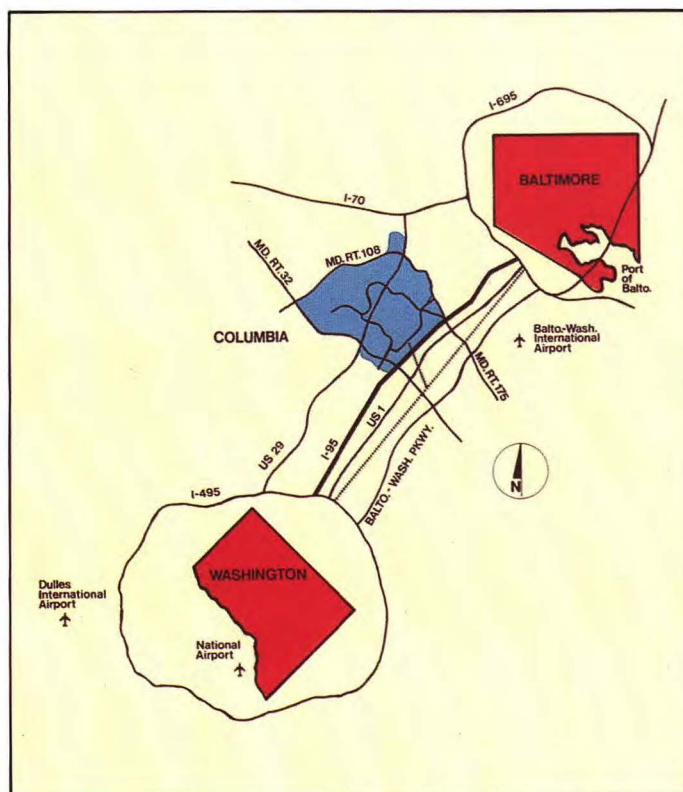


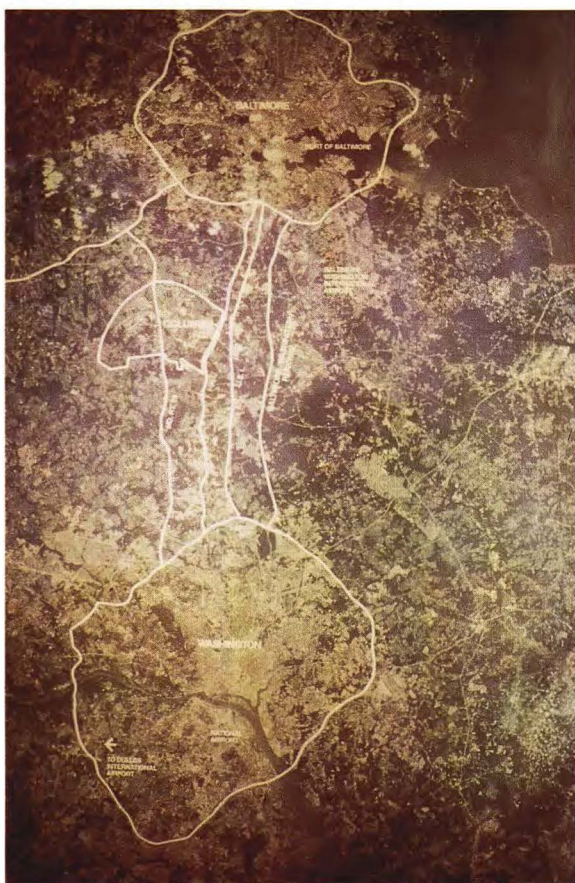
Ciudades de promoción privada

Columbia (Maryland)

Abel Enguita



Plano de situación de Columbia.



Situación y entorno (vista aérea).

La nueva ciudad de Columbia está situada en Howard County, Estado norteamericano de Maryland, dentro del corredor Washington-Baltimore, a 26 millas de la capital federal y a 18 de Baltimore (ver plano situación).

En la actualidad ocupa una superficie de 14.725 acres (590 Has.) y tiene una población de más de 68.000 habitantes, estando prevista una población máxima en su estado final de desarrollo de 100.000 habitantes.

La iniciativa de crear Columbia partió de una empresa promotora privada, la Rouse Company, que en 1963 daba a conocer su propósito a los vecinos de Howard County tras haber reunido la superficie de suelo mencionada mediante la compra de 140 fincas y parcelas de suelo rústico, al precio medio de 1.490 dólares/acre (447.000 ptas/Ha.). La visión de la nueva ciudad que tenía James W. Rouse, presidente de la Rouse Company, contemplaba un desarrollo urbanístico planificado desde su origen, en el que la residencia estuviese equilibrada con los desarrollos comerciales e industriales —suponiendo así sólo una carga en relación con los servicios que hubiera de prestarle al condado, sino una fuente de sustantivos ingresos de carácter fiscal. La nueva ciudad evitaría el “desparramamiento urbano” (urban sprawl) y demás inconvenientes típicos del desarrollo urbanístico de pequeña escala. Proporcionaría empleos atractivos, de carácter recreativo, comercios, instalaciones sanitarias y todo el conjunto de

Plano de usos del suelo.

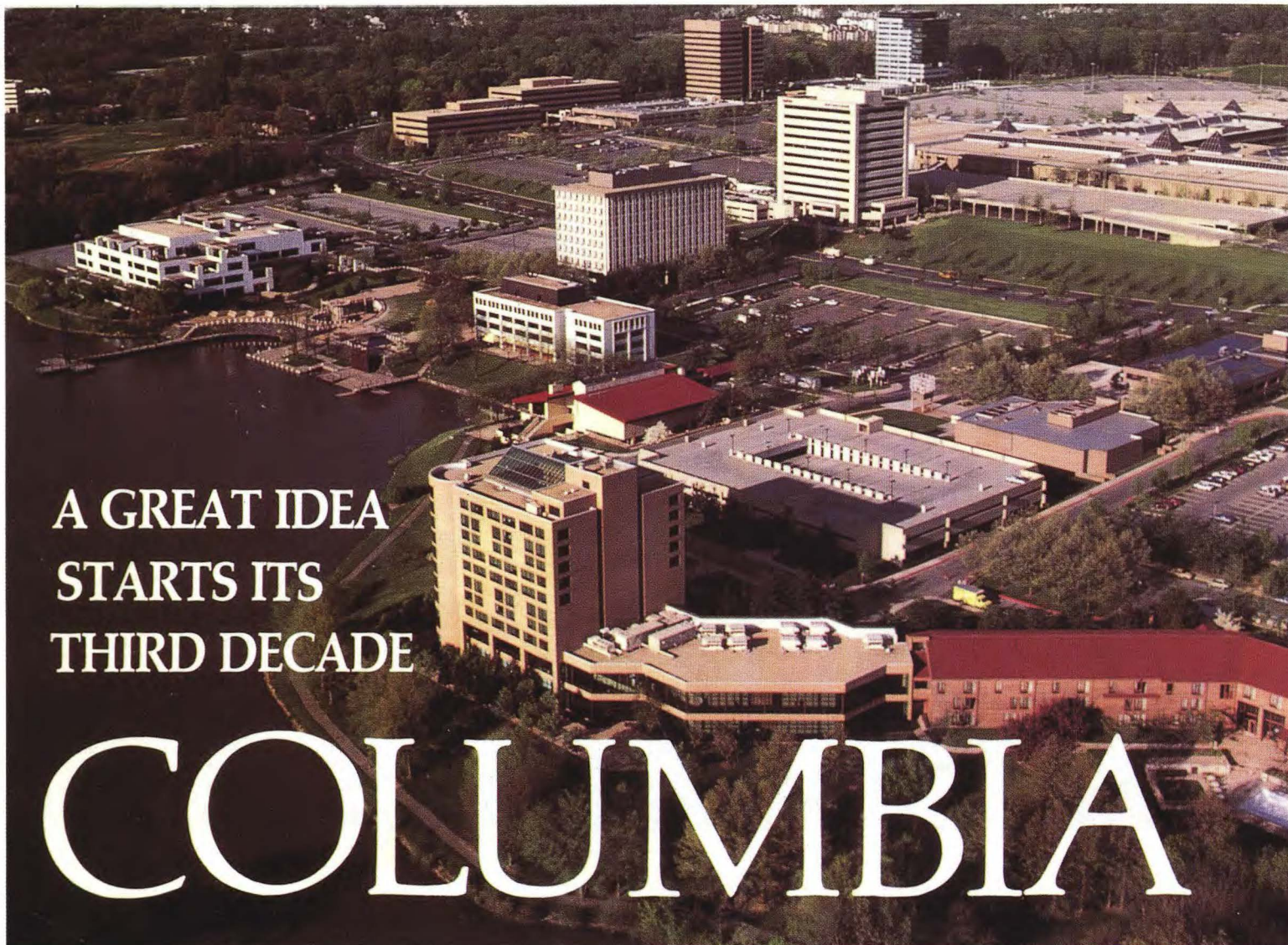


1



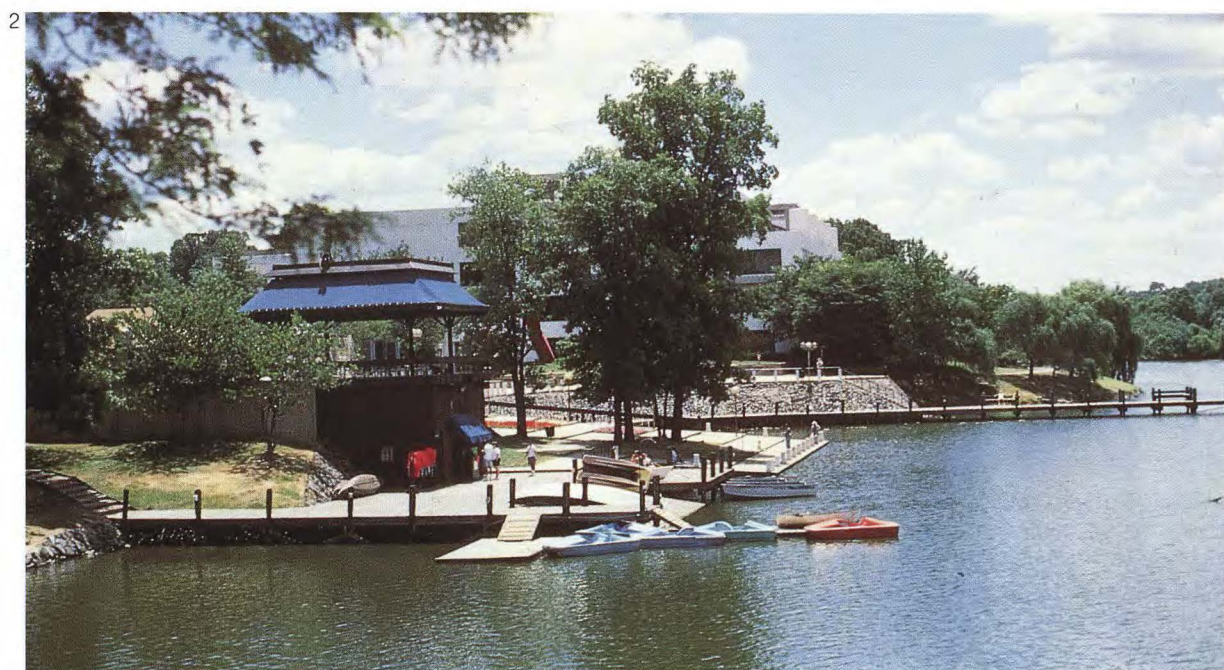
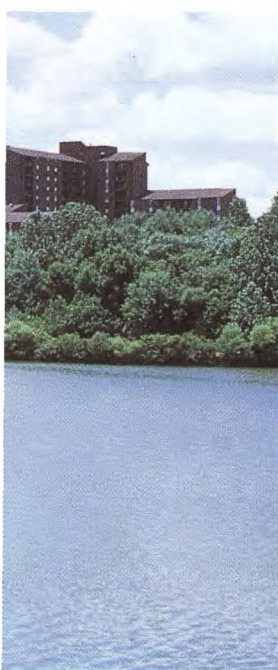
1. y 2. Vistas del lago Kittamaqundi.
A la derecha, el Centro Cívico.
3. y 4. Vistas del Centro Cívico.
5. Pequeño centro comercial de uno de los pueblos.

3



A GREAT IDEA
STARTS ITS
THIRD DECADE

COLUMBIA



equipos y servicios comunitarios que ofrece una ciudad, además de una amplia variedad de tipos de viviendas.

Columbia es una ciudad desarrollada completamente por el sector privado. En su financiación han participado, en primer lugar, desde febrero de 1963, una compañía aseguradora, la Connecticut General Life Insurance Company, que se convirtió en accionista de la compañía Howard Research and Development Corporation, creada expresamente para desarrollar la nueva ciudad. En diciembre de 1964, el Chase Manhattan Bank y la Teachers Insurances, Annuity Association of America se incorporaron como nuevos financiadores y en 1970 lo hicieron la Morgan Guaranty y el Manufacturers Hanover Trust.

El plan general de Columbia se elaboró por planificadores de la Rouse Company entre octubre de 1963 y noviembre de 1964 y puede definirse como una interpretación contextualizada y actualizada de algunas, no todas, de las ideas básicas que caracterizaron a las "garden cities" de los años treinta, así como de otras empleadas en la última generación de "new towns" británicas.

Según dicho plan, la ciudad se estructura según nueve pueblos (villages) de carácter residencial —ocho de los cuales han sido ya desarrollados y ocupados— y un "centro de nivel ciudad". Cada pueblo comprende varias *unidades* vecinales, pequeños centros comerciales, equipamientos recreativos y otros de carácter comunitario, así como diversos servicios profesionales conectados por sendas peatonales, y vías de circulación rodada servidas por un sistema de transporte público. Entre unos y otros se intercalan parques, arroyos, zonas de bosque y espacios abiertos.

En Columbia se ha prestado gran atención a la calidad ambiental y a la provisión (y diseño) de los espacios libres. Existen más de 120 áreas de juegos, junto con 920 Ha. de parques y espacios libres entrelazados por medio de 96

1. Vista de uno de los parques de Columbia.
2. Columbia está atravesada por varias carreteras estatales y federales.
3. Edificios de vivienda colectiva.



kilómetros de sendas para bicicletas, paseos o para practicar el *jogging*, así como tres lagos que añaden una mayor variedad a la gama de actividades al aire libre de posible disfrute.

Sin embargo, a diferencia de otras "garden cities" o "new towns", en que la segregación del tránsito peatonal y de vehículos se llevó a sus últimas consecuencias (la propia Greenbelt o Runcorn en el Reino Unido), Columbia está atravesada por varias carreteras estatales y federales (ver plano) que, de hecho, constituyen barreras entre pueblos o, incluso, entre zonas de un mismo pueblo, más o menos franqueables y más o menos escondidas entre bandas laterales de vegetación boscosa.

El énfasis puesto en la calidad de vida se ha canalizado hacia objetivos tales como la implantación de un sistema escolar considerado como de los mejores del país (que incorpora





4, 5, 6 y 7.
Viviendas
unifamiliares de los
primeros "pueblos"
desarrollados.





1, 2, 3, 4 y 5.
Viviendas
unifamiliares de
más reciente
realización.





6 y 7. Vistas del centro interconfesional y del club de ancianos.

programas innovadores tales como enseñanza de equipo en espacios abiertos o escuelas *no graduadas*), nuevos conceptos en la atención sanitaria o el desarrollo de un sistema de transporte (por autobús) que da servicio a toda la ciudad.

Asimismo, Columbia ofrece una amplia selección de tipos de vivienda: aisladas, adosadas, pisos en *condominio* o apartamento de alquiler de muy diversos estilos y localizaciones (1).

Dichos objetivos fueron, de hecho, un capítulo principal del proceso de planeamiento de Columbia, por ejemplo, con la localización de las escuelas en el centro de cada unidad vecinal, o en la adopción de los planes escolar o sanitario mencionados, o en el proyecto de un Centro Interprofesional que pudiera dar acomodo a diferentes prácticas religiosas. Y tuvo su reflejo en el plan de ordenación física en el que trabajaron quince expertos de ámbito nacional en los campos

de la educación, atención sanitaria, recreo, economía, sociología, psicología y comunicaciones.

Además, en Columbia existe una compañía (corporation) sin ánimo de lucro, que mantienen todos los propietarios de inmuebles, conocida como "CA", la Columbia Association, que construye, explota y mantiene una amplia variedad de instalaciones recreativas (ver reseña de datos). Columbia ha tenido gran éxito en la atracción de actividades económicas. Su situación estratégica en el centro de unas de las mayores regiones metropolitanas y de más rápido crecimiento de América, que disfruta, además, de unas de las mejores redes de carreteras del país y de la proximidad al aeropuerto Baltimore-Washington, le proporciona las ventajas de un mercado laboral de más de veintinueve millones de personas (que viven y trabajan en el corredor Baltimore-Washington), que incluye la concentración más elevada de personal técnico y científico de los EE.UU.

Pero además, se ha contribuido a ello desde el planeamiento, no sólo mediante una amplia oferta de ámbitos espaciales, sino por el cuidado puesto en la prevención de las desventajas asociadas con la localización en una ciudad.

A escasos minutos del centro, hay espacio disponible para usos de oficinas y actividades de investigación y desarrollo (I + D) en parques empresariales de calidad, así como una variedad de lugares para industria ligera, bien situados. Más de 540 firmas industriales o de I + D ocupan actualmente un área de 13,3 millones de pies cuadrados de suelo. El último proyecto en vías de ejecución en este campo es un *parque de negocios* llamado "Columbia Gateway" que su promotora, la propia Rouse Company, califica como *comunidad empresarial* (corporate community) que comprende 220 Ha. para oficinas, servicios de alta tecnología, hoteles, restaurantes, bancos, guardería e instalaciones recreativas.

Este y otros parques de negocios han hecho, por tanto, realidad la meta de un desarrollo equilibrado. Lejos de haberse quedado en un mero "barrio dormitorio de Washington y Baltimore", Columbia da hoy trabajo a más de 43.000 personas, algunas de las cuales son, de hecho, *commuters* de otras ciudades.

Conclusiones

Esta descripción de la nueva ciudad de Columbia junto con las que hicieron de Greenbelt y Reston en las dos primeras partes de este artículo (2) dejan ver coincidencias sustantivas que caracterizan hoy, al haber alcanzado su madurez, a las escasas nuevas ciudades desarrolladas contemporáneamente en los EE.UU.

Su objetivo básico fue conseguir una alternativa a los desarrollados residenciales suburbanos predominantes, basados en la simple agregación de parcelaciones o "subdivisiones", no inscritas en una ordenación urbanística planificada.

No nacen, por tanto, con el fin de constituir polos de descentralización autosuficientes de la metrópoli sobre la que

todas ellas gravitan, Washington, sino, principalmente, como proyectos enfocados al logro de comunidades residenciales cuya calidad de vida sea mayor, con énfasis en la vida familiar y comunitaria (a lo que quizá responde la limitación de su tamaño global).

Ello explica que se localizasen a muy escasas distancias de la capital (a 16 km. Greenbelt, a 41,6 km. Columbia y a 29 km. Reston), situación que, por otra parte, ha supuesto que, con el paso de los años, como consecuencia del crecimiento metropolitano y la ejecución de nuevas infraestructuras, se hayan consolidado además como centros alternativos de empleo.

Ninguna de las tres comunidades fue destinada al gran público, sin matizaciones adicionales. En Greenbelt, promovida por la Administración Federal y orientada a satisfacer la necesidad de vivienda de las clases económicamente débiles, los residentes fueron seleccionados ("una población modélica para una ciudad modélica") considerando su disposición a participar activamente en la vida social y política de la ciudad, y en el mantenimiento de la calidad ambiental de la nueva población. En Columbia y Reston, la selección la hacen indirectamente los costes de las viviendas y el modelo de forma de vida favorecido y comercializado por los promotores, empresas privadas, orientado a familias jóvenes de clase media/alta urbana (de considerable capacidad de consumo). Asimismo, dispuesta a involucrarse en la animación de la vida local y en el buen funcionamiento de una diversidad de servicios comunitarios —lo que se suele llevar a efecto mediante diversas "citizens associations", especie de "asociaciones de vecinos" de lujo.

Las tres ciudades prestan una gran importancia a la calidad ambiental del entorno y ello condiciona la propia selección de su emplazamiento, en parajes con grandes atractivos naturales —abundante vegetación, superficies de agua, etc.— de las que el diseño trata de sacar buen partido.

Desde el punto de vista de la teoría del diseño urbano aplicado, las tres ciudades incorporan los principios desarrollados por Clarence Sleyn y Henri Wright en el trazado de la unidad residencial de Radburn, conformando con las viviendas grupos arracimados (*clusters*) en torno a espacios comunes peatonales y elementos de equipamiento cotidiano y definiendo redes diferenciadas para la circulación peatonal y rodada.

El concepto del Housing Cluster, junto con los de la unidad vecinal (*neighborhood*), pueblo (*village*) y ciudad se utilizan en el planeamiento de Columbia como un "sistema de comunidades superpuestas". Por otra parte, el sistema escolar adoptado, basado en el uso de pequeñas escuelas accesibles a pie desde la comunidad residencial circundante, es una determinante clave del patrón físico finalmente definido en el plano.

En la estructuración de Columbia y Reston, su mayor tamaño permite la subdivisión del conjunto en dichas pequeñas células urbanas o "pueblos", que facilitan el escalonamiento del desarrollo por fases, con cierto grado de autosuficiencia en cuanto a su dotación de equipamientos.

El grado de flexibilidad que se mantiene en la redefinición del planeamiento es notable en Columbia y Reston, cuya mayor

escala exigirá un proceso de desarrollo más largo. La gestión de sus desarrollos respectivos, dando respuesta en su evolución a las nuevas demandas surgidas, imprevisibles en su origen —en particular, acogiendo una pluralidad de centros terciarios de empleo en parques de oficinas, o conjuntos industriales de cuidado diseño para actividades de alta tecnología, etc.— constituye una demostración práctica de que hacer un plan y luego ejecutar “el plan” tal cual, es una actitud arcaica. Y de que los planes han de concebirse como continuamente fluidos y dando respuesta a la información que aportan los agentes actuantes y los procesos de oportunidades que nacen del desarrollo.

Finalmente, Columbia y Reston constituyen en la actualidad, quizá sin haberlo pretendido, un modelo interesante en sus resultados, en particular desde el punto de vista medio ambiental, de cómo puede plantearse el esponjamiento hacia su entorno metropolitano de muchas grandes capitales que sufren los efectos de la excesiva densidad de sus áreas consolidadas y de agudos desequilibrios entre centro y periferia; de cuál puede ser la imagen de unas “nuevas centralidades”, basadas en sus buenas conexiones infraestructurales con el conjunto del área metropolitana; en la entremezcla equilibrada y flexible, por el alto grado de compatibilidad entre usos diversos hoy día posible, de residencia, centros de empleo y equipamientos, y en un relajado y sano eclecticismo en cuanto a la preocupación, en otros casos obsesiva, por el control de la forma final, con la que tantos planificadores enferman.

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

NOTAS

(1) Una muestra representativa de éstos puede verse hoy en el más reciente “parque de viviendas piloto” implantado en la unidad vecinal de Clary Forest.

(2) Ver URBANISMO/COAM, núm. 6, enero de 1989, pp. 47-55 y URBANISMO/COAM, núm. 8, septiembre de 1989, pp. 73-82.

AGRADECIMIENTO:

Agradecemos al Departamento de Información de la Ciudad de Columbia, la colaboración prestada, que ha aportado variada documentación y organizó una minuciosa visita a la ciudad, a partir de las cuales se ha redactado este artículo.

1. La Columbia Association constituye, explota y mantiene una amplia variedad de instalaciones recreativas.
2. Grandes edificios industriales en el “General Electric Appliance Park East”.
3. Vista del Parque Empresarial “Columbia Gateway”.

