

El "Green-belt" de Londres. No se trata de un hermoso dibujo trazado a punta de compás, sino un gráfico muy simple, concebido con un estupendo realismo. Alguna de las ciudades de "Green-belt" (Bracknell) ni siquiera se haya, paradójicamente, dentro del cinturón verde. Esto es explicable, sin embargo, porque esto no tiene, en realidad, unas restricciones de edificación especial, sino que en el mismo se explican con rigor absoluto las restricciones generales propias del "suelo rústico".

Las nuevas ciudades del anillo verde de Londres

Arquitecto: Gabriel Alomar.

I. LA CIUDAD-SATÉLITE Y EL ANILLO VERDE, PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL URBANISMO MODERNO

En algunos de los mejores tratados extranjeros se reconocen como descubrimientos trascendentales del urbanismo moderno la *ciudad-jardín* inglesa de Ebenezer Howard y la *ciudad-lineal* española de Arturo Soria.

En cuanto a la ciudad lineal, no deja de sorprendernos a los españoles su prestigio internacional, cuando somos testigos de su fracaso en la práctica. Ahora bien: ¿es definitivo este fracaso? ¿No volverá a ser considerada útil la idea genial de desarrollar las ciudades longitudinalmente? La verdad es que esta idea tiene inconvenientes esenciales, empezando por el de su poca adecuación a las ideas sociales modernas que aconsejan la agrupación de las residencias en núcleos. Pero sea como sea, conviene que los urbanistas españoles no olvidemos esta iniciativa, aunque sólo sea por ser nuestra, y esperemos la ocasión, que sin duda llegará, de revivirla, debidamente adaptada a los principios que hoy tenemos por buenos.

Contrariamente a la idea de las ciudades lineales, la de las *ciudades-jardín*, ha sido fecunda, tan fecunda, que

constituye el punto de partida indiscutible del urbanismo social contemporáneo.

Muchos de mis lectores se hallarán informados de que el nombre de *ciudad-jardín* es conceptualmente impropio; para la mayoría, son ciudades-jardín todas estas barriadas, que no faltan en ninguna ciudad española, en las cuales las Ordenanzas Municipales obligan a un tipo de edificación *extensiva*, de "chalets", en los cuales suele haber, por cierto, un muestrario de todo el folklorismo arquitectónico español.

Y, sin embargo, la ciudad-jardín, pese a su nombre, es mucho más. El propio Howard la definía como "*una población planeada para la industria y para la vida saludable, de un tamaño que haga posible la plena vida social, pero no mayor, rodeada por un cinturón verde permanente, perteneciendo la totalidad del terreno al Municipio o a la comunidad de vecinos*" (1).

(1) En el fondo, el nombre de ciudad-jardín, según la idea original de Howard, no es tan inapropiado como parece a simple vista, si tenemos en cuenta que el suelo de la misma no debía estar parcelado, sino poseído unitariamente por la agencia o autoridad urbanizadora. Nuestra típica zona de «chalets», contrariamente a aquélla, no es una ciudad-jardín, sino una «ciudad-jardines»



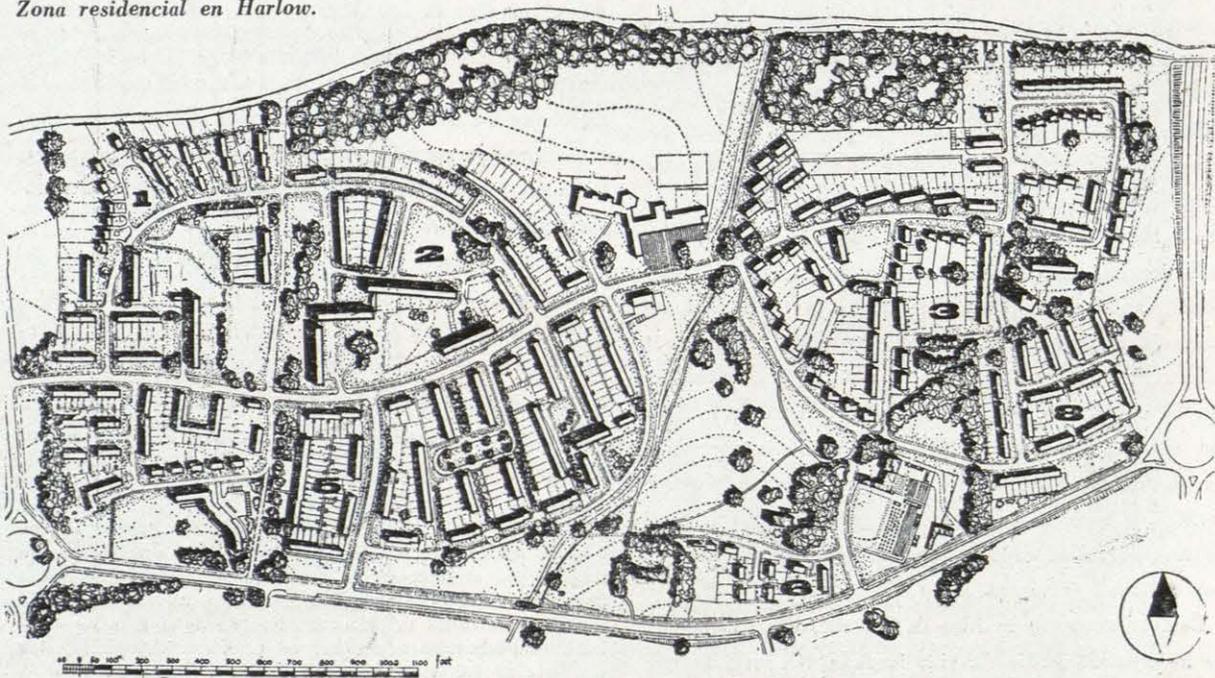
**PROGRESO DE LAS NUEVAS CIUDADES
DEL ANILLO VERDE DE LONDRES**

*Un aspecto de la "área central" o centro
cívico y comercial principal de Harlow.
Tiendas en las plantas bajas y oficinas
en las altas.*

En diciembre de 1956.

Ciudades	Creación de la Empresa Urbanizadora	Superficie en hectáreas	Población		Núm. actual de comercios establecidos (Dic. 1956)	Capital invertido por la E. U. en libras esterlinas	
			Propuesta	Actual (Dic. 1956)		En viviendas	Total
BASILDON	Febrero 1949	3.162	80.000	38.000	29	10.552.500	15.967.200
BRACKNELL	Octubre 1949	753	25.000	11.430	10	4.460.000	8.460.000
CRAWLEY	Febrero 1947	2.430	50.000	35.000	128	17.250.000	24.250.000
HARLOW	Mayo 1947	2.558	80.000	33.600	112	15.212.000	26.322.000
HATFIELD	Junio 1948	947	25.000	16.000	11	3.500.000	4.800.000
HEMEL-HEMPSTEAD	Mayo 1947	2.393	60.000	43.600	197	13.200.000	20.900.000
STEVENAGE	Dicbre. 1946	2.470	60.000	23.000	69	10.138.000	19.766.000
WELWYN	Junio 1948	1.713	50.000	27.800	37	4.500.000	10.000.000

Zona residencial en Harlow.



Es decir, que en el concepto de ciudad-jardín se hallan, ya desde su origen, contenidos los siguientes principios que son fundamentales en el urbanismo moderno:

1. El de que es necesario ir a la construcción de poblaciones de nueva planta, de tamaño estrictamente limitado, y racionalmente concebidas y planeadas en orden a fines primordialmente humanos.

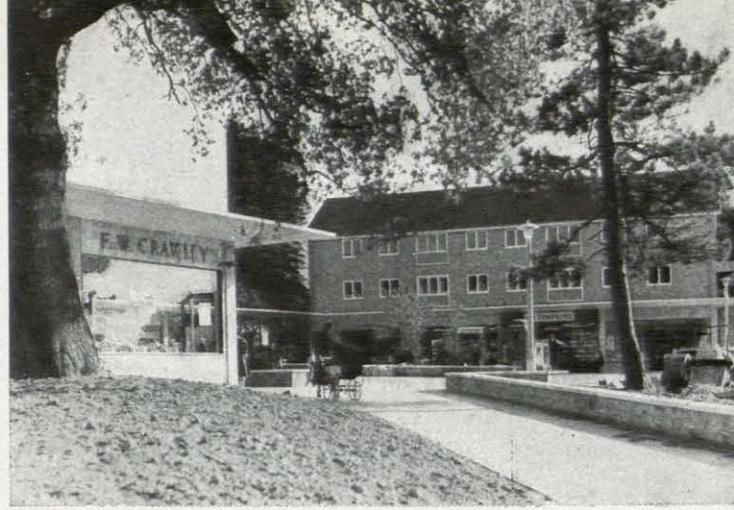
2. El del equilibrio funcional y económico, necesario a la ciudad. Equilibrio entre agricultura e industria. Equilibrio interior entre las zonas de residencia, industria y comercio. Equilibrio entre las funciones políticas, sociales, recreativas.

Esta idea de equilibrio es igualmente opuesta a la de las "ciudades-dormitorio" y a la de las ciudades construídas, para su servicio, por una sola empresa industrial.

3. El de que en la ciudad moderna así concebida, la idea de naturaleza debe estar constantemente presente no tan sólo por una introducción efectiva del elemento verde dentro de sus límites, sino por el emplazamiento de la misma en el interior de un espacio cuyo carácter natural debe ser protegido e inmutable. La ciudad tiene un límite definido a toda prueba y más allá del mismo, el cinturón verde es la muralla que debe impedir todo crecimiento ulterior.

Para llevar estos principios a la realidad, Howard redactó el proyecto de su primera ciudad, Letchworth, en 1898, cuya entidad promotora fué creada en 1904. Pero su iniciativa, en el aspecto económico e industrial, no pudo tener verdadero éxito hasta los años de la primera guerra mundial, en los que la descentralización industrial (por la mejora de los medios de transporte y comunicación y por otras causas) se hizo posible y por muchas razones, deseable.

El éxito de Letchworth decidió al propio Howard, con la eficaz colaboración de las entidades "Garden-Cities" y "Town Planning Association", a la fundación

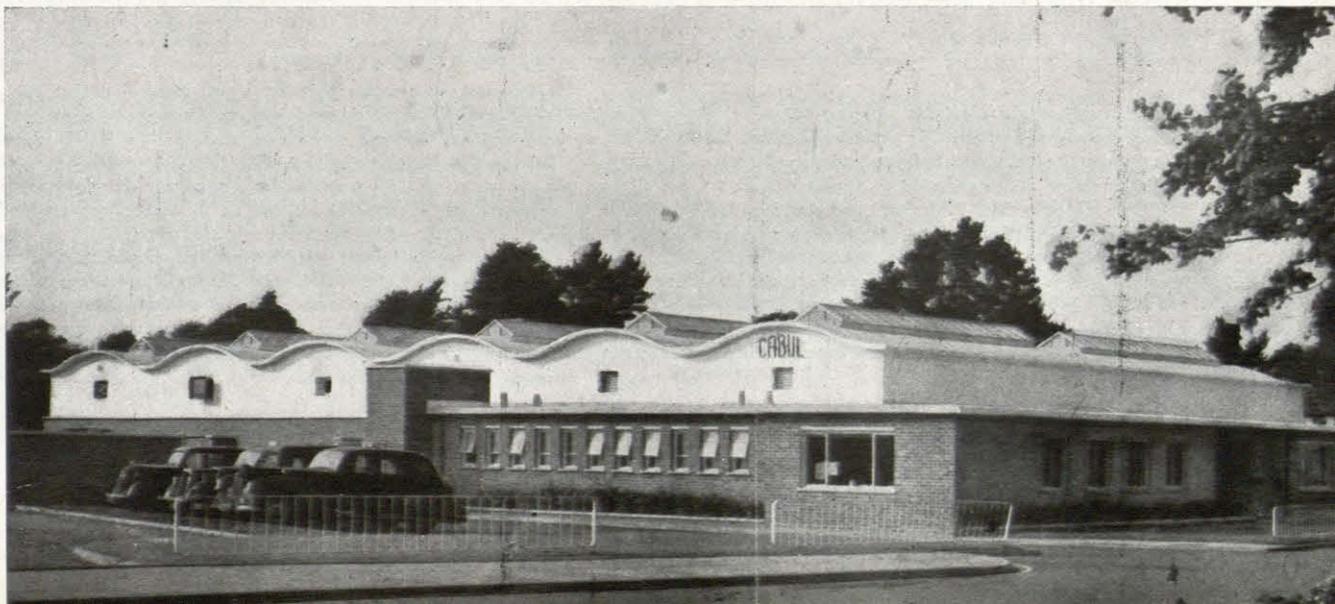


Parte del Centro Comercial principal de Bracknell, sin terminar las obras de urbanización. Aquí, como en otras figuras, puede comprobarse el respeto por los árboles existentes.

Aspecto parcial de una de las zonas residenciales de Harlow. Aquí, son casas de tres plantas, con viviendas de uno y dos dormitorios.



Una factoría de tipo "especial", en Bracknell. La Empresa Urbanizadora vende o alquila los terrenos, para que determinadas industrias puedan construir estos edificios de acuerdo con sus necesidades específicas.



de la segunda ciudad-jardín, Welwyn, por el año de 1920 (2).

Las ciudades-jardín de Letchworth y Welwyn fueron iniciativas aisladas y totalmente privadas. La idea de un "sistema" de nuevos núcleos urbanos contenidos dentro del anillo verde de una gran ciudad, creado ya por iniciativa oficial o semioficial (provocada, naturalmente, por la presión de una fuerte opinión pública), empezó a ser una realidad al redactarse el "Plan del Gran Londres" de 1944, en el cual se proponía la creación de varias nuevas ciudades de 60.000 habitantes; y sobre todo al promulgarse, en 1946, la *New Towns Act* o "Ley de Nuevas Poblaciones", fundándose en el mismo año la primera de las *Development Corporations* o "Entidades Urbanizadoras" para la primera nueva ciudad del *Green-belt* de Londres: Stevenage.

Después de Stevenage, han sido creadas hasta otras seis ciudades dentro del mismo: Crawley, Harlow y Hemel-Hempstead, en 1947; Hatfield, en 1948, y Basildon y Bracknell, en 1949, a las cuales hay que añadir la ya citada ciudad-jardín de Welwyn, que en 1948 fué incorporada al sistema y vió creada su propia *Development Corporation*.

II. EL "GREEN-BELT" DE LONDRES

El principio tradicional de la ciudad-jardín, en Londres, se ha unido, pues, al que deriva de la necesidad universal de detener el crecimiento en extensión de todas las grandes ciudades, y de descongestionar, en el aspecto industrial y en el humano muchas zonas interiores de las mismas. Y al hablar de detener el crecimiento, no se trata ya de este crecimiento desordenado y anárquico de muchas de nuestras ciudades, sino de todo crecimiento en absoluto, ya que esta necesidad se funda en muchas razones que van más allá del simple principio del orden fundamental.

Y no es ésta una necesidad específica de Londres o Nueva York. Es una necesidad imperiosa que se impone a toda población de mediana importancia. Ninguna ciudad de más de 150.000 habitantes, a lo más 200.000, debe seguir progresando en extensión; hay que imponer límites fijos y permanentes a su crecimiento, materializados en anillos verdes; y su energía vital de expansión, si la tiene, debe desarrollarse sobre la base nuclear de un sistema de poblaciones-satélites.

(2) Las primitivas entidades «Garden-Cities» y «Town Planning Association» se fundieron posteriormente en la «Town and Country Planning Association», entidad privada que realiza una admirable labor de divulgación y propaganda de los principios del moderno urbanismo, así como de apoyo a los organismos oficiales en su gestión a favor del mismo. A ésta se debe, en gran parte, el que la necesidad del «planning» sea en Inglaterra sentida y admitida por la opinión común. Agradezco al gerente de la misma, mi excelente amigo sir Frederick J. Osborn, así como a miss Hazel Evans y a la «Harlow Development Corporation» la documentación que me han proporcionado para el presente artículo.

Pero en el caso de Londres, no se trata solamente de coartar el crecimiento en extensión. Es necesario aliviar el interior de la propia ciudad, expulsando gran parte de las industrias establecidas en el mismo, mediante procedimientos que no puedan chocar con los principios ingleses de la más pura democracia y de la libertad individual (3), para que los solares de las mismas puedan convertirse en nuevos espacios verdes destinados al esparcimiento de las comunidades urbanas.

En cuanto a la extensión o, mejor dicho, a la altura del anillo verde, la experiencia de Londres ha permitido plantear unas normas generales que se van aplicando al caso de las otras ciudades inglesas que han iniciado ya la creación de un *green-belt* de tipo similar. De acuerdo con estas normas (4), el ancho debe ser tal que no pueda ser recorrido diariamente por una persona residiendo en un punto exterior al mismo y trabajando en Londres. Una profundidad "standard" sería la de 10 a 20 kilómetros, o sea la distancia mínima que se puede recorrer en tren o en autobús en media hora. Claro que esta profundidad, en todo caso, depende de la topografía del terreno.

En realidad, pueden establecerse dos categorías o tipos de anillos verdes: Uno es el propio para la gran ciudad metropolitana, como Londres o Barcelona, tan vasto en extensión, que dentro del mismo, puedan ser emplazadas las poblaciones satélites y con una profundidad del orden de los 10 ó 20 kilómetros. El otro tipo de anillo verde es el de las ciudades más pequeñas, sin núcleos satélites, que es simple y estrecho. Para una ciudad de 100.000 habitantes es suficiente un anillo de dos a tres kilómetros.

No es conveniente que el perímetro de la ciudad, y, por tanto, el anillo verde, tengan una configuración geométrica, sino más bien que presenten irregularidades, que serán penetraciones verdes hacia el centro de aquélla.

Los terrenos del anillo verde deben dedicarse a usos esencialmente *agrícolas* o *forestales*. Ahora bien: según las normas inglesas, ¿qué tipos de aprovechamiento o "desarrollo" (development), aparte del puramente agrícola, se permiten en los mismos? (5).

(3) Las industrias se llaman a las nuevas ciudades por medio de una propaganda hábil e intensa de las ventajas que las mismas les ofrecen, en los aspectos de mano de obra, facilidades para la construcción o arrendamientos de edificios industriales y viviendas, créditos, exenciones tributarias, etc...

(4) Respecto a las mismas, que no tiene carácter oficial, es interesante el informe elevado al ministro por la «Town and Country Planning Association» sobre la circular que éste dirigió en diciembre de 1955 a todos los organismos de Planeamiento, recomendando la creación sistemática de anillos verdes en los Planes de Ordenación de todas las ciudades.

(5) Resulta de interés para nosotros el comparar estas normas (que sacamos del informe citado en la nota anterior) con las construcciones que según nuestra «Ley del Suelo» se permiten en el «suelo rústico» (Art. 69), o sea en el gran fondo rural del territorio nacional. También las leyes británicas restringen el desarrollo de este fondo rural (las «zonas blancas»



Una de las dos zonas industriales de Harlow. El trazado ortogonal, aquí no se ha podido evadir; pero no falta el elemento verde y estético en los jardines colaterales establecidos en todas las vías y en algunas plazoletas.

En primer lugar deben, inevitablemente, permitirse las construcciones indispensables a las explotaciones agrícolas.

Desde el momento en que es deseable que el cinturón verde sirva para la "salida al campo" de los habitantes de la ciudad, deberán permitirse en el mismo construcciones de interés público o social, tales como restaurantes, paradores, etc...

Excepcionalmente, deben ser permitidos ciertos cambios de uso en edificios existentes. Por ejemplo, antiguas residencias señoriales, podrán ser transformadas con fines institucionales, benéficos o culturales, evitándose en las obras de reforma todo aquello que pueda destruir su carácter pintoresco, intrínseco o en relación al paisaje.

En ciertos casos, finalmente, será de una evidente conveniencia colectiva la explotación mineral a cielo abierto (canteras, etc...). En éstos, el permiso debe supeditarse a que ésta se efectúe en forma ordenada, procurando no desvirtuar la integridad estética del paisaje, así como al compromiso de que una vez terminada dicha explotación, que nunca debe autorizarse por plazo

de los planes, las he oído llamar, gráficamente), lo cual quiere decir que los «green-belt» no tienen en realidad una reglamentación restrictiva exclusiva, sino que en ellos se refuerzan las restricciones propias de todo el Suelo Rústico y se rigorigiza su aplicación.

indefinido, se deje el lugar adecentado y repoblado (6).

Siendo los terrenos del green-belt esencialmente agrícolas, no deben ser aprovechados con fines puramente deportivos (no considerándose como tales los espacios forestales apropiados para la excursión o el pick-nick), los cuales tienen su emplazamiento adecuado dentro de los límites de la ciudad.

III. LAS CIUDADES SATÉLITES

Una vez expuestas estas generalidades sobre los anillos verdes y sus ciudades será interesante hablar de éstas en particular, de su estructura y trazado y del proceso de su creación y financiación.

Al urbanista o arquitecto español, los planos de trazado de estas ciudades podrán no parecerle de gran interés. La "planestética", que con frecuencia desvía nuestro buen sentido, aquí no ha preocupado en absoluto; en alguno de los planos se nota, incluso, un anestetismo que parece premeditado, y los mismos "planners" norteamericanos—Clarence Stein, uno de ellos—han criticado la falta de unidad y de claridad de muchos trazados ingleses.

Por otra parte, no todos los planos de trazado tienen

(6) Este detalle es para nosotros ejemplar. ¡Cuántas veces en España el interés paisajístico de una perspectiva se halla totalmente destruido por la presencia de alguna escombrera o cantera abandonada!



Un sector de Harlow en su estado actual. La vista ha sido tomada desde la vertical del Centro Comercial de Netteswell, hacia el Este. Nótese, hacia el centro de la fotografía, el viejo poblado de Harlow, engastado en el nuevo orden. En primer término, a la derecha, el Grupo Escolar que figura en otro grabado.

la misma calidad, y a pesar de estar proyectados de nueva planta, han tenido que sujetarse a distintos pies forzados, como el de la existencia de un núcleo original o de una ciudad-jardín a medio construir como en Welwyn (7).

Como prototipo de la estructura urbanística de estas

(7) En Welwyn, especialmente en su parte más antigua que constituye el centro y punto de entrada desde la estación, que se halla ordenada según los dos ejes tradicionales, se nota perfectamente la mano decisiva del arquitecto Louis de Soissons. Este centro de Welwyn debe ser el único punto de las nuevas ciudades inglesas, en las cuales se ha buscado, y logrado, un efecto «monumental».

ciudades, presentamos a continuación una sumaria descripción y diferentes esquemas de una de ellas: Harlow (8).

En un artículo que, a petición de sir F. Osborn, publiqué en la revista «Town and Country Planning» hacía notar el curioso parecido entre el ambiente de esta Garden-City y el de la ciudad colonial de Williamsburg (Virginia, de fines del siglo XVIII), tan admirablemente restaurada por el Gobierno norteamericano.

(8) En el excelente plano de Harlow, se aprecia también la mano estéticamente ordenadora del arquitecto, aquí Frederick Gibberd, si bien en un sentido totalmente distinto al de Welwyn, más «social» y menos formal.



Plano general de la nueva ciudad de Harlow.

HARLOW

EMPLAZAMIENTO

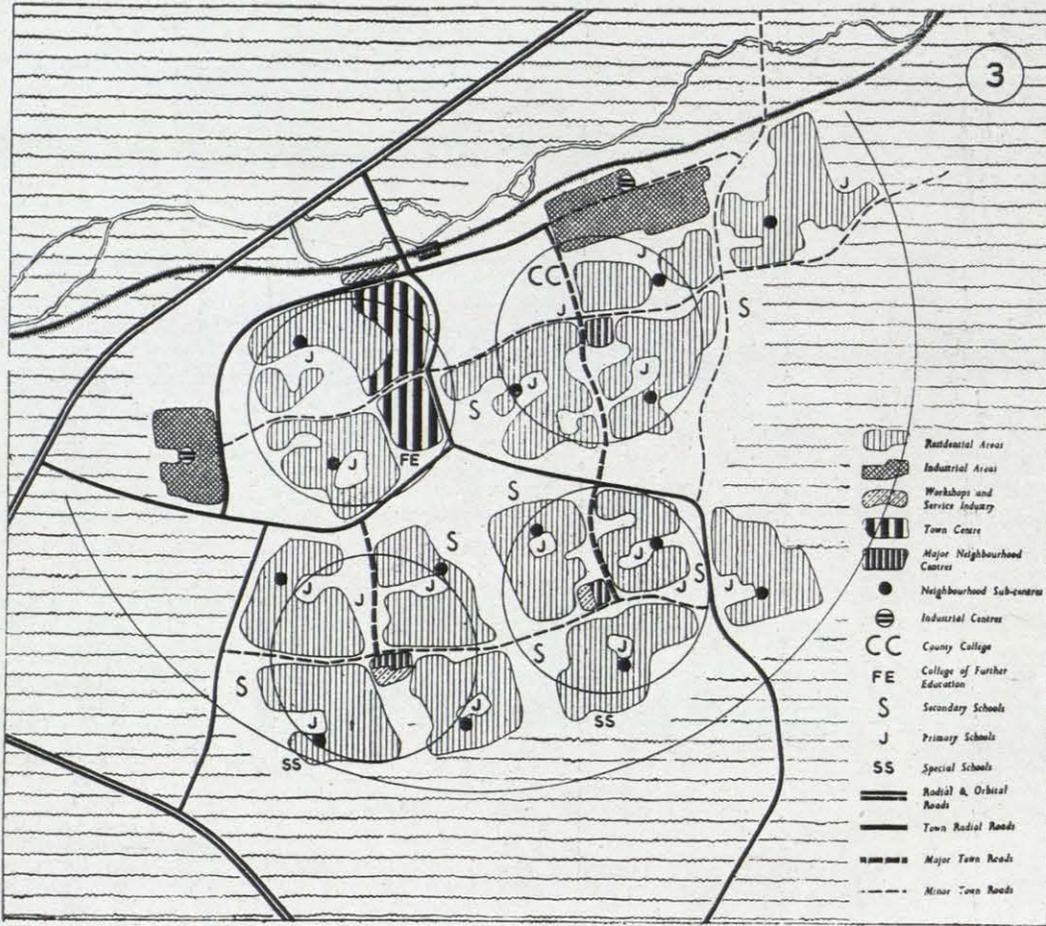
El lugar escogido para la creación de esta nueva ciudad tiene forma sensiblemente rectangular, apoyándose uno de los lados del rectángulo sobre la línea del ferrocarril. Dentro del mismo existían diversas edificaciones aisladas, las cuales han procurado ser conservadas en el plan, así como el pequeño poblado original de Harlow. La superficie del rectángulo es de 2.560 hectáreas.

PLAN RESIDENCIAL Y SOCIAL

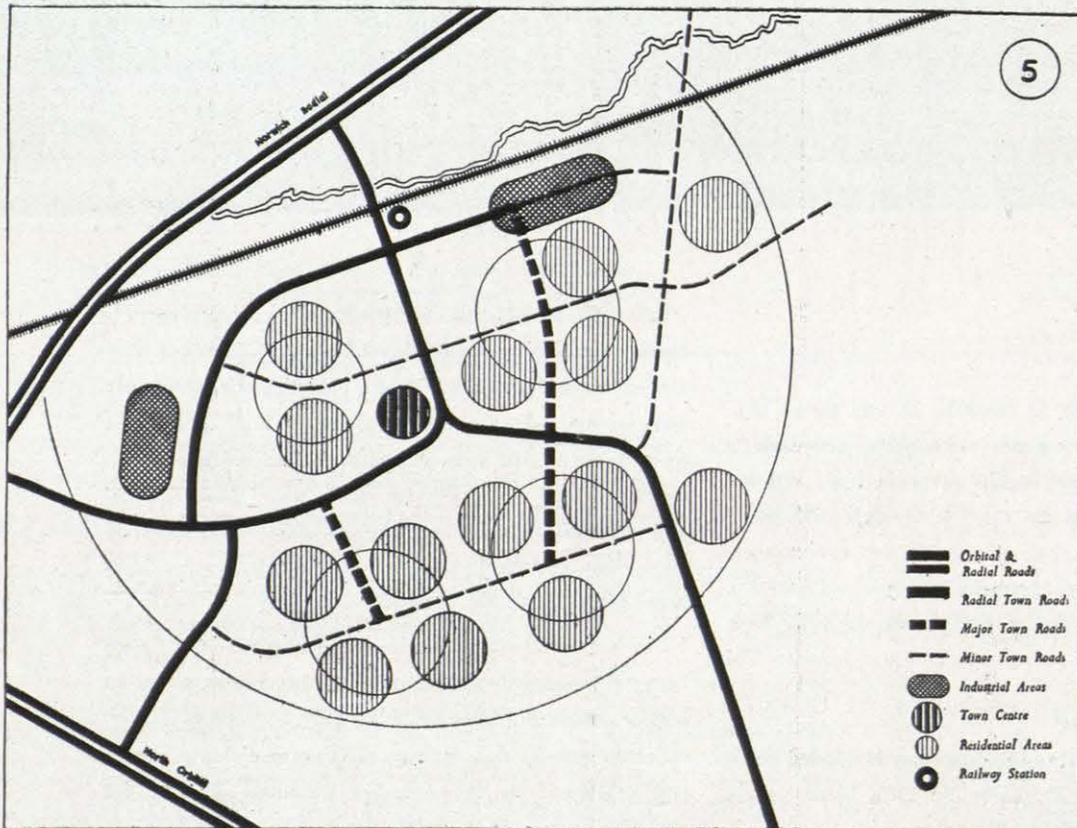
El número de habitantes previsto para la ciudad completa es de 80.000 (en diciembre de 1955, había ya alcanzado los 28.000 habitantes).

Estos 80.000 habitantes se distribuyen en "catorce unidades vecinales" o comunidades, con poblaciones que oscilan entre los 4.000 y 7.500 personas. Cada una de estas comunidades tiene su "sub-centro local", con unas cinco tiendas, una escuela primaria, un edificio administrativo y en casi todos los casos, una iglesia. Un detalle importante es el de que los niños de menos de once años pueden ir a la escuela sin tener que atravesar ninguna vía de tráfico.

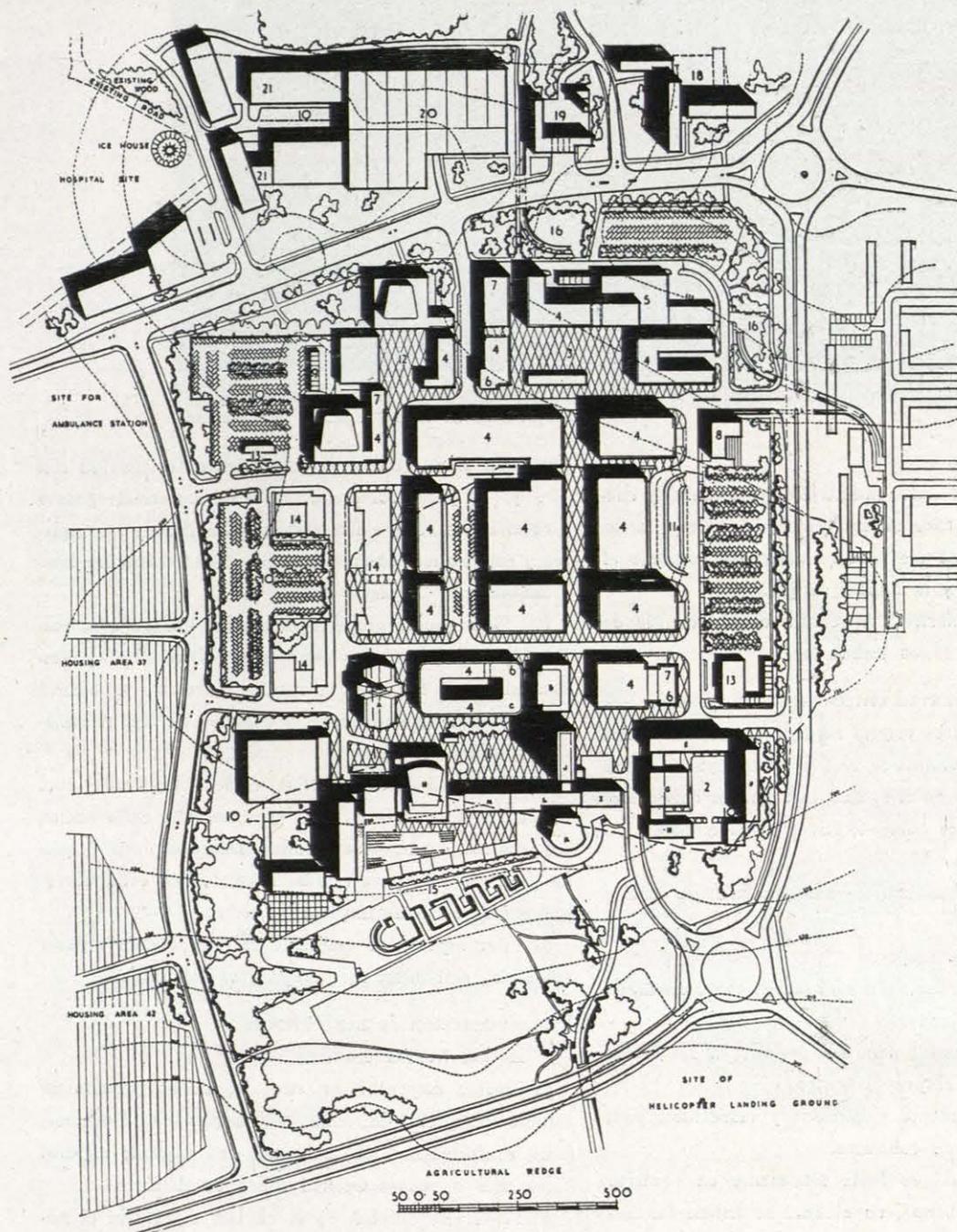
Las comunidades vecinales se organizan en cuatro "grupos" o distritos, cada uno de los cuales tiene su centro comercial. Uno de estos cuatro "centros comerciales de grupo" es, a su vez, el "Centro cívico y comercial principal" de la población ("Central Area"), del cual hablaremos en especial.



ESQUEMA GENERAL DE LA POBLACIÓN. (Zonas residenciales. Zonas industriales. Talleres e industria local. Centro Cívico. Centros de grupos de barrios. Subcentros de barrios. Centros industriales. Universidad del "Condado". Colegio de enseñanza superior. Escuelas secundarias. Escuelas primarias. Escuelas Especiales. Carreteras radiales y de enlaces de cintura. Avenidas urbanas radiales. Avenidas urbanas. Calles.)



DIAGRAMAS GENERALES DE LAS LÍNEAS DE TRÁFICO Y SISTEMAS DE ENLACES. Carreteras radiales y de cintura. Avenidas urbanas radiales. Avenidas urbanas. Calles. Zonas industriales. Centro Cívico. Zonas residenciales. Estación de Ferrocarril.



PLANO DEL ÁREA CENTRAL O CENTRO CÍVICO. 3.—Plaza Mercado. 4.—Comercios (con oficinas en el piso o pisos superiores). 5.—Garage. 6.—Bancos. 7.—Edificios públicos administrativos. 8.—Hotel. 10.—Espacios para estacionar vehículos. 11.—Estación autobuses. 12.—Plaza de Espectáculos (con cine, auditorio comunal, etc. 13.—Estación de servicio. 15.—Jardines decorativos. A.—Iglesia. B.—Biblioteca. N.—Teatro comunal.

La densidad de las zonas residenciales es de 120 habitantes por hectárea.

ZONAS VERDES

Los espacios verdes de la población se clasifican en los cuatro tipos siguientes:

a) *Zona agrícola*.—Que forma el cinturón verde alrededor de la población y penetra dentro de la misma en una faja en forma de T, que coincide con zonas de un interés paisajístico especial, el valle del arroyo "Canon's Brook" y de su afluente, el "Todd Brook". Esta faja separa en dos grupos las catorce vecindades y una de las dos zonas industriales, del resto de la población.

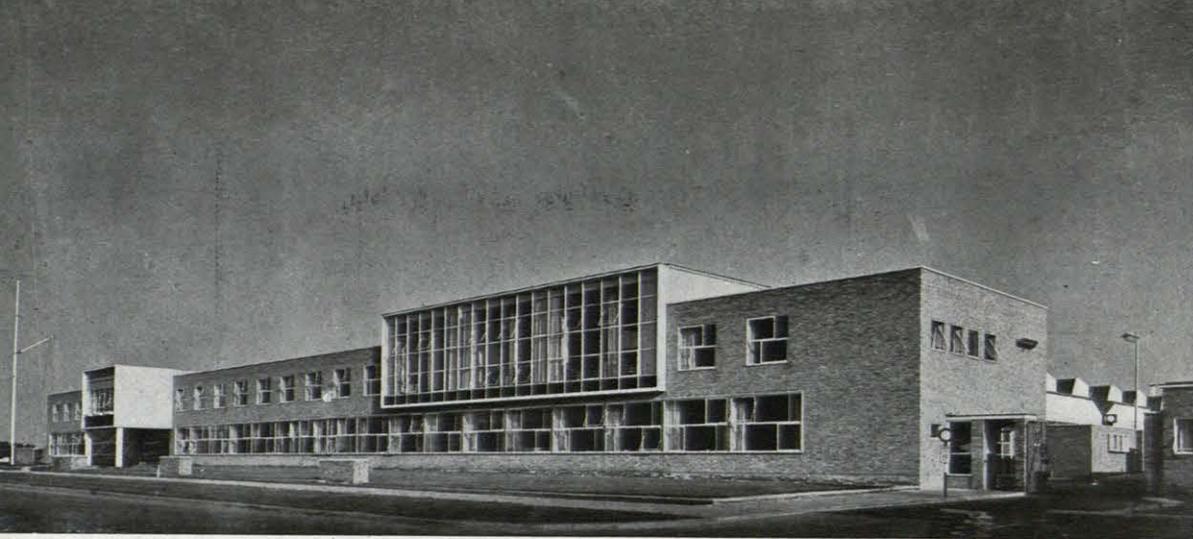
b) *Parque urbano*.—En el así llamado, se prevé el establecimiento de espacios para deportes y eventual-

mente, de hoteles, restaurantes, etc..., de manera que su carácter de zona verde es relativo.

c) *Parques y jardines locales*.—Se hallan repartidos en toda la población y ocupan un espacio de cuatro acres (algo menos de dos hectáreas) por cada 1.000 habitantes.

Dentro de los límites exteriores de la población, los espacios verdes ocupan más del 50 por 100 de la superficie total. Pero hay que tener en cuenta que una parte de estas zonas verdes son, en realidad, terrenos de uso agrícola y en otras caben no tan sólo las escuelas públicas y edificios deportivos, sino otros edificios rentables, incluso hoteles.

Un detalle interesante es el de que en el plano existe un sistema completo de "sendero" para pasear a pie por toda la población, atravesando únicamente espacios verdes.



Otra factoría de tipo "especial" en Harlow.

ZONAS INDUSTRIALES

Se proyectan dos zonas industriales principales y cuatro zonas de pequeños talleres contiguas a los centros comerciales. Una de las zonas industriales contiene el parque ferroviario y la fábrica de gas.

La población industrial representa el 20 por 100 de la total, es decir, 16.000 trabajadores.

"ÁREA CENTRAL" O CENTRO CÍVICO-COMERCIAL PRINCIPAL

Al planearse el área central no tan sólo se ha realizado el estudio de volúmenes, sino el anteproyecto de los edificios contenidos en el mismo, que son los siguientes:

Grupo de edificios administrativos de la ciudad.

Comercio central.

Edificios culturales (teatros, cines, galería de arte y biblioteca).

Almacenes al por mayor.

Administración de las industrias (edificios de oficinas).

Estación de autobuses.

Bloques de viviendas para las personas a las cuales convenga vivir en el propio centro.

Espacios perfectamente estudiados y calculados, para el estacionamiento de vehículos.

Esta "área central" se halla totalmente en contacto con el "Parque Urbano", en el cual se hallan las instalaciones deportivas principales (estadio, piscina principal, etc...), así como el teatro al aire libre.

OBSERVACIONES DE DETALLE SOBRE EL CENTRO COMERCIAL

Al proyectarse el Centro Comercial se han tenido en cuenta ciertos hechos de detalle, lo cual es una prueba de la agudeza práctica y estética con que se ha proyectado esta zona; de acuerdo con estos hechos, se ha procurado:

a) Conseguir una continuidad en la "fachada comercial". Los bancos y otros edificios sin escaparates se

emplazan en los extremos de las calles, evitándose con ello que el paseo comercial (o desfile comercial: ¿cómo traduciríamos lo que tan gráficamente llaman los ingleses y americanos "Shopping parade?") se encuentre interrumpida por "espacios ciegos" (9).

b) Para que el proyecto pueda ser llevado a la realidad por etapas, evitar estas fases "desaseadas" y desagradables de las cosas a medio construir; se edifica primero un lado de la calle, y cuando éste está terminado, se edifica el otro.

c) Crear distintos espacios comerciales, cada cual con su propio carácter. Por ejemplo, una calle ancha, con amplias aceras para grandes almacenes; una pequeña plaza-mercado para tiendas baratas; una calle de comercios de mediana importancia, etc...

d) Dar aspecto de ambiente cerrado a cada espacio comercial, evitándose las perspectivas indefinidas.

IV. DISTRIBUCIÓN DE LAS VIVIENDAS EN LAS NUEVAS CIUDADES

El espacio disponible en este artículo no permite un estudio completo de tema tan interesante. Debemos, pues, conformarnos, de momento, con exponer algunos datos más o menos sueltos sobre el mismo.

Al redactarse el plan de la ciudad, se calcula el número de viviendas que se deberán construir de los diferentes tipos.

Pongamos un ejemplo particular, el de Bracknell. El número total previsto de personas es, en Bracknell, de 25.000, y el de viviendas, 7.200. Las viviendas, clasificadas en cuatro tipos, se distribuyen de acuerdo con el cuadro siguiente:

(9) La falta de esta previsión en Barcelona ha hecho casi «ciega» la mejor fachada comercial de la ciudad: la plaza de Cataluña.

Tipo	%	Número	Superficie aproximada	Densidad
I	75	5.400	entre 70 y 95 m. ²	32 habitantes por hectárea
II	12 1/2	900	» 95 y 110 m. ²	17 » » »
III	10	720	» 100 y 140 m. ²	10 » » »
V	2 1/2	180	más de 140 m. ²	3 » » »



Una factoría "standard" en Harlow. La Empresa Urbanizadora construye, en serie, edificios industriales de características normales y después las vende o alquila a los industriales, a las cuales pueden éstos resultar útiles, con alteraciones de adaptación.

A los solicitantes de viviendas en la nueva ciudad se les exigen las condiciones siguientes:

Tener contrato de trabajo en alguna industria local o intención de establecerse y trabajar en la nueva ciudad.

b) Proceder del área del "Gran Londres", salvo excepciones justificadas.

c) Gozar de buenos antecedentes en su residencia anterior.

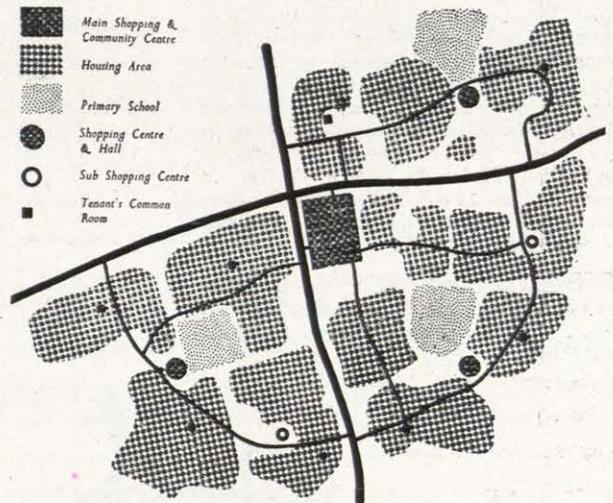
Las viviendas pueden construirse mediante los procedimientos siguientes:

1. La Empresa Urbanizadora "vende el solar" y concede un préstamo para construir la casa.
2. La Empresa Urbanizadora "construye casas y las vende".
3. La Empresa Urbanizadora "construye casas y las alquila".

V. LAS ZONAS INDUSTRIALES

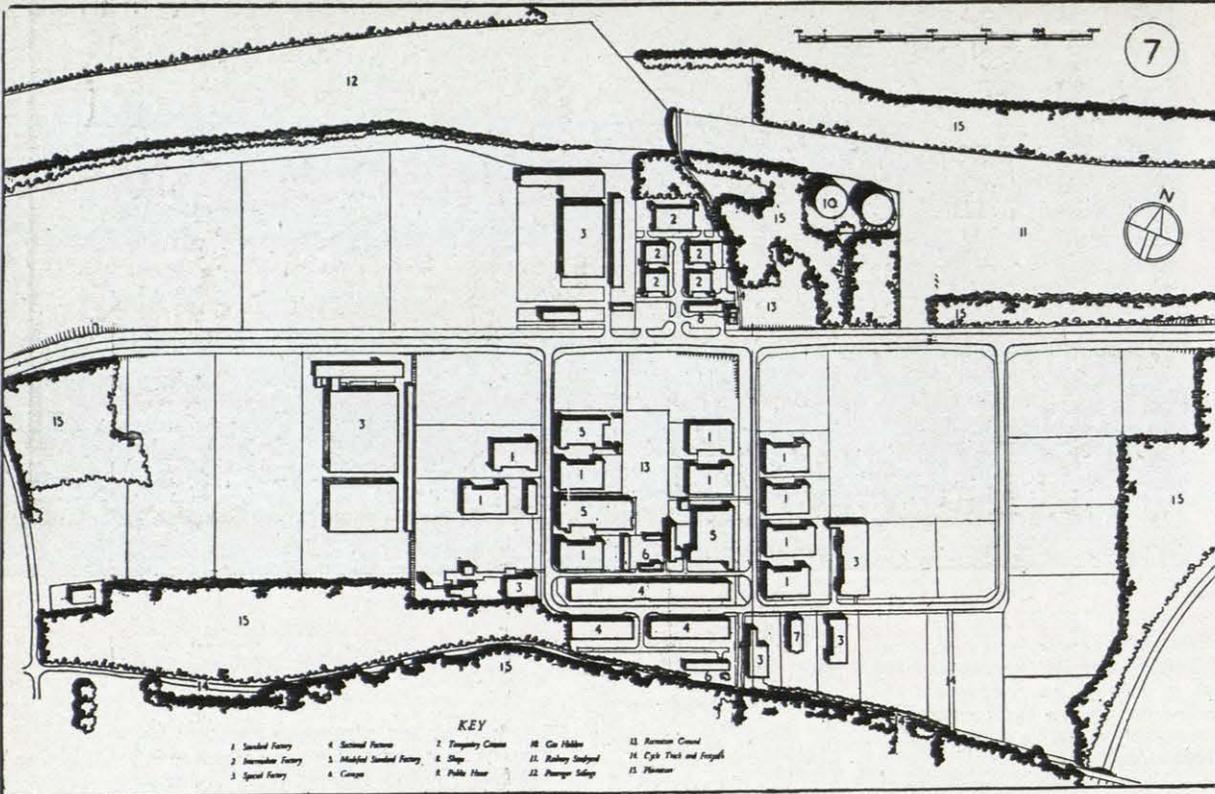
Hemos dicho ya que cada nueva ciudad debe vivir como una *unidad urbana autosuficiente* en condiciones para poder ofrecer trabajo, pleno y variado, a todos los habitantes de los dos sexos y de los distintos niveles

DIAGRAMA DE LOS BARRIOS O UNIDADES VE-
CINALES. Area central y centro comercial
principal. Zonas residenciales. Escuelas
primarias (parques). Centros comercia-
les. Subcentros comerciales.



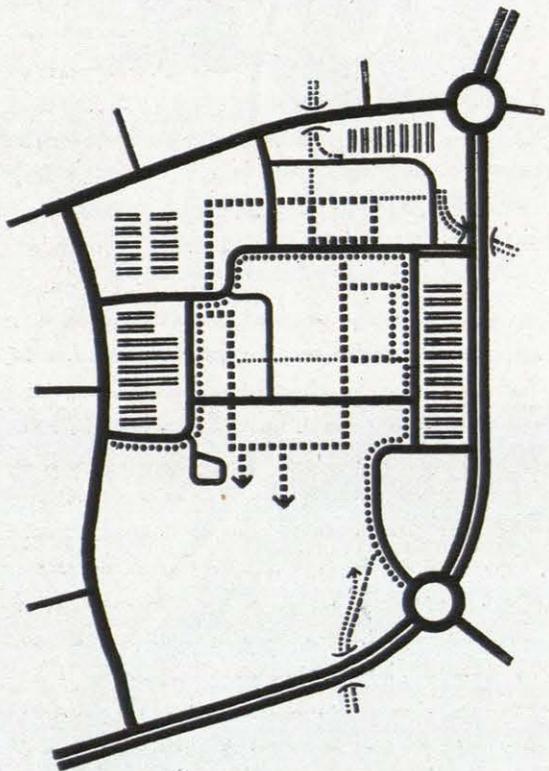
Tiendas en un centro comercial.





PLANO DE UNA DE LAS ZONAS INDUSTRIALES. 1.—Edificios industriales standard (alquilados o vendidos por la Empresa Urbanizadora). 2.—Edificios semi-standard (alquilados o vendidos por la Empresa Urbanizadora). 3.—Edificios industriales especiales (construidos por la Empresa Industrial sobre terrenos vendidos o arrendados por la Empresa Urbanizadora). 10.—Fábrica de Gas. 6.—Taller de automóviles. 15.—Zonas verdes de separación. El resto son industrias especiales determinadas.

ESQUEMA DE CIRCULACIÓN EN EL ÁREA CENTRAL. Tráficos de vehiculos. Bicycles. Peatones. Estacionamiento. Rutas de autobuses.



económicos. En modo alguno deben constituir *ciudades-dormitorio* para personas trabajando en Londres, o en otra ciudad.

Las ventajas que las nuevas ciudades ofrecen como emplazamientos industriales han resultado un completo éxito en el propósito de suscitar una corriente de emigración industrial desde el centro de Londres.

Toda industria que desee trasladarse a una de las nuevas ciudades puede escoger entre *construir su propia fábrica* en terrenos comprados o alquilados a la Empresa Urbanizadora o *alquilar uno de los edificios industriales "standard"* que la empresa construye con este fin.

VI. EXPANSIÓN Y UNIVERSALIZACIÓN DE LA IDEA DEL GREEN-BELT

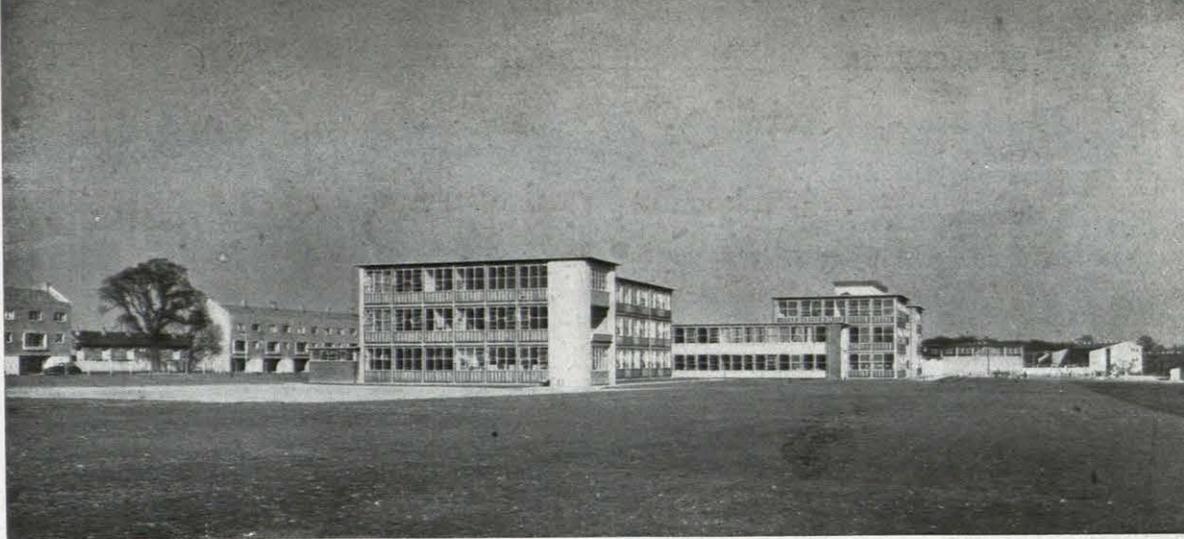
Intentaré exponer en unos párrafos lo que puede ser, y es de hecho, objeto de libros enteros.

Desde los tiempos de Howard, el mundo civilizado ha apreciado la enorme importancia de su idea, que más o menos mixtificada ha sido aplicada en ultramar.

En Estados Unidos, los arquitectos Henry Wright y Clarence S. Stein, pioneros de la misma, han realizado experimentos tan importantes como el de la ciudad de Radburn (New-Jersey), iniciada en 1928, en la cual se desarrolla magníficamente la solución—que había sido aplicada por vez primera en Welwyn—de los *cul-de-sac*.

Entre las iniciativas que Franklin D. Roosevelt desarrolló en 1933 con el fin de contrarrestar el paro, figuraba la de la creación de ciudades "de green-belt". Así nacieron: *Greenbelt* (Maryland), *Greendale* (Wisconsin), *Greenhills* (Ohio) y *Greenbroock* (N. Y.), que, adoleciendo, en contraste con las inglesas, del defecto original de haber sido creaciones puramente políticas o gubernamentales, han representado éxitos incompletos y par-

Escuela de enseñanza secundaria, en Harlow, para 960 plazas.



ciales. Lo admirable de las nuevas ciudades inglesas es precisamente *la participación decisiva de la propia población en su desarrollo*, sin más intervención del Estado que en la concesión del crédito inicial a favor de la "Development Corporation". Las ciudades norteamericanas, excepto Greenbrook, han fracasado en el aspecto industrial, y este fracaso es más importante si se tiene en cuenta que *la industria es la vida de la nueva población* y que las ciudades se van desarrollando sólo al ritmo según el cual se desarrolla su industria.

Otras poblaciones creadas fuera de las islas Británicas, sobre la idea inicial de la ciudad-jardín, en sus principios, son Hilversum en Holanda, las ciudades satélites de Frankfurt en Alemania, y más modernamente Nova Huta, en Polonia.

La ciudad de Ottawa, capital federal de Canadá, creó su green-belt en agosto de 1955, en un espacio que cubre parte de dos Estados, Ontario y Quebec.

VII. CONCLUSIÓN APLICADA AL CASO ESPAÑOL

El Urbanismo español, que con la "Ley del Suelo" y el nuevo Ministerio de la Vivienda (que es también, inevitablemente, Ministerio de Plancamiento urbano-rural, porque el contenido es aquí inseparable del continente), ha entrado en su mayoría de edad, se encuentra en un momento crítico. La estructura urbana de nuestro país es la de un viejo palacio al que hay que hacer objeto de una renovación profunda.

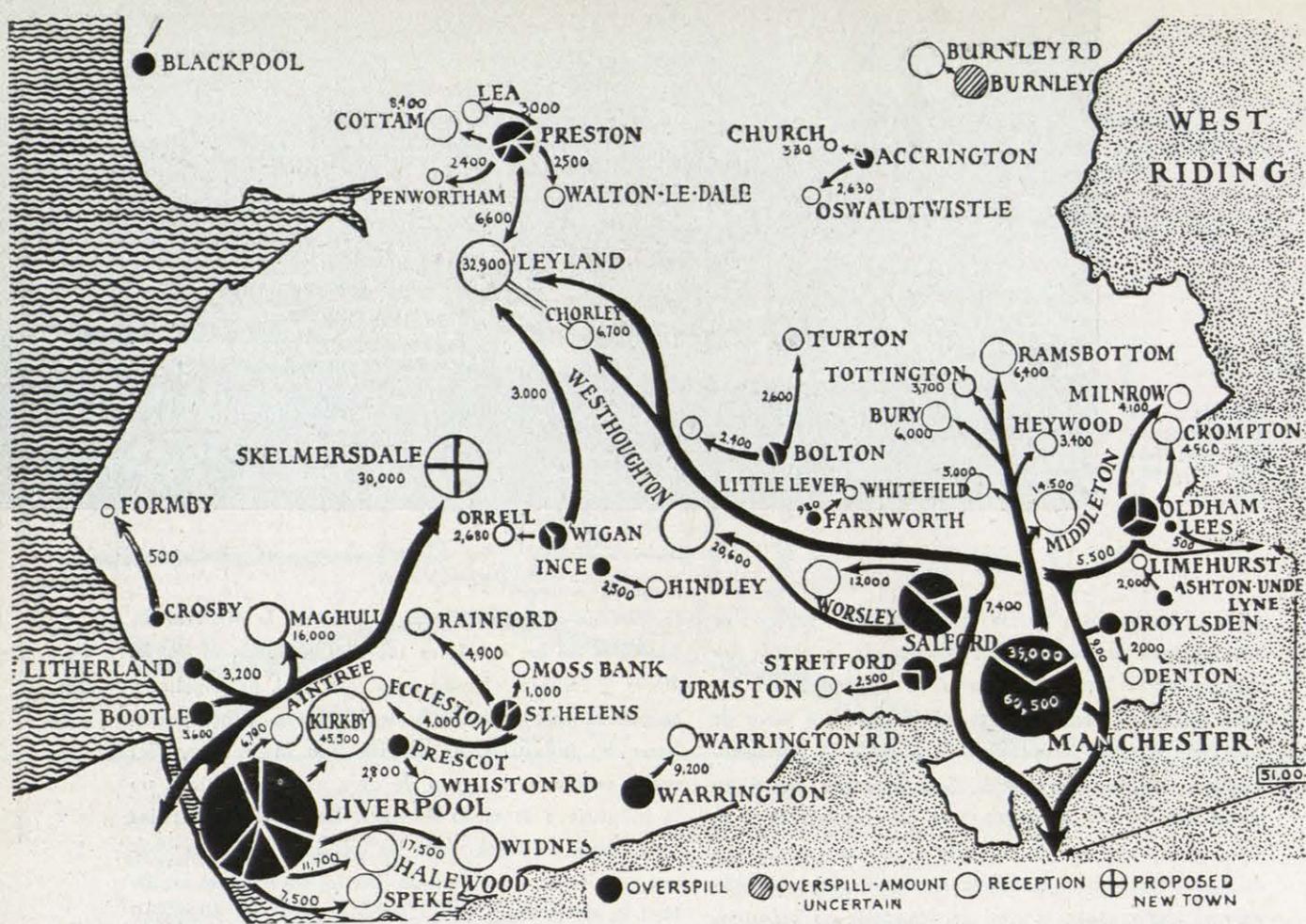
Lo difícil del problema urbanístico español, que se debe atacar con urgencia, será el tener que preparar sobre la marcha el equipo técnico que lo debe resolver.

La labor de este equipo es labor de mucha responsabilidad que no se puede acometer "deportivamente". Nos hallamos en un momento de la historia en que el hombre se ha visto obligado a hacerse dueño de su habitat, a transformarlo totalmente de acuerdo con sus nuevas necesidades y utilizando instrumentos novísimos. Hoy ya no se trata de poner "paños calientes" a nuestras viejas ciudades, sino de *estructurar de nueva plan-*

ta, con un criterio racional y humano, la distribución ecológica de los españoles sobre el suelo de la Patria. Hacer y deshacer el campo agrícola vital, principalmente por el aprovechamiento de las aguas. Hacer y deshacer las industrias, de acuerdo con los recursos del suelo, acercando la mano de obra a la industria y no la industria a la mano de obra. Hacer y deshacer las poblaciones para que todos los españoles puedan encontrar un hogar digno en un barrio digno, con acceso fácil desde el lugar de su trabajo, cosa que solamente se podrá conseguir construyendo nuevas ciudades sobre nuevos emplazamientos. Y esto es algo así como sobre los restos de un pasado de grandezas, que en muchos casos será mejor olvidar, *crear una joven España.*

El Urbanismo, o mejor, el Planeamiento, ha dejado ya de ser un problema municipal, local, técnico, para convertirse en un problema político de altos vuelos, una acción estatal y democrática, siempre inicial y siempre permanente, siempre actual y siempre potencial, que tiene que servir de punto de partida al programa de todo gobierno contemporáneo.

Ahora bien: Planteado el planeamiento en estos términos, ¿será misión del técnico o será misión del político? La contestación es inmediata: Los políticos de hoy deben ser, en cierto modo, inevitablemente, técnicos; y, en todo caso, los técnicos, políticos. En un mundo tan complejo como el actual, no es posible que el acto de gobernar y de administrar un pueblo sea realizado por quienes no se hallan especialmente preparados para ello. Es claro que al hablar de los políticos no nos referimos a los ministros o a los gobernadores, sino a todo este conjunto organizado de inteligencias y de voluntades que, con el denominador común del interés del país y del servicio de la colectividad—que esta colectividad es, en fin de cuentas, lo que llamamos "el país"—, constituye el árbol frondoso de la administración, lo que se llama despectivamente "burocracia"—gobierno de los despachos—sin tener en cuenta que en nuestro tiempo, inevitablemente, los papeles y los despachos no pueden menos que intervenir todo, la guerra y la paz, la in-



Esquema de los movimientos de población planeados en el "Lancashire Development Plan" (Plan Regional de Lancashire) para un período de veinte años. Este sencillo gráfico, puede abrir a muchos jóvenes técnicos españoles el inmenso horizonte de nuestro urbanismo del futuro.

Exceso de población.

Poblaciones de absorción. Nueva ciudad propuesta

dustria y el comercio; y hasta la vida y la muerte, pues venimos al mundo acompañados de una partida de nacimiento y nos enterramos con una partida de defunción.

Si los políticos de hoy deben ser técnicos, más lo tendremos que ser nosotros, los encargados de esta actividad fundamental de la política que forma los planes, preestableciendo teóricamente sobre el papel o la vitela la organización territorial y sobre ésta, la distribución humana del futuro. Todo esto quiere decir que se impone con urgencia la preparación masiva de técnicos urbanistas.

En este artículo me he propuesto demostrar que esta renovación que propongo para España se va llevando a cabo ya en otros países. Y, siendo así, será aconsejable aprovechar la experiencia de los otros aplicándola debidamente a nuestro caso especial.

A fines del año 1955, en vista del buen resultado del *green-belt* de Londres, el ministro británico "de la Vivienda y Política Local" recomendó a los organismos encargados del Planeamiento que consideraran el esta-

blecimiento de anillos verdes en los planes de desarrollo de todas las ciudades. En el discurso que pronunció ante el Parlamento, justificando esta recomendación, que venía a ser una orden, pronunciaba estas palabras: "Para el bienestar de nuestro pueblo y para la defensa de los valores del campo, tenemos el deber ineludible de hacer todo lo que se pueda hacer para evitar el crecimiento ilimitado de las ciudades." Y en el informe elevado al propio ministro por la *Town and Country Planning Association* se comentaban así estas afirmaciones: "Aunque las autoridades locales tienen ya en sus manos poderes suficientes para evitar el crecimiento ilimitado, el establecimiento sistemático y obligatorio de los cinturones verdes dará a sus planes una coherencia lógica que será de gran ayuda, tanto en el aspecto administrativo como en el psicológico."

Todo esto es perfecto e inmeditamente aplicable a las ciudades españolas. Porque aquí, como en Inglaterra, los tiempos están ya maduros para una renovación completa de los ambientes urbanos, de acuerdo con las poderosas realidades de nuestra época.