

GRAN BRETAÑA

CIUDADES Y TERRITORIO, EVOLUCION HISTORICA

Consideraciones preliminares

El concepto inglés de "ciudad" es distinto del mediterráneo. Puntualización delicada, si tenemos en cuenta que, durante muchos siglos, el concepto mediterráneo domina en la cultura escrita y la historia de las ciudades, sus raíces esenciales y su morfología, fueron siempre vistas desde el lado de la "polis" griega o de la "civitas" su traducción romana.

Ambos términos pretenden dejar manifiestas las cualidades que distinguen a un "urbanita" del "bárbaro e incivilizado" hombre rural. Ciudad se diga "città", "ville" o "stadt", reconoce ese ancestro latino de diferenciación, por el contrario, "town" refiere, domésticamente, a un "albergue permanente" sin afirmar distinciones de apariencia social o cultural. Va más allá "taun", que en escocés, es la denominación que se le da al casco de las granjas y heredades.

La cultura urbana británica ha sido, tradicionalmente, una cultura de municipios dinámicos y extravertidos, y como tal ha descollado. Pocos países pueden reclamar de su pasado, un acervo comunitario con la vigencia del británico. Mucho de la suficiencia con que su urbanística aborda los cuantiosos problemas que la vida moderna impone a las ciudades, se apoya en la habilidad con que, desde siempre, sus hombres tejen la historia sobre la trama de sus asentamientos.

A excepción del sur de Gales que pasó, rápidamente, de un estado agrario a otro industrial, el resto de las ciudades británicas responden a una lenta evolución, cuyos orígenes, en muchos casos, se remontan a la conquista romana.

Las ciudades británicas fueron pequeñas, numerosas y fuertes antes del siglo XVIII y aunque esa homogeneidad fue quebrada por la redistribución de intereses que trajo el maquinismo, la época moderna busca, con decisión, establecer un nuevo equilibrio.

COLONIZACION ROMANA E INVASIONES EUROPEAS

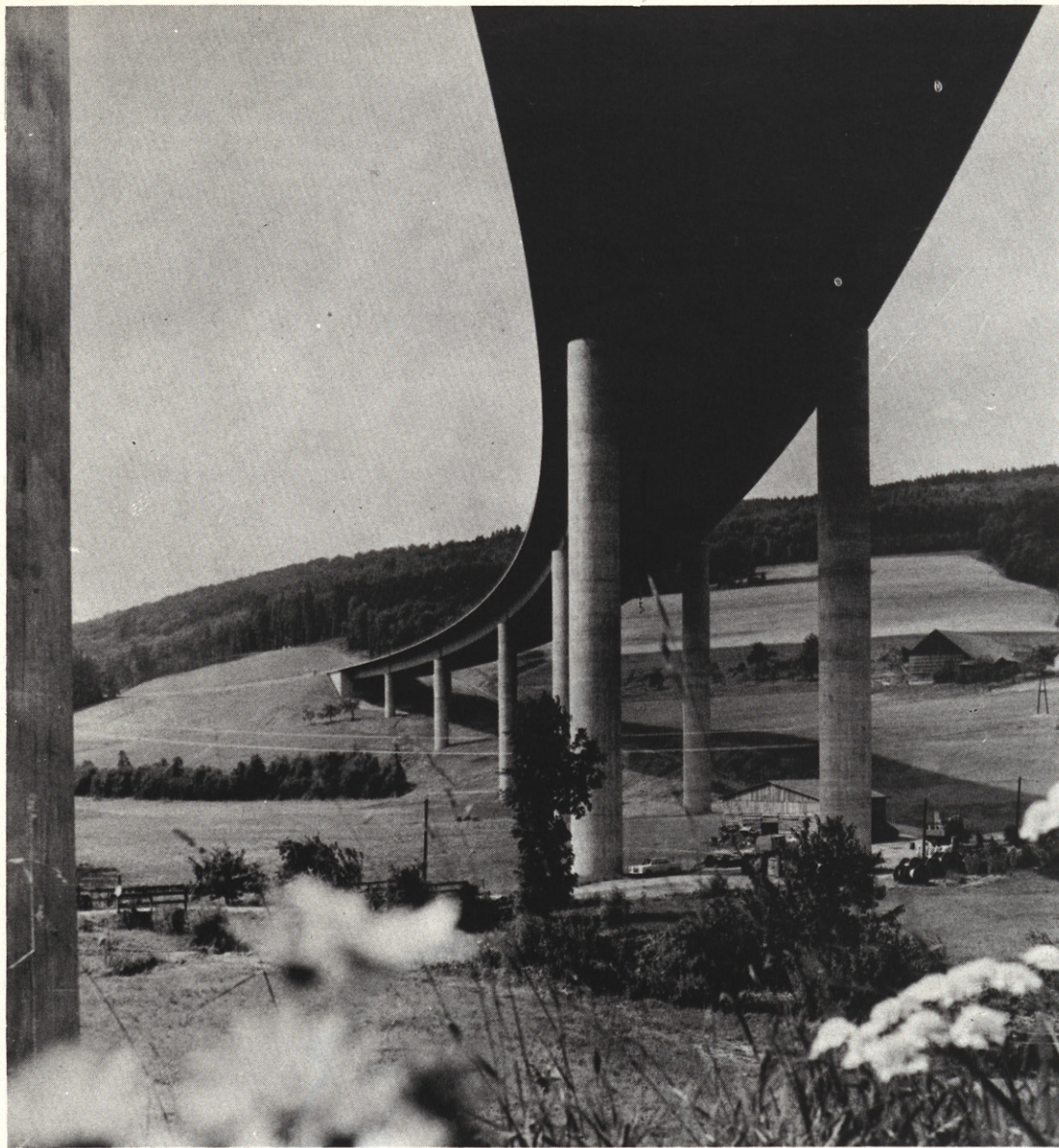
Gran Bretaña es tierra romana desde el año 43 hasta el temprano siglo V. Las centurias de Claudio que ponen el pie en Dover, encuentran un pueblo fraccionado y de cultura irregular.

La primera unidad política que conocen las Islas se reduce a los límites de la actual Inglaterra; más allá, las tierras altas permanecen invictas. Pero a pesar de las fronteras claras que imponen las murallas que debe construir Adriano, las formas de vida y las costumbres romanas, penetran en toda Gran Bretaña.

Los conquistadores establecen excelentes asentamientos: Lindum (Lincoln), Glevum (Gloucester) y Eboracum (York), capitales provinciales que son complementadas por capitales cantonales. La ciudad más grande de la provincia es Londres que, aunque nunca recibe formales privilegios, crece del comercio en un vado inmejorable del río Támesis, cuenca fluvial que pone en contacto al mar con el interior del país.

La combatividad interior de los escoceses y galeses y la exterior de los anglosajones, obligan a mantener un sistema defensivo basado en una trama ágil de pequeñas ciudades. Ese sistema, al mismo tiempo militar y comercial, es heredado por los futuros invasores.

Los anglosajones, llamados por los romanos para colaborar en el mantenimiento del poder imperial, se quedan como conquistadores. Mantienen las fronteras establecidas con los pueblos de origen celta de Escocia y Gales y perfeccionan la estructura territorial heredada. Cuando se convierten al cristianismo, superponen a ella



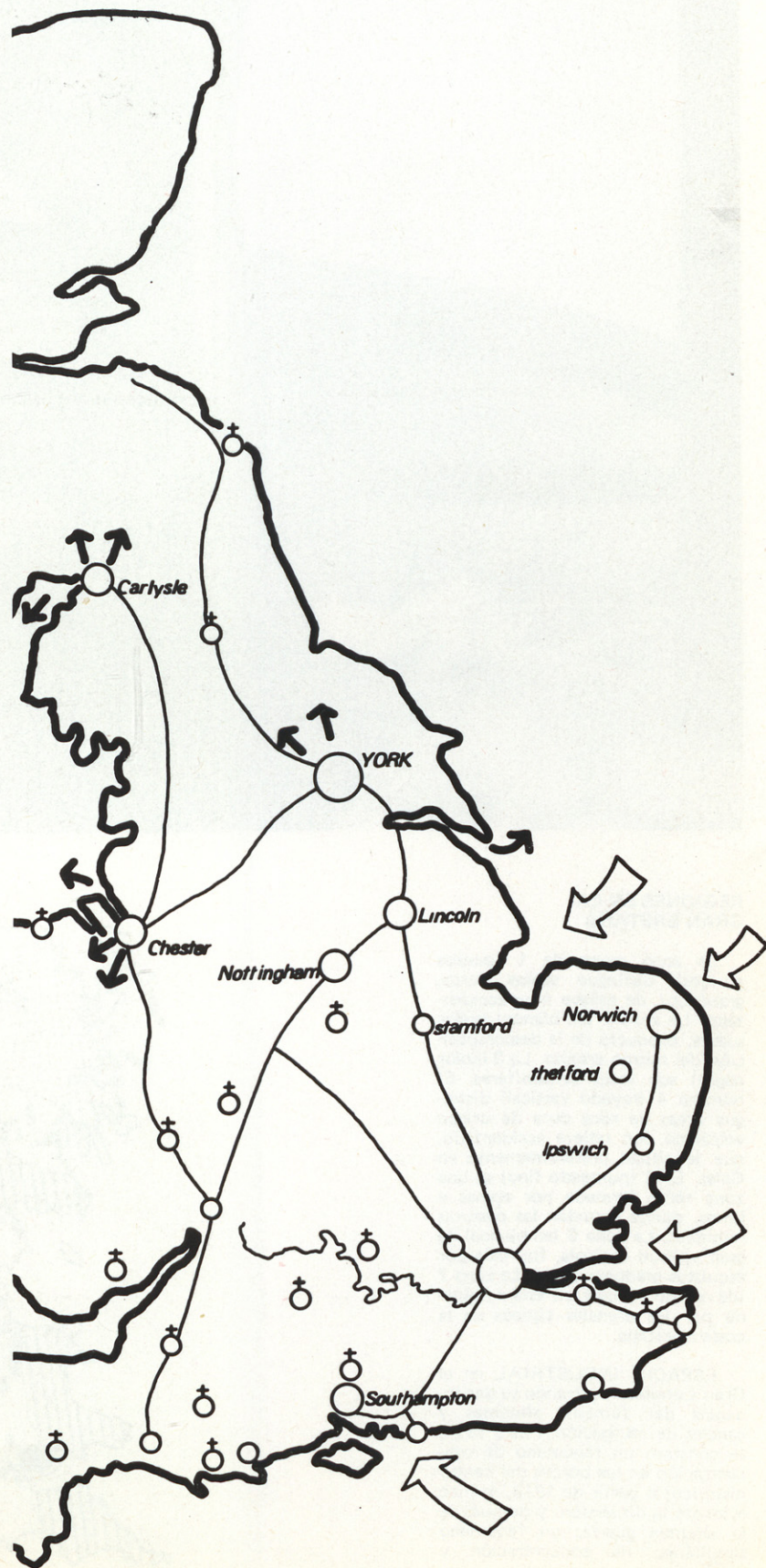
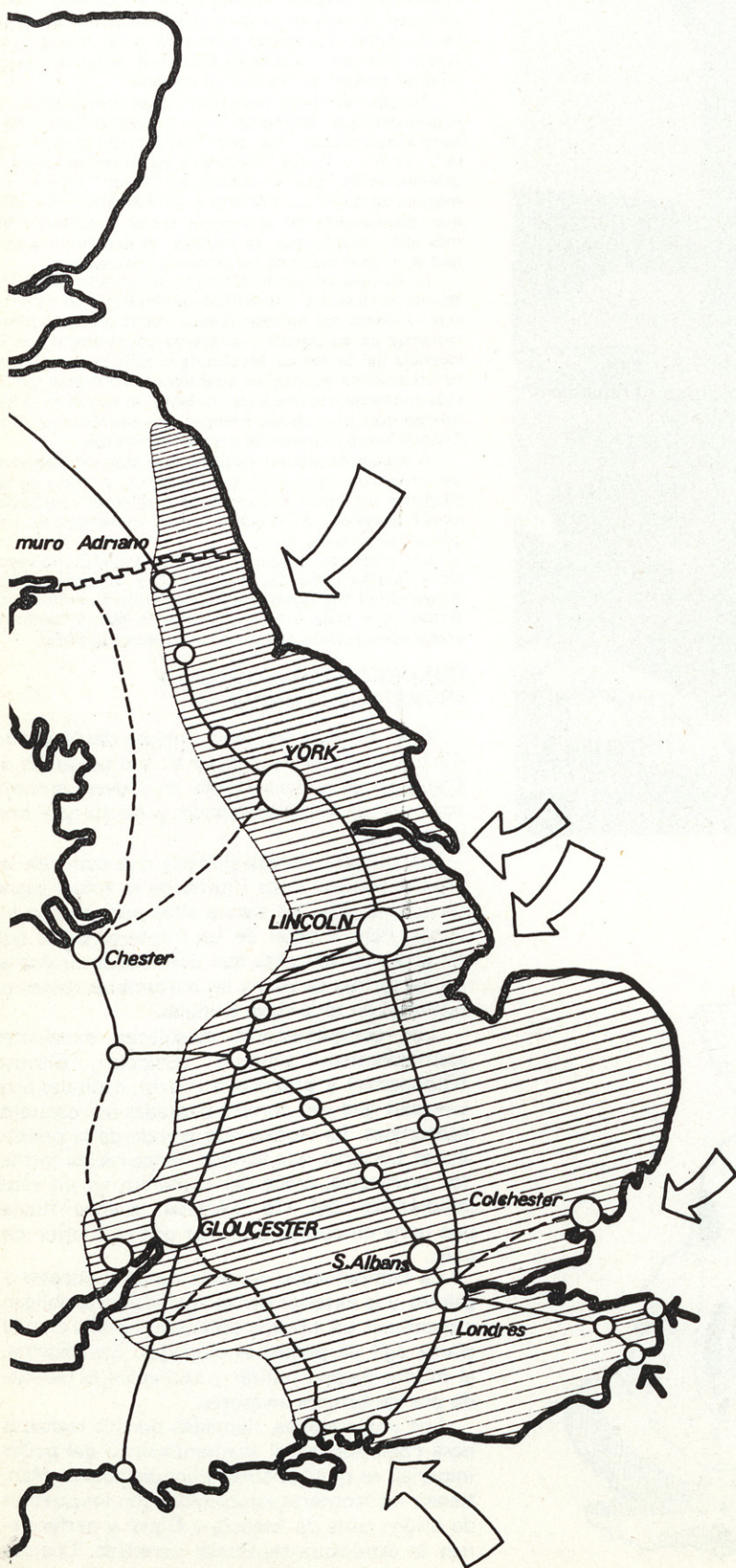
REGIONES EN LA GRAN BRETAÑA

La zona numerada 1 (puntos gruesos) distingue suelos duros, graníticos, de relieve muy accidentado. La zona 2 (en blanco) suelos suaves, producto de la descomposición del mismo granito. La 3 (color negro) son áreas carboníferas. El número 4 (rayado vertical) distingue áreas de roca dura de origen volcánico con relieve accidentado, que se sitúan, preferentemente, en Gales. El 5 (punteado fino) es una zona fértil formada por arenas y limos, donde abundan las pasturas naturales. La zona 6 (en blanco) de gran aptitud agrícola, formada por esquistos gredosos y tiza. La zona 7 (de rayado transversal) está dominada por los arenales típicos de la costa marítima.

ESPACIO INDUSTRIAL en el Gran Londres, mostrando su dependencia del Támesis, afluentes y canales de navegación. Hasta 1914, se constató un fenómeno de concentración en los bordes del centro histórico; a partir de 1918, se hizo evidente la dispersión y después de la segunda guerra, un fenómeno simultáneo de concentración y dispersión.



(Sigue en pág. 107)



Con números se señalan las principales instalaciones portuarias, se indican también los límites del distrito interior y un círculo de radio 25 kilómetros.

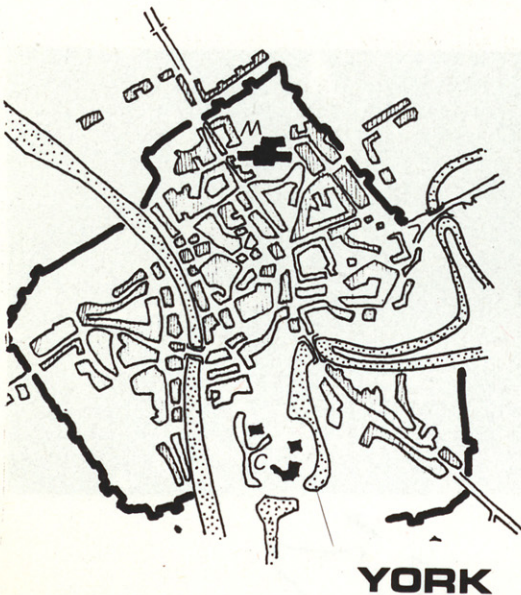
Plano que integra las seis principales conurbaciones británicas, con la distribución de las ciudades nuevas oficialmente denominadas hasta el momento.

El cuadrado exterior con círculo negro, distingue a las ciudades nuevas de la primera generación, el círculo negro a las de la segunda y el círculo blanco a las de la tercera.

BRITANIA ROMANA. La estrategia territorial romana estaba basada en una multitud de pequeñas ciudades-mercado, cuyos emplazamientos eran elegidos por su aptitud defensiva y sus posibilidades comerciales. Una compleja red de caminos conectaba estas ciudades.

En el plano se indican las tres capitales provinciales, las capitales cantonales, los sitios de mercado más destacados y las vías principales de comunicación.

El rayado indica la superficie bajo control de los anglosajones y las flechas los principales puntos de penetración de los invasores.



EDAD MEDIA. Primeros obispos y ciudades fuertes de comercio destacado durante la Edad Media. La estructura del territorio es una trama defensiva que se proyecta hacia Escocia y Gales. La distribución de los obispos hacia el Sudoeste traduce la permanencia noroeste de la cultura escandinava con centros en Snottingham (Nottingham), Lincoln, etcétera. Las flechas indican los sitios de penetración de las emigraciones europeas.

ORIGENES DE LA INDUSTRIA. Principales centros manufactureros. Con cruces se indican los centros de mercado y ferias asociados a la Liga Hanseática. El rayado simboliza las superficies dedicadas a la producción de la lana y las flechas los principales sitios de exportación.

SEGUNDA REVOLUCION INDUSTRIAL. Distribución de los principales centros industriales (alrededor de 1.870) y sus enlaces más destacados (ferrocarriles y canales de navegación). Por su directa

una organización administrativa basada en obispos, la cual, en forma consciente, da preferencia a ciudades como *Dorchester*, que reviven la grandeza de la conquista romana.

Los pueblos nórdicos, vikingos y daneses, invaden, en sucesivas oleadas, el norte del territorio durante los siglos VIII y IX. Su cultura impregna la periferia de las Islas Británicas y se hace sentir en las ciudades-puerto o en aquellas íntimamente relacionadas con éstas, York por ejemplo.

Por tratarse de un tipo humano diferente, esta invasión provoca un conflicto que unifica la política del reino. La toma de conciencia de nación repercute en la estrategia territorial que regresa a la distribución romana, pero con un sentido estático. Sólo aquellos puestos que demuestran grandes aptitudes defensivas, se mantienen como centros de mercado. Las ciudades fortificadas comienzan a destacarse sobre las demás y las plazas fuertes que se reconquistan a los daneses a servir como nuevas capitales de distrito.

Los normandos penetran, constantemente, durante los siglos XI y XII. Como su desarrollo cultural es similar al del sitio donde llegan, no introducen grandes cambios, pero su dinamismo se trasunta en una impresionante edilicia de caracteres estilísticos románicos.

En la época de las invasiones, no se puede hablar de cambios en el orden territorial. La suerte de las ciudades es confusa. Muchas se transforman en pequeños reinos, otras sucumben. Sólo Londres guarda su puesto en el comercio, frente a la violencia y la desorganización política. Por su parte, galeses y escoceses se mantienen en sitios donde las razones geográficas y las militares, les impiden la creación de ciudades. Frente a esta dificultad, despliegan una fecunda cultura de municipios rurales.

La posición geográfica de las Islas Británicas, permite desde temprana época, una apertura del sur y el este del territorio al tráfico comercial marítimo. Se configura un reguero de ciudades-puerto, donde destacan: *Ipswich* y *Southampton*. El comercio marítimo hace posible que prosperen centros manufacturados interiores, como *Thetford* y *Stamford*, quienes mantienen su vigor durante toda la Edad Media.

La ligera preponderancia de la costa sur y este se refuerza constantemente por la llegada de pueblos continentales como los francos y los flamencos, que establecen prósperas colonias en *Norwich* y *Nottingham*, o los judíos, que prefiriendo los grandes centros, se instalan en una docena de ellos.

CONQUISTA DE DERECHOS

Frente al auge que toman las ciudades, la autoridad real extiende libertades municipales. Grandes burgaleses comienzan a actuar como barones y pagan al Rey convincentes diezmos, de allí en adelante, aprovechan las necesidades de la casa real para asegurar franquicias a sus ciudades.

Este clima favorece a las comunidades existentes y provoca el nacimiento de nuevas. Mercaderes y artesanos se ubican en castillos abandonados y adquieren igualdad de derechos. (*Montgomery* y *Cardiff* tienen un origen de este tipo). En tierras de Escocia y Gales se introducen las marcas (avanzadas militares) y, tras ellas, aparecen los burgos de comercio privilegiado. La gran mayoría de éstos son fundados

por el propio Rey (*Edimburgo* y *Stirling*) pero en otros casos, ésta es delegada como regalía o baronía (*Glasgow*, la ciudad escocesa más importante, se funda por licencia dada a un obispo).

Cuando en el año 1290, los judíos son expulsados de Inglaterra, la economía urbana progresista que éstos representan, sufre un cambio. La administración del erario comunal queda vacante y las finanzas reales pasan a ser manejadas por los banqueros italianos que consolidaron la riqueza del Papado, maniobrando los subsidios pontificios. Su sistema impositivo tiene un objetivo limitado: simple acumulación. Esto coincide con el pensamiento del Rey, para quien los gastos de guerra representan erogaciones crecientes.

La época de las grandes campañas guerreras, influye en la estructura territorial, vigorizando la posición de ciudades interiores elegidas como campamento, (*Chester*, *York*, *Carlisle*) y los puertos fortificados refugio de la flota, donde se destaca la formación defensiva llamada Cinque Ports, una cadena de poderosas ciudades-puerto de las que *Dover* y *Hastings* son las más importantes.

ORIGENES DE LA INDUSTRIA

En el siglo XIV, luego de trescientos años de constante crecimiento, el continente europeo se estanca y sus ciudades comerciales declinan. En crisis los compradores de su lana, Gran Bretaña monta su propia industria y se transforma, paulatinamente, en exportadora de telas y lienzos.

La paralización del continente termina repercutiendo sobre la economía de las Islas. La recuperación sobreviene bastante después, cuando el invento de la fuerza hidráulica para mover los telares coincide con el mejoramiento de la situación en Europa.

La nueva fuente de energía provoca un desplazamiento de los intereses económicos hacia el interior del país. Las viejas ciudades del este (en su mayoría puertos) que aprovechan que frente a ellos desembocan las principales cuencas comerciales del continente, deben aceptar una división del trabajo con las nuevas comunidades interiores: *Northleach*, *Kendal*, *Leeds*. El territorio se equilibra. *Coventry*, un lugar central, se transforma en importante nudo de rutas. *Bristol*, un puerto aislado del oeste, cobra vigor.

En el plano administrativo, algunas ciudades comienzan a adquirir estatuto de condado: *York*, *Newcastle*, *Norwich* primero, *Canterbury* y *Coventry* más tarde, con lo que el Parlamento pasa a tener una relevante representación de los burgos medios.

Las ciudades, manejadas por hombres de empresa o influidas por ellos, actualizan constantemente su prerrogativa y acumulan una tradición de autogobierno y acción en provecho de sus comunidades. Son una vanguardia en materia legal y de protección social y se benefician de interesantes iniciativas culturales.

Southampton, se destaca por la beneficencia pública. *Tydd* por sus festivales culturales. *Exeter* y *Hereford* por la administración de la salud pública y la protección de huérfanos. Se crean muchas fundaciones y se instauran tradiciones en base a la labor consciente de las corporaciones y oficios. En el siglo XV aparecen escuelas que enseñan a escribir, llevar cuentas y el idioma francés (comercial). Muy temprano se conocen iniciativas, también municipales, para la

preservación del lenguaje culto y el archivo de los manuscritos. Célebres son los ciclos dramáticos de *Coventry*, puntales del florecimiento del teatro inglés en el siglo XVI.

En el aspecto social, las ciudades británicas borran la distinción entre el aristocrático terrateniente y el próspero mercader, quien compra asentamientos rurales, se casa con hijas de gentiles y adopta escudo. La igualdad política no llega, en cambio, a los hombres de las corporaciones artesanales, ajenos siempre a los puestos de mando.

En el siglo XVI el polo de Europa se acerca a las Islas Británicas. Amberes que ha recogido el legado de Bizancio e Italia, se transforma en el centro del comercio mundial de textiles. La vuelta al cabo de Buena Esperanza abre el comercio con Oriente y los barcos portugueses traen a Amberes las ricas especias. Cuando por su parte Carlos V consolida un imperio que engloba los grandes centros de mercado flamenco, la riqueza de América pasa también frente a las costas inglesas.

En 1566, la violencia religiosa que afecta a Amberes, desplaza el centro del mundo mercantil a Amsterdam. El oro americano hechiza las líneas comerciales y la mentalidad económica europea cree sólo en el atesoramiento. Gran Bretaña, beneficiada por la cercanía de los centros de poder confía, en contra de su tiempo, en el poderío de sus ciudades manufactureras. El siglo XVIII le da la razón y Londres desplaza a Amsterdam como centro del comercio mundial.

A pesar de que los factores exteriores producen los cambios decisivos en la vida de las Islas, no se puede descuidar un factor interno: la reforma religiosa. A través de ella se distribuyen privilegios que benefician ciudades como *Bristol*, *Gloucester*, *Oxford*, *Peterborough*, *Westminster*, por otra parte, la intranquilidad religiosa afecta el equilibrio interno de muchos centros y detiene su progreso.

La industria textil se afianza durante todo el siglo XVII. En 1600 *Lancashire* inicia la industria del lienzo con algodones del mediterráneo. En el sudeste, nuevas inmigraciones de flamencos protestantes, desarrollan la industria del paño en *Colchester* y *Norwich*. El tráfico comercial británico, afianza las bases de lo que va a ser su gigantesco imperio de ultramar.

El crecimiento de *Londres*, expresión aumentada del que experimenta la nación, comienza a provocar una sucesión de gestos de alarma, en el supuesto de que ha llegado a los límites de lo humanamente tolerable. En 1583 se prohíben nuevas construcciones y en 1592 se ratifica esta voluntad. En 1600, *Londres* tiene 150.000 habitantes y se decide extenderla hacia la sede real de *Westminster*, con los palacios y mansiones del aristocrático West End.

La "city" es una fortaleza del comercio y la industria. A pesar de que la plaga de 1665 provoca casi un centenar de miles de muertos, *Londres* incrementa su importancia económica y política durante todo el siglo XVII, a una velocidad que sólo es superada por la del aumento de su influencia social.

Bristol, que tiene 15.000 habitantes, es el segundo puerto. Cuando la guerra atrae hacia él los astilleros, su crecimiento se acelera (30.000 habitantes en 1700, 50.000 en 1760). *Newcastle* funciona como tercera ciudad, registrando la importancia que toma el comercio del carbón. *Liverpool* inicia su carrera en 1700, en cuya

época, *Lancaster*, *Preston* y *Manchester* tienen una importancia similar.

SIGLO XVIII

Uno de los fenómenos de mayor interés en el urbanismo británico del siglo XVIII, se relaciona con el entusiasmo que, por la naturaleza, toman en esa época las clases acomodadas. Las iniciativas más destacadas del siglo se ubican en ese terreno; el resto es el afianzamiento de las comunidades existentes, hasta el momento en que la revolución industrial hace sentir su peso y transforma, radicalmente, la vida de las ciudades.

En 1705 *Bath*, próximo a *Bristol*, revalora unas fuentes utilizadas en tiempo de los romanos (*Aquae Sulis*) y a ellas se vuelca la población de *Londres*. *Scarborough* cumple idéntica función con respecto a los habitantes de *York*.

Entre 1725 y 1780, *Bath* es desarrollado como sitio de placer. Allí, John Woods plasma las ideas que promueve Richard Nash. Hasta ese momento, el urbanismo es un arte que no supera la escala de las grandes fincas de la nobleza. A partir de entonces se puede hablar de esfuerzos urbanísticos, que embellecen *Edimburgo*, *Oxford* y *Cambridge*, donde concurren las familias en temporadas de descanso.

En 1750, las familias de Londres hacen largos recorridos para recrearse a orillas del Támesis. En general las preferencias de la población de las grandes ciudades se inclinan por pequeños puertos de pescadores.

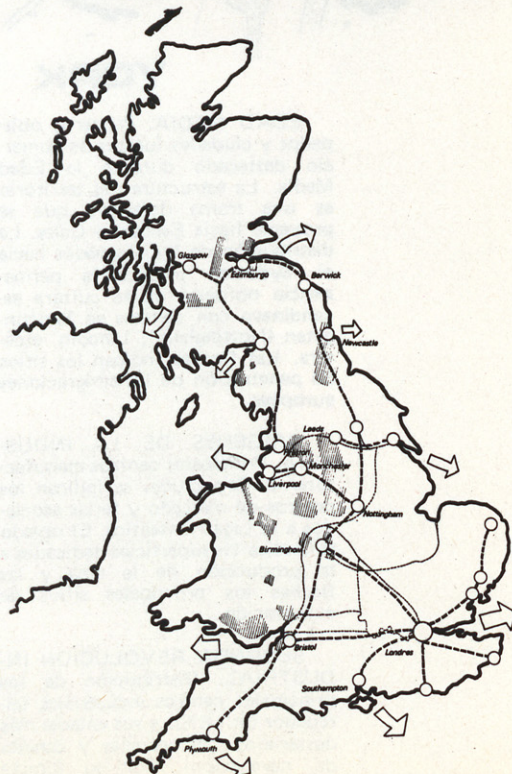
Es a partir de las guerras napoleónicas que se comienza a hablar propiamente de veraneo y aparece *Brighton*. En 1783, el príncipe de Gales visita la ciudad y ordena construir el pabellón real, a partir de esto, acude allí con regularidad hasta 1823, convirtiéndola en punto obligado de la aristocracia mundial.

La vida "natural" sugerida por aquellos centros, significa un profundo cambio en la consideración que se tiene de la vida urbana, pero pasarán muchas décadas antes de que se pueda incidir en la vida de las ciudades, a la escala que lo hicieron los hermanos Nash en el incipiente turismo del siglo XVIII.

El brillo de las ciudades de veraneo es una mera anécdota frente al gran hecho de este siglo: la primera revolución industrial. Cuando Adam Smith escribe "El enriquecimiento de las naciones" y James Watt se instala en *Birmingham* en la fundición Bulton, estamos en 1770 y ha comenzado el proceso que alterará totalmente la vida de las ciudades.

Las instalaciones industriales, relacionadas hasta ahora con la riqueza del suelo, se dispersan. La estructura territorial deja de reflejar el valor intrínseco de la tierra y aunque la agricultura ocupa todavía a la mayor parte de la población, los grandes intereses gravitan hacia los campos carboníferos. Muchas de las antiguas industrias textiles declinan y la estructura corporativa, tradicionalmente establecida en los burgos, es duramente comprometida por las nuevas invenciones. Sitios de raigambre, como *Devon* y *Colchester*, pierden importancia y su comercio concluirá definitivamente con las guerras napoleónicas.

Este lánguido oscurecimiento contrasta con el brillo que adquiere el tráfico mercantil, con el tumultuoso crecimiento de la población en las zonas carboníferas y con el furor económico que imponen los primeros patronatos.

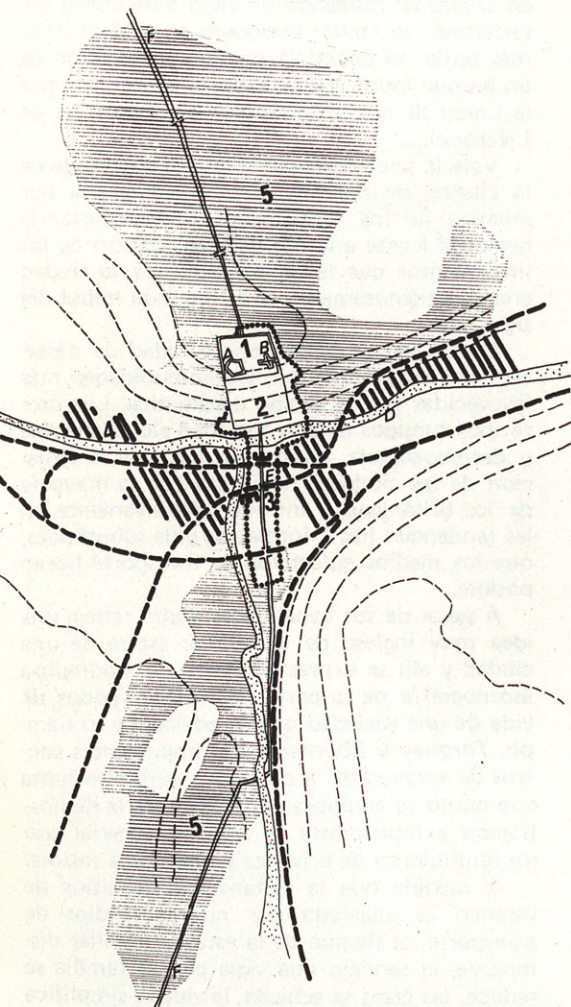


relación, se dibujan rayadas las zonas de explotación carbonífera. Los sitios de exportación se indican con flechas, en ellos domina el comercio del hierro y, generalmente, existen importantes astilleros.

LINCOLN

Región netamente rural, con escasos centros de importancia. Situada en la conjunción de dos zonas de producción contrastante, Lincoln fue, tradicionalmente, un importante lugar de intercambio, hoy es cabeza administrativa y cultural de su región. Guarda pocos vestigios de su pasado, pero su proceso urbano es ejemplar.

Lindum Coloniae romana, fue una de las principales ciudades del territorio. Sitio elevado, estratégico, al norte de una brecha geográfica, cruce obligado del río Witham



camino a York, primer centro militar (1), luego ciudad civil (2), fue una de las cinco grandes comunidades fortificadas (A), en que se basó el control de los daneses sobre el oeste medio. Desarrolló importantes conexiones con los países escandinavos.

Región de pasturas naturales, fue, durante la Edad Media, el mayor centro comercial de la lana (3). Luego de siglos de declinación, la llegada del ferrocarril (E) estimuló el desarrollo económico, creando zonas industriales (4) a lo largo de las vías y el canal de Foss Dyke (C). El empuje de la agricultura ha conducido a explotaciones ganaderas sobre pasturas artificiales, a granjas de explotación mixtas y a un extenso cinturón de huertas. Las industrias extendidas también en el

(Sigue en pág. 111)

EL SIGLO XIX

En 1801, la población del país es 8.800.000; en 1851, 27.300.000; en 1911, 43.000.000. Londres una ciudad de 864.000 habitantes en 1801, supera el millón en los primeros cuarenta años del siglo.

El siglo anterior fue el de la prosperidad de las ciudades provinciales, este siglo es el de su crecimiento y el de la expansión nacional.

En 1801 tres ciudades, aparte de Londres, superan los 70.000 habitantes: Manchester, Liverpool y Birmingham, a partir de allí, los censos decenales constatan aumentos del 30 y 40 por 100. En 1881, cincuenta ciudades tienen más de 50.000 habitantes. Estos guarismos serían aún más abultados, si se tuvieran en cuenta los millones de emigrados hacia Europa, América y las colonias en el siglo XVIII y hacia África del Sur, Australia y Nueva Zelanda en el siglo XIX.

La economía nacional se transforma. El carbón pasa de 4,7 millones de toneladas producidas en 1750, a 56 millones en 1850 y 94 en 1913. Las telas de lana, que dominan lo exportado a comienzos de siglo, dejan su lugar a las de algodón y éstas representan sólo un 40 por 100 de las exportaciones, donde el hierro (mitad del producido mundialmente) se asegura la mayoría. Este predominio de la metalurgia se acentúa al avanzar el siglo, al mismo tiempo que Gran Bretaña controla su mercado mundial.

También la estructura rural es radicalmente afectada por el fenómeno industrial. En 1840 el país se autoabastecía de trigo en un 90 por 100, pero hacia fines de siglo se importa más de lo que se produce. La mayoría de los cultivos entran en decadencia, frente a la posibilidad de realizarlos en las colonias. El medio rural pierde población en forma progresiva. Muchas de sus ciudades llegan al máximo de su población entre 1860 y 1880 y allí acaba su ciclo vital. El orden territorial británico, durante el siglo XIX, gravita hacia las minas de carbón. Los movimientos de población, la navegación de ríos y mares, la construcción de canales, ferrocarriles y otras vías, concurren a los centros industriales para hacer posible su abastecimiento y la distribución de sus productos. El espacio nacional se especializa: Yorkshire y East Anglia el estambre, Lancashire, el algodón (exportado por Liverpool), los Midlands y el sur de Gales, el acero, en el que también participan la baja Escocia y el noreste de Inglaterra.

En las ciudades industriales (Birmingham, Manchester, etcétera), los "slums" son el elemento ingrato de un período difícil. En ellos toman parte el hacinamiento, la atmósfera cargada de humos y la esporádica visita del cólera. Ha de pasar un siglo, antes que las ciudades comiencen a desmontar aquel escenario de horrores.

La ley de Sanidad de Disraeli, de 1875 da, por primera vez, prerrogativas y fuerzas a los municipios para acabar con los focos de insalubridad. Con ella comienza la preocupación pública por los servicios de agua y los drenajes, pero la política urbanística de los municipios de la época aspira más a lograr un suburbio higiénico que una saludable ciudad. Excepción a ello puede ser Newcastle, donde la oportuna coincidencia de un talentoso arquitecto, un especulador consciente y el apoyo de un alcalde, permiten la reconstrucción del centro de la ciudad, de acuerdo a un sensitivo plan.

Factor estructural de primer orden en este siglo es el ferrocarril. Se inicia en las minas de carbón con vagones empujados por hombres o caballos, vive su infancia a fines del siglo XVIII mecanizado por máquinas de viento estacionario y madura alrededor de 1830, cuando una vía férrea que une Liverpool con Manchester comienza a transportar bienes y pasajeros a impulsos del vapor. Tras ella, se construye una vía Londres-Bristol, luego el tramo Londres-Birmingham y, de esta manera, van afianzándose las principales líneas de fuerza nacionales.

Con la aparición de la línea suburbana Londres-Greenwich, que transporta 30.000 pasajeros semanales, se inicia la era del ferrocarril urbano, que significa tumbar sectores enteros de casas para abrir paso a la expansión. El tranvía aparece en Londres poco antes de 1860. En 1868 se da comienzo al revolucionario metropolitano subterráneo, que deja al tranvía y sus inconvenientes fuera de cuestión.

SIGLO XX

Las décadas 1870-1880 y 1880-1890 son las del apogeo británico. Una poderosa flota impulsa las exportaciones de su industria y controla los puertos mundiales. Un gigantesco imperio colonial asegura la preeminencia universal de su posición política.

A principios de siglo, Alemania y los Estados Unidos comienzan a competir, pero Gran Bretaña permanece como dueña indiscutida hasta la primera guerra mundial. Luego del conflicto, el desgaste militar, las barreras aduaneras que levantan la mayoría de los países y la desaparición del patrón oro, afectan considerablemente su economía y limitan sus exportaciones.

En 1921 los Estados Unidos superan en el mercado mundial los volúmenes de comercialización británicos, los cuales, en África y en el lejano Oriente, comienzan a ser trabados por un imperio naciente: el Japón. En 1930 la depresión produce la quiebra de las minas de Gales del Sur. El hierro y el acero declinan y algo similar sucede con el carbón, que es explotado con ventaja en los países nuevos y sufre la competencia de una nueva fuente de energía: el petróleo.

La industria pesquera de sus innumerables puertos se minimiza y la población agrícola, que ha seguido declinando en provecho de las ciudades, queda reducida a un millón de personas.

La segunda guerra mundial significa para Gran Bretaña la destrucción de su imperio colonial. La estructura industrial tradicional sufre una aguda retracción, el hierro y el acero no cubren siquiera las necesidades internas, el carbón no se cotiza y el país importa el material pesado para su industria y el 50 por 100 de lo que consume diariamente su población.

Entre 1951 y 1961, el profundo cambio estructural produce una inusitada concentración de población en el Sudeste, en desmedro del sur de Inglaterra, el oeste de Gales y Escocia en general. Sólo crecen las seis grandes conurbaciones y, en todas partes, se abandonan tierras de alto rendimiento agrícola.

El Estado, que ha tomado idea del fenómeno, intenta con éxito modernizar la industria tradicional y renovar la orientación económica de los sitios en decadencia. Aparecen, en consecuencia, nuevos factores de estructura.

La mayor parte de la industria se abastece de materias primas pesadas y produce bienes pesados. La distribución de estos productos, para quien la flexibilidad intrínseca de la vía empleada y el tiempo de recorrido son factores esenciales, prefiere las carreteras.

La nueva industria, elige el sitio de su establecimiento, de acuerdo a valores indiscutibles como: suministro de energía, abundancia de mano de obra, fácil acceso de materia prima y rápida distribución de lo elaborado. La trama vial está, inexorablemente, sujeta a estos valores, y con ella, las líneas de fuerza de la reestructuración nacional. Esto explica el resurgimiento de *Conventry*, un nudo de rutas consagrado en el siglo XVII por un país que vivía hacia dentro, que dejó de prosperar en el período de extravasión colonialista. En las ciudades que responden a la nueva dinámica, es palpable el condicionamiento a la vialidad nacional. Esto las conduce hacia formas típicas de Megalópolis, fenómeno al que se suma la declinación de los centros históricos (ya iniciada antes de la guerra y reafirmada por la destrucción bélica).

Pero el futuro de Gran Bretaña, de sus inmensas conurbaciones y de sus centros tradicionales, no lleva el signo de la fatalidad. Ser una potencia atlántica, inmediata al gran eje europeo, importa a un país: aliado indiscutible de los Estados Unidos, representante formal de la Commonwealth y con una marina mercante todavía vigorosa, para mantener un control sobre los resortes financieros y las presiones políticas y para asegurar su entrada con buen pie en una nueva revolución industrial (la tercera).

En plan de sacar partido de esta situación, tradición, inventiva y diseño la respaldan. Al menos, hasta el tiempo en que las comunicaciones por el Ártico entre Estados Unidos y Rusia y la de ambos por el Pacífico con el Japón y la China, alteren el equilibrio actual que mantiene a Gran Bretaña en el centro de gravedad del comercio mundial.

CUADRO

La Gran Bretaña, la mayor de las islas británicas, está formada por una sucesión longitudinal de regiones paralelas.

En el extremo norte, las tierras son altas de subsuelo duro y antiguo y están prácticamente despobladas. Al sur de Escocia, donde la geografía se angosta, el paisaje se regulariza un poco y aparecen las primeras grandes concentraciones urbanas.

La parte central de la isla, tierra inglesa, está poblada con densidad a ambos lados de un eje de alturas que se traspone con dirección norte-sur. Es un estrato carbonífero rico en minerales, fundamento de la expansión industrial británica.

En Gales, al Oeste, se repiten las cadenas montañosas de un suelo duro de rocas volcánicas con escasas posibilidades agrícolas. Es una región bastante despoblada, excepto al Sur, donde existen yacimientos carboníferos similares a los del centro del país.

Al norte del quiebre que introducen a la geografía del país el Támesis y el canal de Bristol, los hielos cuaternarios han dejado depósitos de limos que hacen una tierra fértil.

El Sudeste es una región muy homogénea de tierras bajas y arenosas que conoce, últimamente, elevados índices de inmigración. La costa Sur

bastante más asoleada que el interior (1 hora más por día) es la preferida para el descanso.

Antiguamente ocupada por bosques que despejaron las primeras civilizaciones agrícolas y pastoriles, la isla posee un clima ideal para las pasturas y la agricultura. Esta se desarrolla en los sitios bajos donde la temperatura permite una temporada larga de germinación.

Nación de pequeñas comunas rurales hasta el siglo XVIII, la Gran Bretaña, unida políticamente a la parte septentrional de la isla de Irlanda, forjó un inmenso imperio colonial basado en su poderío industrial y en su situación atlántica e independiente.

Potencia de primer orden en la época contemporánea, es uno de los países más densamente poblados del mundo y el más urbanizado.

ACCION URBANISTICA

La tradición de municipios vigilantes de sus necesidades que dio por resultado ciudades progresistas de indudable armonía, es trastocada por el vértigo revolucionario del maquinismo.

Los valores ciudadanos acumulados durante los siglos anteriores, resisten durante un tiempo la avalancha de hombres y chimeneas, pero entrado el siglo XIX, el desorden es la tónica general. Esta situación que se perpetúa hasta muy avanzado el siglo XX, a impulso de constantes cambios en la industria, es agravada por la especulación que, implacablemente, corroe los suburbios de las grandes aglomeraciones.

La acción urbanística consciente y sistematizada, se inicia en Gran Bretaña al concluir la segunda guerra mundial y la estudiamos aquí dividida en cuatro períodos. Antes hacemos un breve reseña de los valiosos antecedentes que le sirvieron de guía y, en muchos casos, de directa emulación. Estos ejemplos, hechos excepcionales en una época de decadencia urbana, son quienes salvaguardan una tradición, que tarda un siglo y medio en ser restablecida.

ANTECEDENTES

La lista de honorables antecesores de las realizaciones urbanísticas del presente, se inicia a fines del siglo XVIII, con la "new town" de *Edimburgo*, cuyo correcto ensamblaje de calles, galerías y plazas, se debe al talento de Robert Adam.

Hemos citado el caso de la reconstrucción del centro de *Newcastle* por John Dobson, como una síntesis creativa de intereses económicos y dignidad cívica. En esa época (primera mitad del siglo XIX) los poderosos ferrocarriles ingleses, construyen para sus empleados nuevas ciudades, en las que tienen muy presentes los problemas de las grandes.

Sin trabas económicas y actuando con independencia, utilizan ideas formales sencillas y les incorporan un equipamiento social muy completo. Esta experiencia es trasladada, años más tarde, a los países donde los británicos controlan las redes ferroviarias.

La segunda mitad del siglo XIX, es la época en que se discuten, con pasión, las ideas de Robert Owen. En 1860 aparece *Saltaire*, en Yorkshire, vecina a una de las mayores industrias textiles de Gran Bretaña, Titus Salt, quien por ese tiempo emplea 3.000 obreros. La ciudad completada en 1871 de acuerdo a un esquema en cuadrícula, comprende innumerables servicios sociales. Se trata de una maravillosa obra de anticipación, cuyo espíritu, lamentablemente, no fue imitado.

Es necesario esperar al fin del siglo para que aparezcan: *Bournville*, iniciativa del chocolatero Cadbury en las afueras de Birmingham y *Port*

Sunlight, construida por la firma de jabones Lever en Cheshire.

Port Sunlight, planeada en forma más elaborada que la anterior, es menos una aventura filantrópica que un razonado afán por equipar una comunidad social con viviendas, baños, clubs, escuelas y crear una sucesión de sitios amenos para la vida individual y colectiva.

Si estos ensayos de equipamiento fueron un punto de partida de enorme trascendencia en los aspectos técnico-sociales, las alineaciones y yuxtaposiciones de vivienda, las calles abiertas y los jardines de imagen convincente y diseño eficaz, influyen notablemente en las ciudades-jardín posteriores.

Alentadas por el éxito de los industriales, algunas grandes ciudades proyectan iniciativas del mismo orden, pero su concreción fue un mero accidente. *Birkenhead*, suburbio planeado en Liverpool rodeando un viejo monasterio benedictino, se realiza temprano en el siglo XIX, más tarde, se beneficia por la construcción de un parque municipal en todo su contorno y por la unión de sus muelles portuarios con los de Liverpool.

Vale la pena destacar el diseño coherente de la ciudad de *Barrow*, comunidad creada por iniciativa de los ferrocarriles para explotar la hematita frente a la isla de Man. Dentro de los lineamientos que le son establecidos, la ciudad crece vertiginosamente en la segunda mitad del siglo XIX.

Como hemos tenido oportunidad de destacar, los balnearios son las comunidades más favorecidas por la acción urbanística. Los prototipos surgidos de una sociedad victoriana rica y despreocupada, contrastan frente a la situación de las ciudades habitadas por la mayoría de los británicos, e influyen, decisivamente, en las tendencias hacia formas de vida suburbanas, que los medios colectivos de transporte hacen posible.

A pesar de sus banalidades, *Bath* refleja una idea muy inglesa de lo que se aspira de una ciudad y allí se expresan, detrás de la pomposa escenografía de la corte, los sutiles modos de vida de una sociedad que se adelanta a su tiempo. *Torquay* y *Bournemouth*, importantes centros de veraneo de la costa sur, muestran hasta qué punto se equilibra en estos sitios, la demostración exhibicionista de riqueza imperial con un sentimiento de privanza y una escala íntima.

A medida que la distancia a los sitios de veraneo es aligerada por nuevos medios de transporte, el tiempo de la estadía familiar disminuye, el servicio que viaja con la familia se reduce, las casas se achican, la vida se simplifica y más gente concurre. Viajes más económicos permiten el acceso a otras clases sociales y se inicia un proceso de democratización que llega incluso a afectar el inamovible exclusivismo de *Brighton*.

Frente a una sociedad rica, que vive al margen de los problemas sociales que plantean los "slums" (alojamientos del lumpen), se levantan instituciones y pensadores.

El ejército de salvación, en una actuación directa y callejera, juega un papel decisivo para crear una conciencia nacional sobre el problema. En 1903 aparece el libro de Charles Booth: "Vida y trabajo del pueblo de Londres". Este origina un sinnúmero de censos y encuestas, los que certifican la magnitud de un problema acerca del cual, Robert Owen y William Morris han reclamado medidas.



(Viene de pág. 109)

este (D) reflejan la conexión con la agricultura (molinos de harina, graneros, plantas de fertilizantes) y su tecnificación (equipos mecánicos para el campo, ingeniería liviana).

La ciudad actual, muy extendida (5), cuenta con 80.000 habitantes.

PORT SUNLIGHT

En 1888, William Lever fundó

una fábrica de jabón en una desviación del Río Mersey, creando, a su inmediata continuidad, un lugar planificado para residencia de los obreros.

Dicha ciudad obtuvo, en 1910, en la exposición universal de Bruselas, el primer premio de Arquitectura. En la actualidad ha sido mantenida dentro de las dimensiones iniciales (90 hectáreas), siendo uno de los escasos

(Sigue en pág. 114)



El movimiento de las ciudades-jardín, nace y basa su éxito en la insatisfacción que ha tomado cuerpo en los ciudadanos. *Letchworth* y *Welwyn*, a pesar de la lentitud con que se desenvuelven, tienen éxito e influyen en las ideas que se manejan para la construcción de los suburbios.

En general, el pensamiento de Ebenezer Howard es en ellos intencionadamente deformado. Las excepciones son escasas. Raymond Unwin el urbanista elegido por Howard para *Welwyn*, realiza en Londres el *Hampstead Garden* (1909) consagrando el ideal suburbano, anticipado en *Bedford Park* (1876) por Norman Shaw.

A la luz de la perspectiva histórica, las ciudades-jardín son sitios de residencia de un selecto grupo de personas, conscientes y (desde luego) acomodadas, capaces de compenetrarse de una forma de vida inaccesible a la mayoría. La influencia que su ideología tuvo sobre la industria de su tiempo fue mínima. Un centenar de *Letchworth*, no podían haber reemplazado el poder de la industria, para hacer la ciudad a su manera.

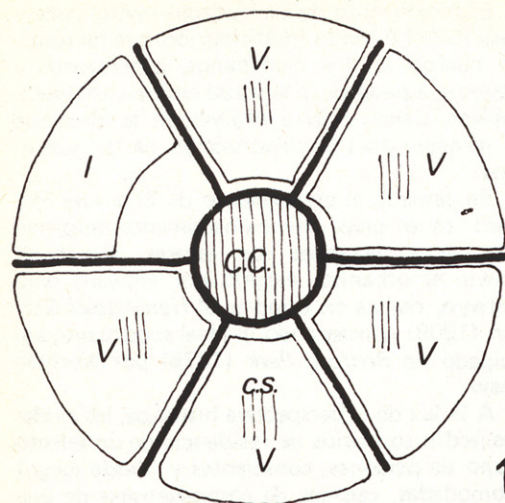
Más adelante, cuando otra gente comienza a comprender los aspectos más superficiales de las ciudades-jardín antes que sus razones profundas, el modelo de Howard se tergiversa, se explota y se disminuye su trascendencia conceptual. A causa de todo esto, las ciudades-jardín ingresan a los tratados, con el sabor anecdótico de "románticas utopías".

Con el presente siglo vienen profundos cambios en la vida de las ciudades. La renovación se siente, en el transporte, en la estandarización de las construcciones suburbanas, en el consumo (racionalizado por la tienda por departamentos), en los entretenimientos. Dentro de éstos, el deporte, con sus espectáculos masivos y populares, crea una nueva imagen de la comunidad, encauzada en otros aspectos por el movimiento sindical y los partidos políticos.

En 1909 aparece la primera ley de Vivienda y Planeamiento Urbano, que provee normas para el ordenamiento de las ciudades, así como también, para el establecimiento de comités de vivienda y salud pública en los concejos de cada condado. A ella sucede una abundante legislación complementaria (1919, 1923, 1924), de tal modo exitosa que, en 1925, hay 250.000 nuevas viviendas construidas a su influjo.

La primera guerra mundial arroja luces sobre la necesidad de racionalizar la distribución de bienes, la preocupación por los cinturones agrícolas que rodean las ciudades y la posibilidad de un orden rígido en la vida económica del país, con un mayor control del Estado sobre todas las actividades. En plena guerra se realiza un importante esfuerzo planificador en materia de vialidad y espacios verdes, que resulta oportuna guía de futuro.

En 1915, Patrick Geddes publica "Ciudades en evolución", donde describe a la ciudad como un fenómeno regional que es necesario controlar por una entidad administrativa suprema, de manera de evitar fragmentarismos anarquizantes. En 1920, se nombra un Comité de Areas Insalubres presidido por Neville Chamberlain, a partir de cuyo informe (1921) se crea el Comité de Planeamiento Regional del Gran Londres, asesorado por Raymond Unwin. Este Comité produce una serie de documentos que, de haberse tenido en cuenta, hubieran significado años de



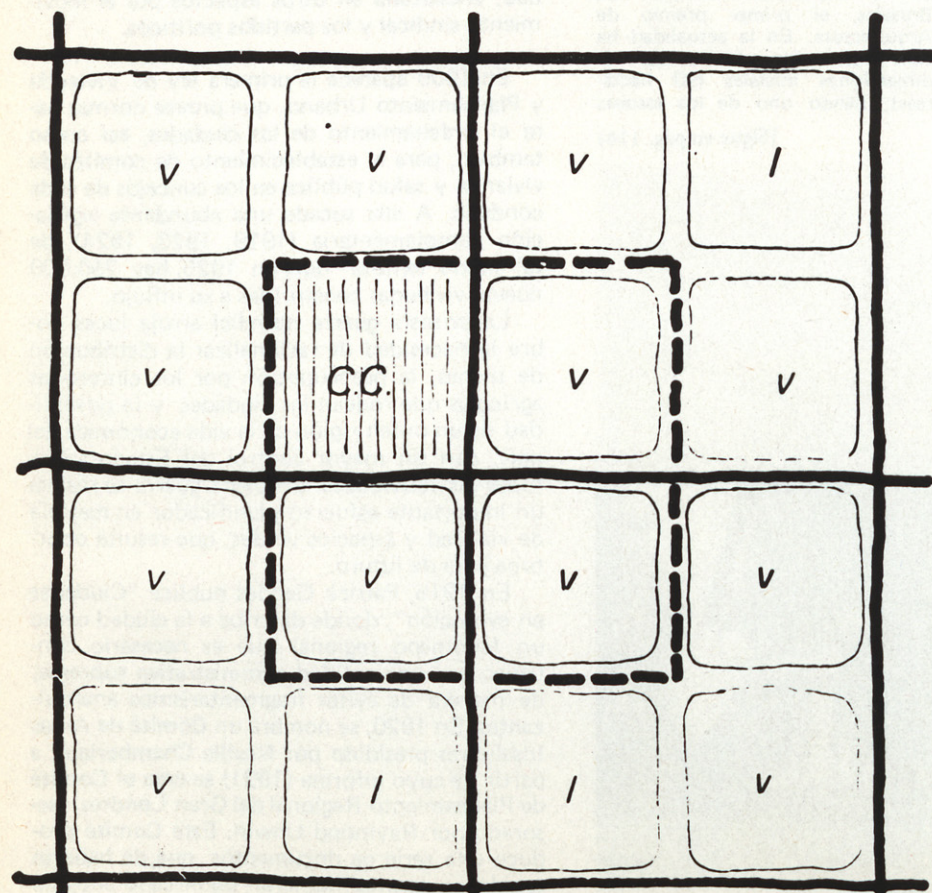
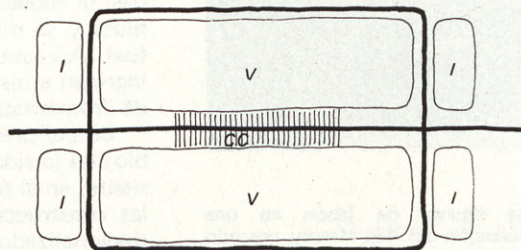
Evolución del esquema piloto en las ciudades nuevas.

1. HARLOW (1948-70.000 habitantes). Solución radioconcéntrica con unidades de vivienda 10.000

con unidades de vivienda (10.000 habitantes) perfectamente identificadas con sus centros secundarios, en torno a un centro principal. La vialidad apoya esa división.

2. CUMBERNAULD (1956-70.000 a 100.000 habitantes). Solución lineal a ambos lados de un eje central. Zonas de vivienda indiferenciadas, no hay centros secundarios. Industria marginal.

3. WASHINGTON, RUNCORN (1964-70.000 a 90.000 habitantes). Solución en supermanzanas con trama vehicular modulada y reticular. El sistema de transporte colectivo (línea discontinua) colabora en la definición de la estructura. Industria fraccionada e integrada a las unidades de vivienda, (4.500 habitantes).



adelanto para la capital. En 1931, falta de apoyo, el Comité eclipsa.

Los años 30 son una época de prosperidad. Pasadas las angustias de la depresión, se extiende a las clases populares el asueto pago, que altera su situación de dependencia y les da posibilidad de movilizarse. Los siete millones de personas que (desde 1936 en adelante) visitan anualmente el balneario de Blackpool, dan prueba de ello. También como manifestación de la prosperidad reinante aparecen, en gran escala, los automotores; con ellos será posible dotar a las ciudades medias de un sistema económico de transporte colectivo.

En 1932 y 1938 respectivamente, Lewis Mumford publica "Técnica y Civilización" y "La cultura de las ciudades", las cuales, arrojan luces sobre el pasado y porvenir de las ciudades, y ayudan al conocimiento de las fuerzas que enfrentan el progreso y el bienestar humano.

ACCION URBANISTICA

La etapa contemporánea

Origen

Al estallar la segunda guerra mundial, Gran Bretaña tiene realizado un conjunto de experiencias urbanísticas, cuyo marco económico y conceptual las hace poco generalizables, pero cuya calidad formal, brinda referencias válidas.

A la hora del gran conflicto, la actividad creadora no se detiene. Al mismo tiempo que las ciudades son desvastadas, en los sótanos de Londres se reúnen comisiones informadoras y equipos de diseño, para sentar las bases de la acción futura. Su optimismo impide que el horizonte quede reducido a la "re-construcción". En ningún momento, la imagen de una ciudad en llamas, debilita una voluntad puesta en recoger siglos de inventiva e iniciar una nueva era para las ciudades.

División del estudio

El período 1939-1946, primero que consideramos en detalle, es una pausa donde se crean los conductos jurídico-administrativos por los que se encauza el empuje del período siguiente (1946-1951). Este se caracteriza por los trabajos de reconstrucción y por la puesta en marcha de la gran política de aquel momento, el *crecimiento radioconcéntrico descentralizado*, cuyos personajes sobresalientes son las nuevas *ciudades satélites*.

Luego de unos años realistas y entusiastas, el esfuerzo llega a un vértice donde, por su propia inercia, el impulso se transforma en perplejidad. Se ha avanzado demasiado y es imprescindible dejar madurar la experiencia (1951-1961).

En 1961 existe ya una conciencia crítica y se pide la revisión de la doctrina sostenida hasta el momento. Se está en plena transformación de ideas cuando aparece una segunda generación de ciudades nuevas, que resulta contradictoria en sus resultados por no estar todavía puesta a punto una doctrina. Trae, sin embargo, una renovación, algo circunstancial y externa.

Lo más sobresaliente del cuarto período (1961-1969) es la *nueva estrategia regional* que arroja luz sobre la etapa final. En 1966 surge una tercera generación de ciudades nuevas sobre esa estrategia, y hace su aparición una urbanística de nueva escala.

Precisiones

La crítica a las realizaciones urbanísticas de postguerra tiene ya un "status" oficial. Sin quitarle fondo a apreciaciones, la mayor parte de las veces bien intuídas, diremos que no siempre parten de una visión histórica equilibrada y no siempre dan, a cada ejemplo, el valor de eslabón de una vertebrada columna de pensamiento, en la que todo el mundo, más o menos, ha buscado apoyo durante estos años.

Las decisiones de diseño en el urbanismo británico se toman desde un organismo monolítico, cuya fuerza reside en ello mismo, su monolitismo. Las posibilidades de cambio quedan condicionadas por los mismos resortes que hacen seguras sus decisiones. Ese organismo se ha transformado y continua haciéndolo, no todos comparten la velocidad con que lo hace, pero lo que ha producido está allí, lleva un sello y es cierto, en la medida que pueden serlo aventuras en el futuro condicional en el que nos movemos.