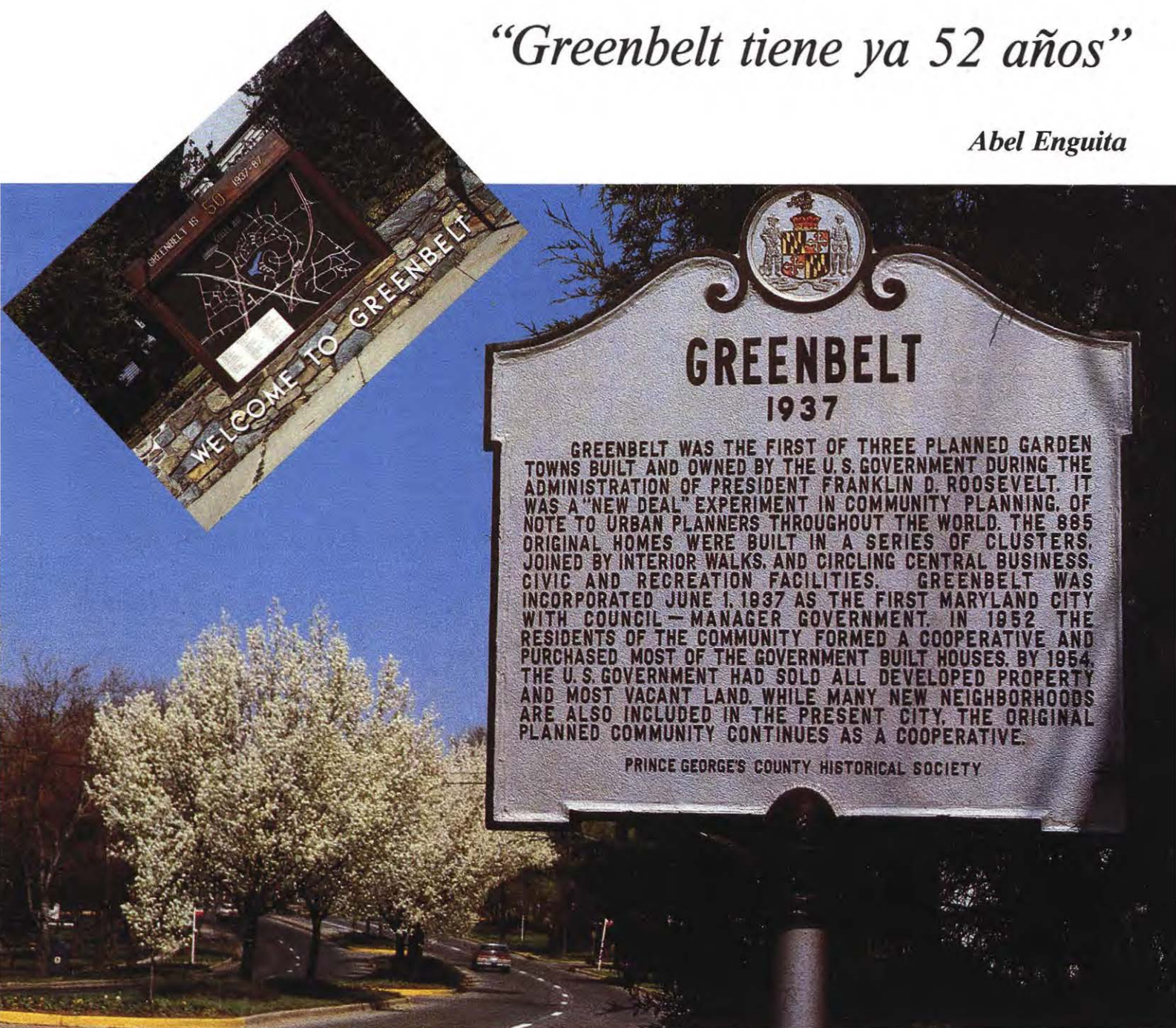


## La “madurez” de las nuevas ciudades americanas (I)

### “Greenbelt tiene ya 52 años”

Abel Enguita



Panel explicativo de la pequeña historia de Greenbelt y plano callejero de la ciudad.

La nueva ciudad de Greenbelt, cuya población en 1987 era de 18.943 \* habitantes, situada en el Estado de Maryland, 16 km. al norte de Washington D.C., en Prince George's County, es la mayor y más importante de las tres “greenbelt-towns” construidas durante los años treinta por la Federal Resettlement Administration (Administración Federal para el Reasentamiento), una parte de la administración del “New Deal” del presidente Franklin D. Roosevelt.

(Greendale en Wisconsin, próxima a Milwaukee, y Greenhills, en Ohio, próxima a Cincinnati, son las otras dos) (1).

En su origen Greenbelt estaba rodeada, por todas partes, por un cinturón de verdes prados y áreas boscosas que daban un sentido auténtico a su nombre (“cinturón verde”); sin embargo, en la actualidad ese cinturón concebido como barrera para prevenir el crecimiento fortuito ha

sido sobrepasado por la expansión residencial y la construcción de carreteras, sobrevenidas al convertirse la ciudad, que una vez fue un oasis, en el centro de la nueva revolución económica que afecta al condado.

Como ha dicho Steven Curtis, presidente de “Citizens for Greenbelt”: “El cinturón verde se ha perdido en su mayor parte. En la actualidad está ampliamente circundado por un cinturón de hormigón”.

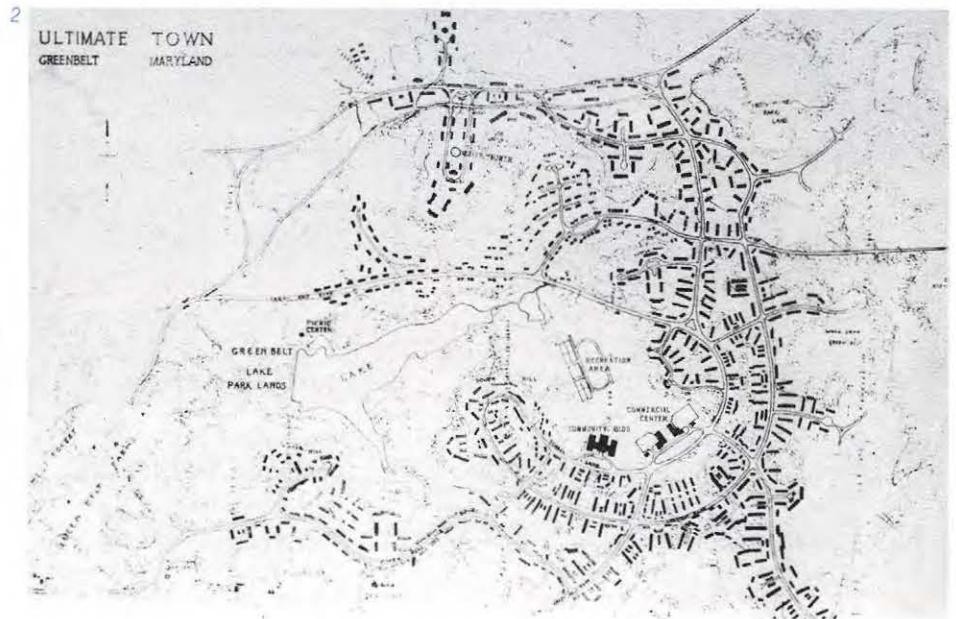
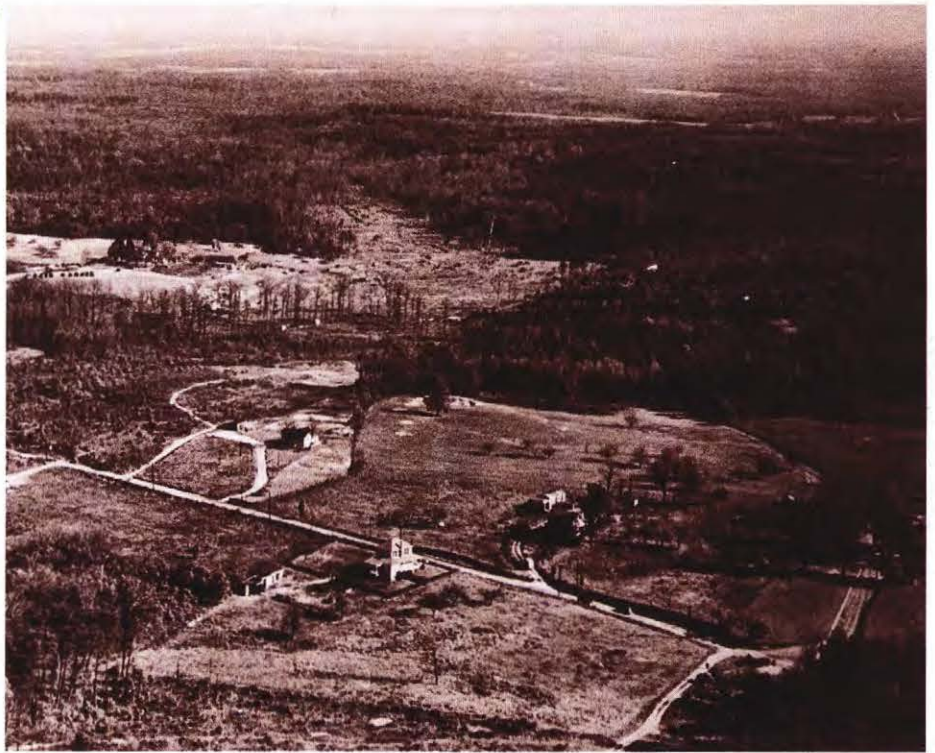
\* El lector puede extrañarse de que se incluya un artículo sobre una población de 18.000 habitantes en una sección dedicada a las “ciudades medias”. El propósito inicial fue referir este artículo a dos ciudades nuevas *medias* propiamente: Columbia y Reston. No obstante, se consideró que la referencia previa a las “greenbelttowns”, sus antecedentes históricos inmediatos, era obligada y enriquecería el posterior análisis de Columbia y Reston, que se hará en el próximo número.

## EL PROGRAMA BASICO DE LAS GREENBELT TOWNS

Las Greenbelt Towns, nuevas ciudades concebidas por el Gobierno federal de los EE.UU. como una "demostración en planeamiento suburbano", nacieron en 1936 a partir de un "programa básico" que se formuló en los siguientes términos:

"Obtener una superficie extensa de terreno, y evitar así las complicaciones comúnmente debidas a propiedades diversas; en este terreno crear una comunidad, protegida por un cinturón verde que la circunde; la comunidad deberá diseñarse principalmente para familias de ingresos modestos, y ser dispuesta y gestionada de manera que fomente una vida familiar y comunitaria que será mejor que la que hoy disfrutamos, pero que no implicará una sujeción coactiva o una disciplina teórica y no probada; las viviendas y el suelo sobre el que estarán situadas se mantendrán, bajo una única propiedad, preferentemente una agencia pública local a la que el Gobierno federal transferirá la titularidad, y cuya agencia alquilará o arrendará las viviendas, pero no las venderá; se establecerá un gobierno municipal, del mismo carácter que aquellos gobiernos ahora existentes o posibles en esa región; deberá establecerse una coordinación con los gobiernos locales y del Estado, de manera que puedan proveerse aquellos servicios públicos de carácter educativo y otros, que necesite la comunidad; y, finalmente, conseguir estos objetivos de tal modo que la comunidad que participe en el pago de impuestos de la región, que no resulte necesario aplicar deducciones extravagantes de la renta familiar individual, y que los alquileres sean adecuados para familias de ingresos modestos.

Desarrollar un plan de uso del suelo para la totalidad del terreno; plantear un sistema de economía rural, coordinado con el plan de uso del suelo, para las zonas rurales del terreno que rodee la comunidad suburbana; e integrar los planes físicos y las economías del área rural y de la comunidad suburbana".



1. Vista de los terrenos sobre los que se construyó Greenbelt, en el estado en que se encontraban a finales de 1935. Fuente: City of Greenbelt.
2. Plano de Greenbelt. Fuente: Library of Congress.
3. El equipo técnico que proyectó Greenbelt en pleno trabajo, realizado en las grandes y ornamentadas salas de la mansión Walsh-McLean, en el 2.020 de las Massachusetts Avenue, en Washington. Fuente: City of Greenbelt.



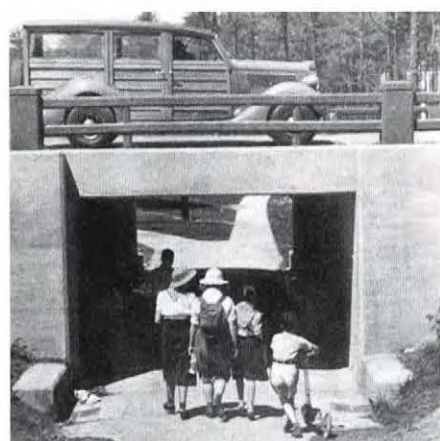
## LA PLANIFICACION DE GREENBELT

Greenbelt se creó durante la Gran Depresión, dentro del "programa de ciudades verdes", para proveer viviendas económicamente accesibles, en un momento de gran escasez de viviendas y alquileres muy elevados en Washington D.C., siendo la primera de las tres realizadas con fondos del Gobierno federal. Estos fondos, sin embargo, no fueron asignados por el Congreso para realizar esta ciudad específicamente, sino como un proyecto de obras públicas para combatir el desempleo, que dio origen a 13.000 puestos de trabajo. Tanto Greenbelt como Greendale ("valle verde") y Greenhills ("colinas verdes") estaban basadas en el concepto de la ciudad jardín, promovido en Inglaterra a finales del siglo diecinueve (2).

El primer plan que se hizo para Greenbelt fue diseñado por ingenieros, que proyectaron una parcelación tradicional, con 58 km. de calles. Sin embargo, en el verano de 1935, aquéllos fueron sustituidos por un equipo de "town planners", dirigido por los arquitectos Douglas D. Ellington y R. J. Wadsworth y el urbanista Hale Walker, quienes, aplicando los conceptos de diseño de la ciudad jardín, trazaron un plano con sólo 10 km. de calles.

Los terrenos asignados para realizar Greenbelt comprendían 1.210 Ha., eligiéndose para su implantación una cadena de colinas de suave curvatura y frondosa vegetación. El plano trazado dibujaba una ciudad en forma de media luna, formada por supermanzanas de 1,5 a 2 Ha., basadas en la planta de la "unidad vecinal" de Radburn, con las casas orientadas hacia espacios abiertos interiores. Las manzanas estaban atravesadas por sendas peatonales, que pasaban bajo las calles de circulación rodada principales y conflúan en el centro de la pequeña comunidad, un lugar situado en medio de la concavidad formada por la media luna, donde se hallaban las tiendas, las oficinas y la escuela.

Greenbelt se abrió a sus habitantes en 1937 y su construcción, a cargo del



4. Vista aérea del sector central de la "media luna" una vez edificado. En el centro, a la derecha, puede verse el pequeño centro comercial y la escuela. Fuente: City of Greenbelt.

5. Vista aérea de Radburn, New Jersey, en 1929, diseñada por Clarence Steen y Henry Wright, como conjunto residencial suburbano para la clase media. Fuente: Cornell University Libraries.

6. Las sendas peatonales pasaban bajo las vías principales de circulación rodada y conflúan en el pequeño centro cívico y comercial. Fuente: City of Greenbelt.

7. Vista de la piscina municipal hace cincuenta años. Fuente: City of Greenbelt.



1. Interior de un comercio cooperativo. Fuente: City of Greenbelt.

2 y 3. Vistas del centro comercial en los años treinta y en la actualidad.

Gobierno federal, continuó hasta 1941, habiéndose realizado únicamente 1.885 viviendas, el 40 por 100 de las previstas en 1935 (debido a la penuria económica de la Depresión), sobre 79 Ha., que acogían a una población de 7.000 residentes.

En la fase inicial se realizaron 885 viviendas —574 viviendas adosadas, 306 apartamentos y cinco viviendas aisladas que ocuparon unas 50 Ha.—, y en el centro de la ciudad, el Roosevelt Centre, con su pequeña zona comercial, piscina y edificios municipales sobre otras 8 Ha., formando la antesala de los campos de juegos y un lago artificial de 9 Ha.

En el planeamiento de Greenbelt hubo una cierta intención de proyectar

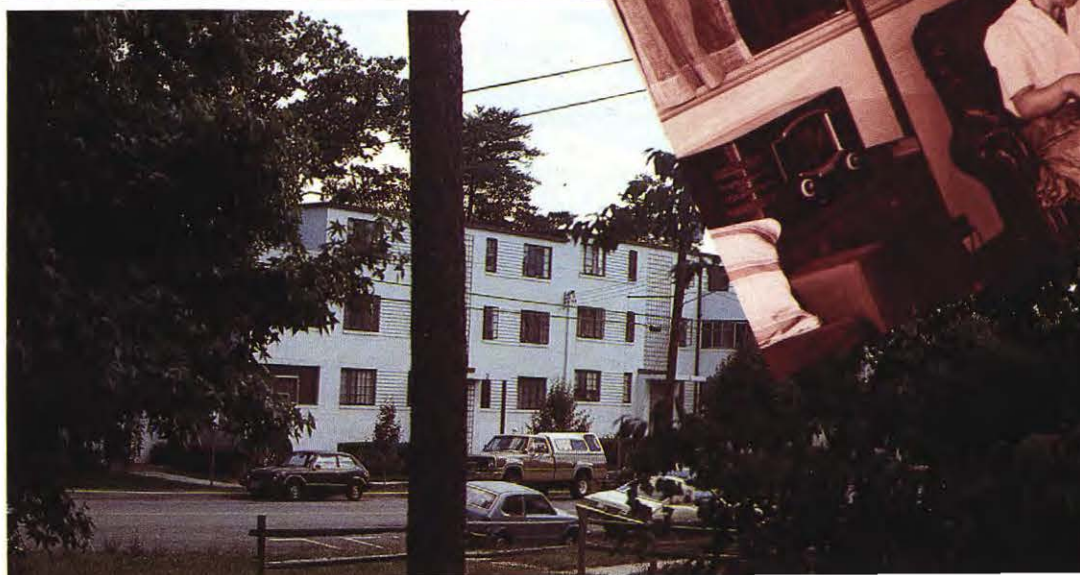
el futuro, que se manifestó en la propia arquitectura. A diferencia del eclecticismo de los estilos arquitectónicos que acompañaban otras ciudades en cuya planificación se empleaban sin embargo conceptos urbanísticos nuevos, las edificaciones originales se proyectaron siguiendo el hoy denominado "estilo internacional" y entonces considerado "funcional".

Y no solamente el planeamiento de Greenbelt fue progresista en el campo de lo físico, sino en el de los conceptos sociales, comenzando por la manera en que se seleccionó a sus residentes, teniendo en cuenta no solamente su necesidad de vivienda, sino su buena disposición para contribuir al mantenimiento de la calidad ambiental

de la nueva población y para participar activamente en la vida social y política de la ciudad.

Además, en colaboración con los planificadores de Greenbelt, el Estado de Maryland estableció por primera vez la fórmula del consejo-gestor (council-manager) para el gobierno de la ciudad.

Por otra parte, cuando, debido a la Depresión, se comprobó que la empresa privada no estaba interesada en explotar los comercios previstos a ambos lados de la plaza de su pequeño centro único, el Departamento de Agricultura del Gobierno Federal firmó un acuerdo con el propietario de unos grandes almacenes de Boston, Edward Fileve, por el cual éste aportó 50.000



Sala de estar de una de las viviendas hace cincuenta y dos años. Fuente: City of Greenbelt.

Vistas de las viviendas originales.

1, 2 y 3. Vistas de las "defense homes" realizadas entre 1940 y 1941.

4. Vistas de Greenbelt Center School, a la derecha, y Greenbelt Library. Greenbelt Center School se construyó como una combinación de escuela elemental y centro comunitario, y durante muchos años fue el foco indiscutible de la vida ciudadana. Acogía las celebraciones religiosas los domingos, y durante la semana ofrecía sus instalaciones recreativas y educativas, sirviendo su gimnasio y auditorio como lugar de reuniones de la Citizen's Association. El edificio es considerado hoy como ejemplo sobresaliente del estilo aerodinámico de las arquitecturas del Art Deco, y en 1982 le fue otorgado el premio anual de las Art Deco Societies of America. La biblioteca (Greenbelt Library) data de 1970.



dólares, al 5 por 100 de interés, para la formación de una cooperativa, la Greenbelt Consumer Services Inc., que gestionaría todos los comercios del mencionado centro, una estación de servicio, un teatro, una peluquería, un salón de belleza, un estanco y un pequeño bazar.

Entre 1940 y 1941 el Gobierno ejecutó de una manera precipitada y desatendiendo el plan original, sobre 40 Ha., adyacentes a las primeras viviendas, 1.000 viviendas "temporales" en hilera, para "war housing", que conformaron un pequeño "ensanche" de inferior calidad a aquéllas, tanto por su construcción como por el diseño de su ordenación urbanística. Sin embargo, los cuatro mil nuevos residentes dieron un apacible impulso económico a la actividad comercial del centro y transformaron lo que hasta entonces era un pequeño pueblo en una (pequeña) "ciudad-media", en aquel tiempo el mayor núcleo de población en varios kilómetros a la redonda del Prince George's County (3).

## LA PRIVATIZACION DE GREENBELT

Desde 1941 hasta 1953 la ejecución de Greenbelt quedó estancada, y en 1953 el Gobierno Federal la vendió —a excepción de unas 259 Ha. que constituirían posteriormente el Greenbelt Regional Park— a una cooperativa de viviendas privada y a otros promotores privados.

Entre 1945 y 1953, cuando a petición del Congreso hubieron de abordarse las oportunas negociaciones para vender Greenbelt y otras ciudades se trató de encontrar —por parte de diversos funcionarios del Gobierno Federal que apoyaban la idea de mantener las metas planteadas en la planificación de Greenbelt— un comprador que pudiera desarrollar el suelo restante. Para ello llegaron a esbozarse algunos planes, siguiendo los principios básicos de la nueva ciudad. Sin embargo, no se halló comprador que se comprometiese a cumplir las condiciones fijadas por el Congreso, de mayoría republicana, para la venta, y que tuviese a la vez los recursos económicos para acometer un proyecto de tanta envergadura (4).

Durante este período los residentes en Greenbelt sufrieron la incertidumbre planteada al futuro de su ciudad. De ellos, un cierto número permaneció en aquella, compró al Gobierno su vivienda y condujo la transición de proyecto federal de viviendas a una especie de "municipalidad privada".

En concreto, una cooperativa compuesta en su mayor parte por dichos residentes, la Greenbelt

Veterans Homeowners Association, más tarde llamada Greenbelt Homes Inc., compró una superficie de 97 Ha., que incluía 1.575 viviendas originales, a las que se añadieron en 1953 otras 200 Ha., asimismo compradas al Gobierno. Lamentablemente, sin embargo, una buena parte de los terrenos libres comprados por la cooperativa tuvieron que venderse más tarde debido a la fuerte carga impositiva para los propietarios de viviendas que suponía este suelo, que cuando constituía una propiedad pública había estado subvencionado por su carácter de equipamiento público. Dicho suelo en los últimos treinta años ha multiplicado su valor diez veces y, en alguna zona, hasta cuarenta veces.

## FRAGMENTACION Y "SPRAWL"

Cuando comenzó la venta de terrenos se inició también la construcción de un conjunto de vías primarias que seccionaron el territorio municipal, convirtiéndolo en una de las encrucijadas de autopistas más estratégicas de la región de Washington. Así la vía-parque Baltimore-Washington, inaugurada en 1954, se trazó a escasa distancia al este de la media luna formada por el núcleo original. Y la Kenilworth Avenue, separó más tarde la zona oeste de dicho núcleo.

El apogeo final del programa de construcción de carreteras llegó en 1964 cuando la construcción de la vía-cinturón de seis carriles de Washington, el Capital Beltway, atravesó la zona sur-oeste de la ciudad, sesgando una superficie de 200 Ha. El green-belt se había convertido en un "concrete-belt", que no sólo supuso una barrera respecto de los grandes espacios abiertos que aún quedaban, sino que subdividió el conjunto urbano en cinco secciones totalmente separadas, a ninguna de las cuales se pudo penetrar hasta 1983 sin utilizar un vehículo motorizado.

Greenbelt en su madurez muestra, más en los alrededores de su núcleo original que en éste —que con todo ha aguantado bien el paso del tiempo y se encuentra hoy favorecido por el acompañamiento de una vegetación desarrollada, y ha sido declarado "Lugar Histórico de Interés Nacional" en 1980— el impacto en la que fue una nueva comunidad, de las intensas presiones ocasionadas por los desarrollos descoordinados de todo tipo que han acompañado la expansión metropolitana de Washington, en cuya órbita gravitaba. Y, obviamente, una parte de este impacto deriva de la completa salida de escena del



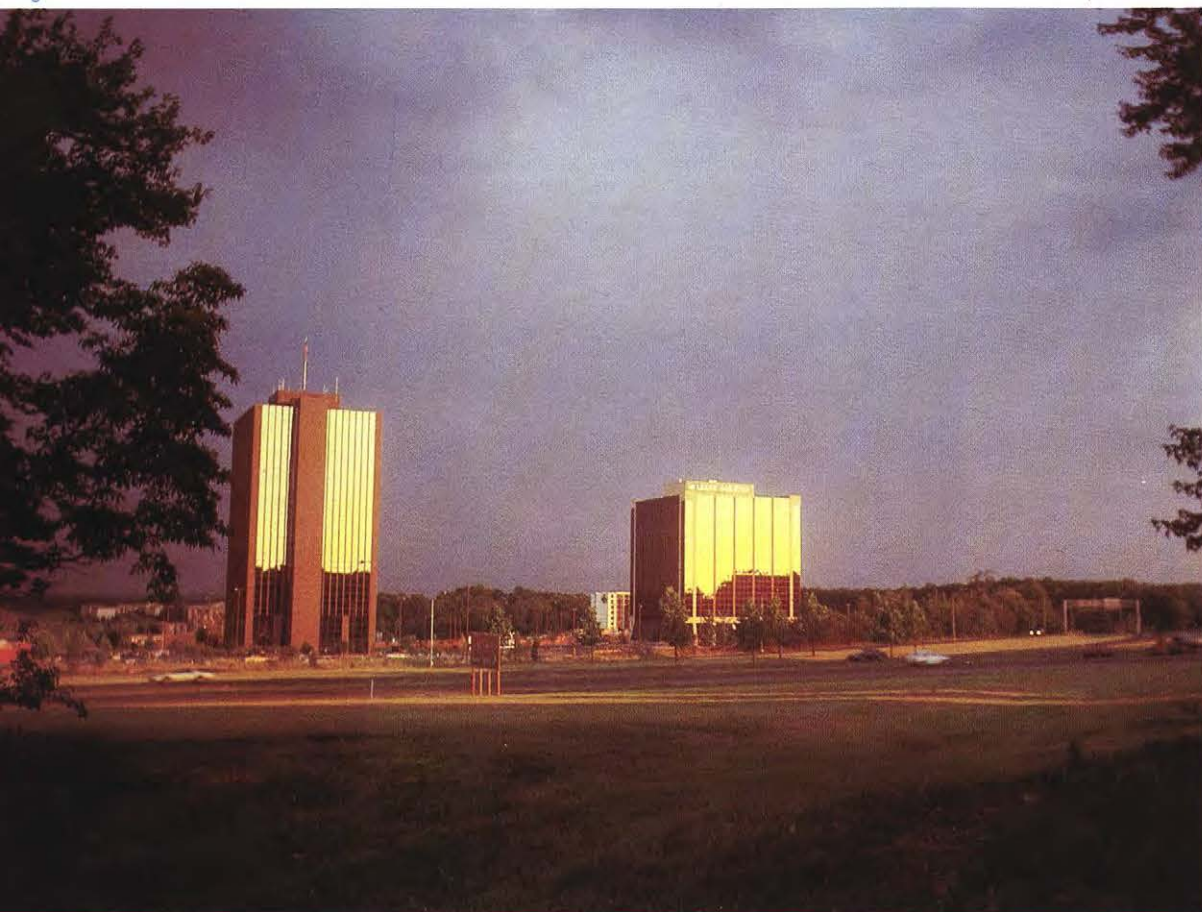
Vista del principio del seccionamiento del entorno con la construcción de autopistas a partir de 1947. Fuente: A. Mayer. "Greenbelt towns revisited". Department of Housing and Usland Development. Octubre 1968.

Estado de desarrollo en 1966; vista aérea.

1) El Lago de Greenbelt bordeando por el oeste el núcleo original. 2) Centro Comercial regional. 3 y 3a) Casa y apartamentos. 4 y 5) Apartamentos en bloques altos en construcción. 6) Parque bajo la jurisdicción del National Park Service. 7) Centro de Investigación Agrícola Nacional. 8) Terrenos propiedad de promotores privados para ser desarrollados. 9) Segundo centro comercial regional previsto. 10) Clínica de reposo. Fuente: A. Mayer. "Greenbelt towns revisited". Department of Housing and Usland Development. Octubre 1968.



1. Casas de la Greenbelt Housing Inc. Fuente: City of Greenbelt.  
2, 3 y 4. La consolidación del "concrete-belt" y los nuevos parques de oficinas. Vista, en color, del Maryland Trade Center. Fuentes: Department of Housing Usland Development y City of Greenbelt.





Gobierno Federal a los diez años de comenzar el programa de nuevas ciudades.

Por otra parte, interesa subrayar que aunque las viviendas que se hicieron en Greenbelt a partir de 1953 ya no se parecían a la ciudad formada por el núcleo original —percibiéndose fácilmente la transición del centro de pequeña escala y diseño sensible a su entorno suburbano— los nuevos promotores que abandonaron el tipo de planeamiento original, fueron, no obstante, influidos por la generosidad de los espacios abiertos y la atención a los factores comunitarios.

Se ha escrito que, quizás, la razón principal por la cual el "charming feeling" de la Greenbelt original no se ha copiado en sectores de posterior ejecución radica en que el "americano medio, incluyendo a la mayor parte de los residentes de Greenbelt, no desea vivir en el entorno, de escala más pequeña, de la ciudad original" (5).

Y si este factor de la pequeña escala es su principal atractivo, es también su principal desventaja práctica cuando los residentes quieren usar sus automóviles, sus jardines y los equipamientos comerciales, incapaces de ofrecer la variedad de productos y servicios del centro comercial americano medio.

No obstante, esta actitud no implica que se haya llegado a la total falta de apreciación de los valores de la que hace cincuenta y dos años era una "nueva" ciudad.

En 1981 el departamento de planeamiento del Prince George's County, preparó un estudio del centro de Greenbelt, que actuó como motor para posteriores debates en 1985 y 1986, en que se discutieron alternativas para tratar los problemas actuales del centro y plantear posibles soluciones. Y en 1987 la ciudad de Greenbelt encargó a una firma profesional privada la elaboración de un planeamiento general y unas directrices arquitectónicas cuyos enfoques se han centrado en tres objetivos:

- a) Resolver los conflictos entre tránsito peatonal y de vehículos, acumulados a lo largo de los años y que constituyen la principal perturbación funcional y visual del centro.
- b) Resolver los problemas de diseño relacionados con trazado de aparcamientos, mejora de la plaza, hoy día cegada, y recuperación de vistas y configuración original del terreno.
- c) Elaboración de unas directrices para la restauración arquitectónica de los edificios originales, y para abordar la modificación de añadidos, ajustando formas en que el centro pueda

extenderse sin comprometer su herencia histórica.

## PRESENTE Y FUTURO DE GREENBELT

En el año 1987, al cumplirse el medio siglo de su existencia, el presente y futuro de Greenbelt, además de su pasado, fueron objeto de numerosos artículos y opiniones de sus habitantes recogidas en los medios de comunicación local.

Algunas de éstas (6) hacían referencia a la lucha de Greenbelt por superar el estigma de ser una ciudad que se construyó principalmente para acoger gente pobre. Por ello, aunque con la madurez han llegado a la ciudad los efectos negativos del desarrollo comercial disperso a su alrededor de una "boom town", y preocupan problemas urbanos tales como la mayor criminalidad, el tráfico y el aumento de las cargas impositivas, el crecimiento es contemplado también como un factor positivo.

James Giese, el "city manager" de Greenbelt, cuenta con frecuencia la anécdota de la visita de una delegación soviética a la que no impresionó gran cosa la pequeña escala del Greenbelt original, y sí, en cambio, en gran medida el complejo de 3.000 apartamentos de Springhill Lake, "el mayor de su clase en la Costa Este".

Por otra parte, se es consciente de que, con el reciente desarrollo de oficinas hay ya más empleos en la ciudad que residentes.

Por ello, el futuro de Greenbelt parece en gran medida marcado por su carácter actual de encrucijada importante del área metropolitana de Washington, de territorio en el que reina el automóvil, con hectáreas dedicadas a aparcamientos y escasa superficie ocupada por aceras. Y, quizás, sólo el contrapunto de quienes aún mantienen vivo el espíritu y afán de participación en los asuntos de la ciudad que caracterizaban a la población originaria, ya acompañada hoy por tres generaciones posteriores, pueda evitar que el Greenbelt original se quede reducido a la condición de un barrio, más o menos influyente, de una ciudad mayor a la que rodean autopistas, desarrollos comerciales suburbanos y oficinas y apartamentos plantados en medio de grandes aparcamientos.

**Abel Enguita Puebla**  
Arquitecto. Profesor titular  
de Urbanística de la E.T.S.A.M.

## ANEXO: DESARROLLOS SUBSIGUIENTES A LA VENTA DE GREENBELT

— En 1953. Se constituyen quinientas viviendas aisladas, las únicas de esta tipología (además de las cinco originales), en supermanzanas con fondos de saco, con fácil acceso al centro original a pie y en automóvil.

— **Finales de los sesenta y años setenta.** Tras espectaculares modificaciones del "zonning", los promotores rodean el núcleo original con diversos desarrollos de aparcamientos y viviendas adosadas. Se construyen seis complejos de apartamentos de 400 unidades cada una como media, con un total de 2.000 unidades, para una comunidad ahora orientada a la vivienda colectiva, en algunos casos en régimen de condominio. La ordenación urbanística es razonablemente correcta.

— **Entre 1962 y 1967.** Se realiza un complejo de 2.899 apartamentos, Springhill Lake, en régimen de alquiler, sobre una superficie de 80 Ha., de las que 13 se dedican a parques y espacios abiertos, separado por el Capital Beltway del núcleo original.

— **En 1979.** La cooperativa Greenbelt Homes Inc. solicita un préstamo de 6,4 millones de dólares a la Federal Housing & Urban Development para rehabilitar las (primeras) viviendas.

— **Finales de los setenta.** Se presentan ante el Prince George's County Zoning Board propuestas para la realización de centros comerciales y "parques de oficinas". Sobre 24 Ha. adyacentes a Springhill Lake

se construye el shopping mall "Beltway Plaza Hall".

— **En 1980 y 1982.** Se construyen un segundo gran centro comercial y un parque de oficinas en el extenso sur-oeste de la ciudad separados del viejo núcleo, como el anterior, por el Baltimore-Washington Parkway.

— **En 1984.** Se construyen dos grandes parques de oficinas en el llamado "triángulo de oro" delimitado por tres autopistas. La zona acogerá también un hotel Hilton de 2.629 habitaciones y un hotel Holiday de 212 (\*).

(\*) Se calcula que cuando todas las nuevas edificaciones en proyecto se hayan realizado, se habrán invertido 1.000 millones de dólares en un terreno (100 Ha.) que es aproximadamente la décima parte del suelo de Greenbelt.

### NOTAS

(1) Según Ruth Eckish Knack, las nuevas ciudades inicialmente planeadas por la Resettlement Administration fueron ocho, de las cuales cinco, no llegaron a realizarse. Ver Knack "Past & Future Perfect" en Planning 4/87.

(2) Dicho concepto fue difundido con la publicación, en 1938, del libro "Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform", escrito por Ebenezer Howard, padre del movimiento de las ciudades-jardín y promotor, en 1903, de la ejecutada Letchworth, en las cercanías de Londres.

(3) Ver Joseph L. Arnold, Greenbelt-Maryland 1936-1984 en Built Environment, vol. 9, Núms. 3/4.

(4) Interesa señalar que, según Joseph L. Arnold (op. cit), el que ni Greenbelt ni las otras "greenbelt towns" fueran terminadas por el Gobierno federal, en parte fue debido al modo presidencialista en que estos proyectos se iniciaron, al margen del Congreso. La mayoría de los congresistas supo por vez primera de Greenbelt tras su anuncio público, y sintió que se habían infringido sus prerrogativas como parlamentarios.

(5) Arnold, op.cit. p. 202.

(6) Stephen M. Hazez "Greenbelt honors past, looks towards its future" Diario The Sun, 11 oct. 87.

### AGRADECIMIENTO

La señora Renée M. Winsky, coordinadora de Información Pública y Comunicaciones de la ciudad de Greenbelt, prestó una valiosa colaboración para la redacción de este artículo, remitiendo a URBA-NISMO extractos de publicaciones especializadas y prensa local, así como la bibliografía reproducida.

### BIBLIOGRAFÍA

Arnold, Joseph L., "Greenbelt Maryland - 1936-1984", *Built Environment*, vol. 9, Nos. 3/4, pp. 198-208.

Barnes, Sandra, "Greenbelt Celebrates 50 years", *Outlook* (M-NCPPC Newsletter), primavera, 1987, pp. 10-14.

Beltville News, "Happy Birthday Greenbelt", mayo, 1987, p. 4.

Bookout, Lloyd, "Greenbelt, Maryland - a 'new' town turns 50", *Urban Land*, agosto, 1987, vol. 46, No. 8, pp. 7-11.

Carroll, Pam, "Greenbelt - The Community spirit that sets this city apart has deep-running roots", *Maryland*, primavera, 1987, pp. 34-39.

Chappell, Kim, "Greenbelt to Preserve Memories", *The Washington Post* (MD Weekly section), noviembre 20, 1986, p. 15.

Davis, Phillip, "Greenbelt's 50 Years: From 'Heaven' to Highways", *Sun Magazine*, agosto 9, 1987, pp. 8-9+.

Fogle, David, "Coming Soon: Greenbelt's 50th Anniversary", *Capital Comments* (National Capital Area Chapter, American Planning Association Newsletter), p. 6.

Fulmer, O. Kline, *Greenbelt*, American Council on Public Affairs, 1941.

Hagey, Stephen M., "Greenbelt Honors Past,

Looks Toward its Future", *The Baltimore Sun*, octubre 11, 1987.

Jennings, Tom, "Experiment in Living Lives on in Greenbelt", *Prince George's Journal*, octubre 21, 1987, p. A-5.

Knack, Ruth Eckdish, "Past and Future Perfect", *Planning*, abril, 1987, pp. 16-17.

Leiner, Glen B., "Happy 50th to Greenbelt, Md.", *Trans-Lux* (A publication of the Art Deco Society of Washington), invierno, 1987, vol. 5, No. 1, p. 4.

Levin, Melvin, "Viewpoint", *Planning*, agosto, 1987, p. 42.

Life, "American Housing: A Failure, a Problem, a Potential Boon and Boom", noviembre 15, 1937, pp. 45+.

Maryland Town and City, "Greenbelt: innovative concepts and compromise", septiembre, 1971.

Mayer, Albert, "Greenbelt Towns Revisited", *Journal of Housing*, enero, 1967, No. 1 pp. 12-26.

Meyer, Eugene L., "City of the Future Recalls its Past", *The Washington Post*, mayo 4, 1987, pp. B-1+.

*Municipal Maryland*, various articles on Greenbelt, various authors (Monthly magazine

published by the Maryland Municipal League), julio, 1987.

*Preservation News*, "Greening Greenbelt" (published by National Trust for Historic Preservation), junio, 1987.

*The Prince George's Post Sentinel*, "Salute to Greenbelt - a city built on a dream", varios artículos de diversos autores, mayo 21, 1987, pp. G-1 to G-15.

Rathbun, Elizabeth, "Greenbelt: when the old meets the new", *Prince George's Journal*, agosto 25, 1983.

Reeves, Tracey A., "Community Involvement Pulls Greenbelt Together", *Prince George's Journal*, diciembre 4, 1986, pp. A-11+.

Sonneborn, Rozanne, "Life in Early Greenbelt Portrayed in Exhibition", *Diamondback*, septiembre 18, de 1987.

Stringfellow, Cheryl, "Golden Anniversary: After 50 years of growth, Greenbelt reflects on its past", *Diamondback*, mayo 13, 1987, p. 11.

Van Byne, Larry, "How the New Deal Changed Washington", *The Washingtonian*, febrero, 1982, vol. 17, No. 4, pp. 122-129.

Williamason, Mary Lou, ed. "Greenbelt. History of a new town, 1937-87", Ciudad de Greenbelt, 1987. Editorial "The Donning Co."

## GREENBELT IS FIFTY-TWO YEARS OLD

The new town of Greenbelt, 10 miles to the north of Washington D.C. in Prince George's County and which, in 1987, had a population of 18,943, is the biggest and most important of the three greenbelt-towns built in the nineteenth-thirties by the Federal Resettlement Administration, a part of President Franklin D. Roosevelt's "New Deal".

At first, Greenbelt was in fact surrounded by a belt of green meadows and woodland which gave a true meaning to its name. However, this belt has now been overrun by the spreading of the residential areas and the construction of roads which have taken place due to the town's becoming the centre of the economic growth affecting the county.

The plan drawn up was for a crescent-shaped town made up of 1.5 to 2-hectare superblocks based on the Radburn "local unit" pattern. The blocks were crossed by pedestrian-only pathways which went under the main thoroughfares for traffic and converged at the centre of the small community.

Greenbelt's first inhabitants arrived in 1937 and building work, carried out by the Federal Government, continued until 1941, and had

been carried out only until 1955 dwelling 1, due to the economic shortage during the Depression.

Between 1941 and 1953, work on Greenbelt remained at a standstill, and in 1953 the Federal Government sold it to a private dwelling co-operative and to other private promoters. When the sale of land began, work also got under way on the construction of a series of main roads that cut through the municipal district turning it into one of the most strategic motorway junctions in the area.

The high point of the road-building schemes was reached in 1964 when the construction of the six-lane Washington by-pass, the Capital Beltway, crossed the south-western part of the town, carving out a 200-hectare slice of land.

The now fully-grown Greenbelt shows, more on its outskirts than within the original nucleus, the impact on what was a new community of the intense pressure caused by all kinds of uncoordinated development schemes that have accompanied the metropolitan growth of Washington.

However, it ought to be pointed out that, although the dwellings that were built in Greenbelt as from 1953 were unlike those in the town's original nucleus, the new promoters were nevertheless influenced by the generous open spaces and by attention to community factors.

It has been written that, while the small-scale factor was Greenbelt's main attraction, it also became its main practical drawback when its residents, with their modern-day habits, wanted to make use of their cars, their gardens and the commercial establishments which were unable to offer the variety of products and services that the average American commercial centre could.

Studies began to be made of Greenbelt's current problems in 1981 and, in 1987, the town had a general planning scheme and architectural guidelines drawn up, all of which was aimed at: a) Solving the pedestrian and traffic conflicts. b) Solving the design problems regarding the architectural restoration of the original buildings, bringing in forms that will allow the centre to spread without jeopardizing its historical heritage.