

(Viene de pág. 119)

La vialidad, sigue en un todo la clasificación propuesta en el Informe Reith. La vialidad primaria, de tipo regional, se conecta a una P.T.R. (Principal Traffic Road) de seis a ocho pistas, con sus correspondientes pasos a nivel. Funciona como vialidad secundaria, con cruces espaciados, poniendo en relación las distintas partes del "zoning". Las M.S. (Main Street) son hilos de comunicación principales, que, junto a las M.R. (Minor Roads) que alimentan a las unidades de habitación, constituyen la vialidad terciaria de servicio local.

La vialidad de Harlow ha sido

ampliamente superada por la realidad, pero la elasticidad del diseño original, ha permitido una radical modificación de la antigua estructura. La movilización interna es abundante, basada en los servicios locales de autobús. La relación con Londres se hace, fundamentalmente, por línea férrea y ocupa un buen porcentaje de los desplazamientos diarios (45 minutos de recorrido, dos trenes por hora) de los habitantes de la ciudad.

Las áreas verdes de Harlow son bastante reducidas (64 hectáreas), basado en la proximidad de impor-

tantes zonas boscosas. Los espacios destinados a la enseñanza ocupan 112 hectáreas.

Harlow es una ciudad con aspecto de clase media, formada, inicialmente, por jóvenes matrimonios de obreros calificados y empleados administrativos, lo que mantuvo, durante mucho tiempo, una estructura de población desequilibrada, con elevados índices de fertilidad y una integración familiar (3,52) donde predominaban los niños y estaban ausentes los ancianos. En general esto produjo mucha vida interior y escasa comunicación social.

(Sigue en pág. 122)



TERCER PERIODO

(1951-1961)

Englobado entre dos censos nacionales de población, esta etapa de maduración coincide con un impresionante crecimiento de las conurbaciones británicas. Esta eclosión insospechada, da por tierra con los pronósticos de población manejados por la planificación, obligados a irse rectificando a medida que se constata que la tendencia de crecimiento es firme.

Como consecuencia, Londres deja de acaparar la mayor parte de los esfuerzos urbanísticos y se busca un equilibrio territorial que tiene por base las grandes metrópolis.

Dos datos legislativos se destacan en el decenio: la *Ley de desarrollo de ciudades* de 1952 y una nueva *Ley de ciudades nuevas* de 1959.

LEY DE DESARROLLO DE CIUDADES DE 1952

Esta ley brinda el marco administrativo y financiero, al método alternativo de descongestionamiento ("expanding towns") previsto por Abercrombie en el Plan de 1944.

Por ella, el Concejo del distrito en el cual se piensa "expandir la ciudad" es consultado por el Ministerio. y, en caso de aceptar, se hace responsable por las nuevas construcciones.

Como el problema es la sobrepoblación de las conurbaciones, el Ministerio se reserva el derecho de designar los ocupantes. Como contrapartida, ayuda económicamente (50 por 100) en la compra del terreno y en la construcción de infraestructuras y asiste, financieramente, al distrito durante varios años con una rata por edificio construido. En el caso de Londres, el Concejo del Gran Londres es quien participa económicamente, hasta que la operación es rentable.

Desde el punto de vista espacial, la expansión significa la conservación del centro histórico y su correspondiente modernización, la incorporación de nuevas zonas industriales y comerciales, nueva vialidad, espacios verdes, etcétera.

BALANCE

El objetivo de la Ley fue propiciar una ampliación de los puntos de vista de las ciudades, intentando que éstas resolvieran sus problemas de congestión en colaboración con sus comunidades vecinas.

La diferencia esencial entre una "expanding town" y una "new town", es que el Estado, en el primer caso, busca favorecer a una ciudad y, en el otro, *hacer* una ciudad, diferencia que repercute en los aspectos financieros y que obliga a que exista una iniciativa sostenida de parte de la ciudad en expansión.

El mérito fundamental de esta ley es su flexibilidad, lo que le ha permitido sobrevivir y

acomodarse a todas las transformaciones que ha experimentado.

Muchas ciudades funcionan hoy dentro de la norma creada. Veinticinco referidas al crecimiento de Londres, más de 60 en todo el territorio. Existen casos interesantes, como el del distrito urbano de Haverhill que, en completa decadencia, encontró su futuro en este recurso legal. Ha recibido ya 4.000 nuevos habitantes y los ampliará, en breve plazo, a 10.000. En su jurisdicción se han instalado, por lo menos, 20 firmas importantes, con una superficie de trabajo de 50.000 metros cuadrados.

Basingtoke, Andover y Tadley, constituyen un caso muy sonado, ya que el Concejo del Condado de Hampshire fue la célebre autoridad que se opuso a la construcción de Hook como ciudad nueva, mostrándose luego activísimo en la promoción de la triple expansión, colaborando con los concejos de las localidades y el concejo del Gran Londres. Basingtoke, además, es la realización de más amplia escala en el terreno de las "expanding towns", su población pasará de 26.000 habitantes a 80.000, habiéndose construido ya alojamientos para 10.000 personas y más de 150.000 metros cuadrados en edificios industriales.

En las provincias, la Ley no se ha abierto camino con la facilidad con que lo ha hecho en el Gran Londres. Las causas de este retraso suelen ser:

1. Problemas relativos a la organización.

El Concejo del Gran Londres, posee un cuerpo técnico administrativo perfectamente ensamblado, que no puede ser comparado al de ninguna otra gran ciudad. En general las grandes conurbaciones se confiaron en que el Gobierno las proveería del simple trámite de una "new town", ahorrándole los problemas de organización de las "expanding towns", por los que se sentían sobrepasados. En esta esperanza se perdieron muchos años.

2. Problemas relativos a la localización industrial.

Resulta difícil atraer industria a provincia, sin la ayuda directa del Estado (como en el caso de las "new towns") y esta dificultad es mayor, cuanto más al norte en el territorio se sitúa la ciudad en expansión. Muchos sitios potencialmente aptos para concentrar en ellos el sobrepeso de las grandes ciudades, son pequeños y de escaso atractivo. Las comunidades se acercan a la autoridad con el único objetivo de conseguir nuevas industrias, pero la gente no se muda a los sitios donde (aunque sea circunstancialmente) el empleo no está instalado.

3. Problemas culturales.

La oposición al desarrollo en las comunidades provinciales, es un hecho proverbial. La gente no desea que se cambie el carácter de su ciudad, ni su modo de vida y la opinión general coincide en que el desarrollo acelerado acarrearía infinitos males. A esto debe sumarse la natural inercia.

Cuando se propuso Westoughton como ciudad en expansión, la gente se refugió en las iglesias para rezar y un 80 por 100 de los habitantes presentaron objeciones serias a su realización. La ciudad de Birmingham buscó, durante años, la colaboración con los

distritos locales vecinos (más de 100), sin conseguir una sola adhesión.

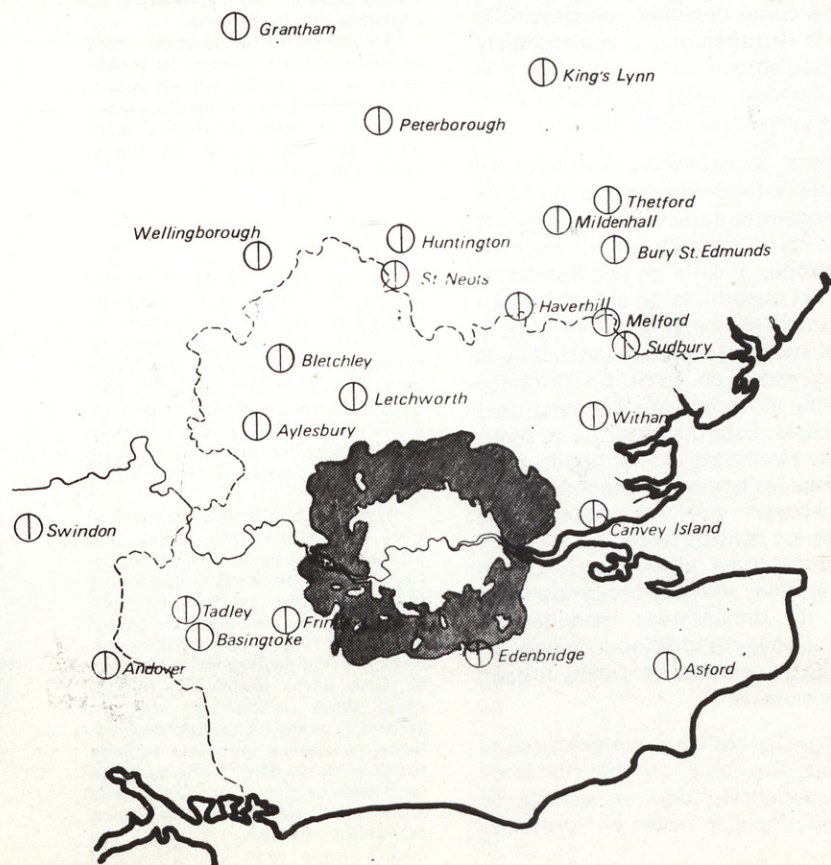
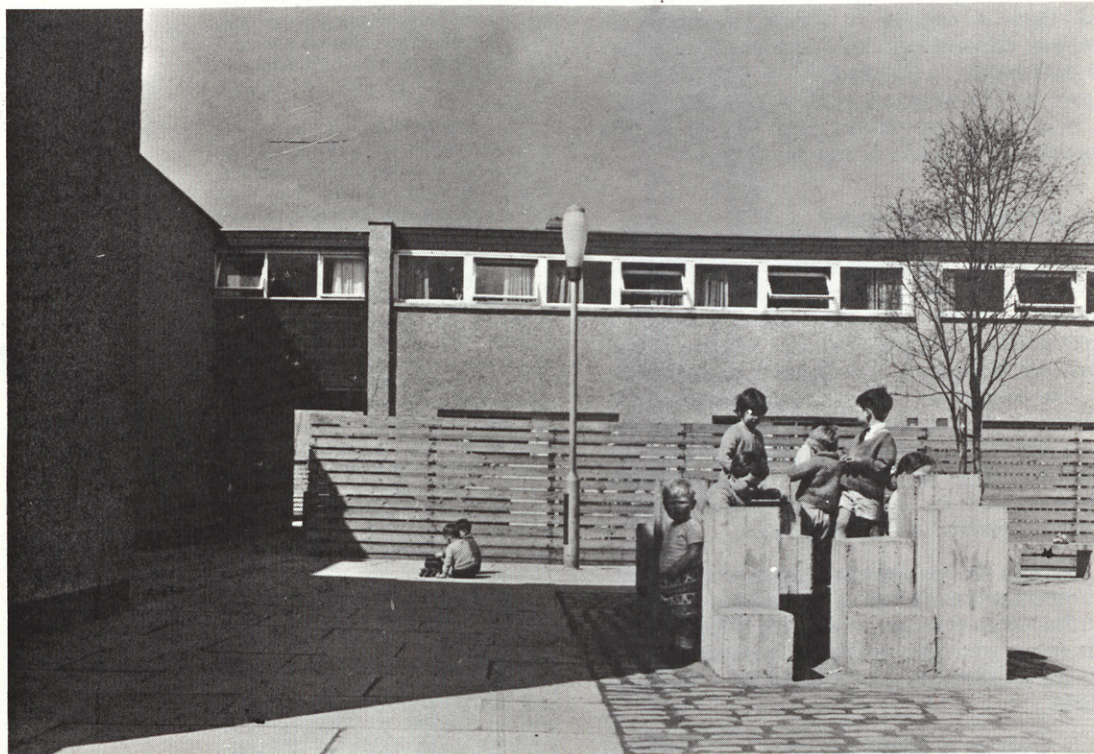
4. Problemas técnicos.

En la mayor parte de los casos, no existe el imprescindible marco de referencia que da un plan regional, donde puedan tener apoyo las directrices del crecimiento, o un orden de preferencia las iniciativas industriales.

La suma de todos estos problemas, hizo que algunas zonas decididas en primera instancia como áreas de expansión, terminaran siendo

nuevas ciudades. Washington, Redditch y Skelmersdale están en esa situación.

Como síntesis final puede decirse, que la Ley ha servido más para actuar en ciudades naturalmente preparadas para el desafío, que en comunidades necesitadas. Por lo mismo, no ha colaborado en forma efectiva en el problema de las conurbaciones, como se pretendió al dar origen a la ley. En cambio, la experiencia recogida en este tipo de programas, ha resultado decisiva para la nueva estrategia de la región de Londres.



LEY DE CIUDADES NUEVAS DE 1959

En 1959, se aprueba un texto de Ley que significa un brusco golpe centralista. Según él, se crea una *Comisión para las Ciudades Nuevas de Inglaterra y Gales*, para hacerse cargo de su administración, cuando el crecimiento de las comunidades planeadas esté ya en su faz de madurez, sustituyendo, en su cometido, a las *Corporaciones de Fomento*.

Dos ciudades son cambiadas de estado en abril de 1962 y dos más al año siguiente. Este cambio no supone ningún adelanto. El laborismo tiene a orgullo la descentralización de poderes, concediendo a los distritos un máximo de autogestión e independencia económica. La nueva ley conservadora invierte esta situación y, a través de una recaudación central de los impuestos, desmonta el impulso local.

BALANCE DEL PERIODO

El enorme cambio que significó el Plan de Abercrombie, se llevó a cabo sin que el ambiente social estuviera maduro para la experiencia. Una sociedad de imagen eduardiana fue obligada a una rápida transformación de sus modos de vida y la industria se vio enfrentada a una flexibilidad que desconocía. El ajuste a la nueva situación exigió, del impulso inicial en adelante, mayor lentitud, mientras por su parte la descentralización, mostraba rápido sus inconvenientes.

No solo en los aspectos social e industrial, la descentralización llevó a un desencuentro. En la urbanística provocó una aguda crisis teórica, que, en un principio, se intentó superar a través de algunos cambios formales (Hook y Cumbernauld).

La crisis en el plano teórico y la ausencia de nuevas designaciones en materia de ciudades nuevas, permitió como desahogo, un desarrollo importante de la Arquitectura, lo que recogiendo conceptos que surgen en ese momento a la consideración mundial, tiene ocasión de desarrollar una plataforma original de ideas.

De esta manera, las corrientes abstractas del diseño puro (que se desprecian de su sueño de postguerra) el localismo (que se quita su antifaz folklórico y busca expresarse en un realismo populista y barroco, amante de detalles donde retratar la vida del pueblo), la pérdida del temor a la ciudad como fenómeno negativo para la vida humana, el auge de las ciencias sociales y la historicidad, coinciden en territorio británico para hacer posible el nacimiento del paisajismo urbano (townscape). Esta nueva forma de sentir la Arquitectura, reivindica el monopolio rural del paisaje, recoge las largas tradiciones urbanas del país (reavivadas por los estudios de recuperación de los centros históricos, resucita el talento nacional para el diseño, le da un contexto más amplio y salva, concentrándola en problemas de dimensiones menudas, la frustración de sus mejores creadores, impedidos de abarcar la escala grande de diseño urbano que los tiempos reclaman.

En el terreno de las realizaciones prácticas, el saldo es más que favorable, aunque detrás de esa saludable apariencia, todo un sistema de pensamiento planificador esté en profunda revisión.

(Viene de pág. 120)

CUMBERNAULD, CIUDAD NUEVA

Designada en diciembre de 1955, la ciudad nueva de Cumbernauld está situada a 24 kilómetros al noreste de Glasgow, sobre un predio de 1.660 hectáreas que albergaba, antes de la designación, una población de 3.000 habitantes. Posee, en la actualidad, 25.000, que crecerán a 70.000 de acuerdo a las previsiones iniciales.

El plan de la ciudad se amolda a la topografía y da lugar preferencial al centro de servicios que ocupa una colina de suave pendiente. Nacidas en una época de transición, las ideas que maneja, traen algunas variaciones con respecto a las utilizadas con la primera generación de ciudades nuevas.

La organización vial acepta la preponderancia del automóvil. Los nudos de circulación se resuelven con diferentes niveles, hay una estricta separación de flujos, las vías acceden directamente al centro en lugar de bordearlo y la previsión de estacionamientos es mayor.

Las densidades son superiores en todos los niveles. En el total de la ciudad (45 habitantes por hectárea), en los sectores residenciales (125 habitantes por hectárea) y en cada fracción de éstos (215 habitantes por hectárea). Intencionadamente no hay un ordenamiento social convencional en el espacio y no aparecen centros de consumo secundarios. El objetivo de un 30 por 100 de vivienda en altura para las zonas residenciales, debió atemperarse a un 22 por 100, en razón de las presiones de la demanda por vivienda individual.

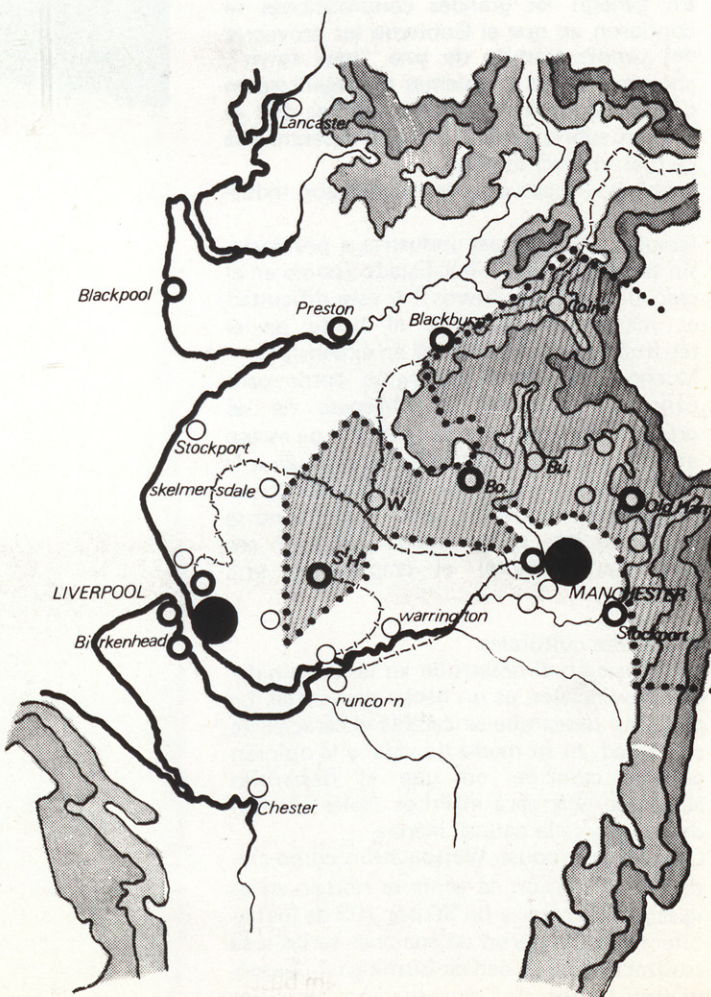
El centro comercial ocupa, en la actualidad, 26 hectáreas y tiene previstas 20 adicionales. Inicialmente el comercio mayor fue absorbido por la ciudad de Glasgow (20 minutos) existiendo aún dificultades para su equilibrio. Los espacios verdes ocupan 147 hectáreas y 70 hectáreas más las escuelas.

Excelentemente ubicada para absorber nueva industria, ha tenido éxito en su gestión. Posee cuatro zonas industriales, habiéndose desarrollado en ellas un sistema standard de construcción de naves, destinadas al alquiler.

EL SUR DE INGLATERRA

La estructura territorial de esta región, que limita con el área de influencia del Gran Londres, es original. La abundancia de agua, ha provocado una natural dispersión de la población en pequeños centros, situados sobre las márgenes de los ríos. En tierras medias, un gran vacío indica la presencia de una importante reserva forestal (New Forest).

Desde el punto de vista productivo, la región tiene poco que ofrecer: agricultura, algo de minería, canteras de arena y grava para la construcción, caolín y la conocida piedra de Portland. Las comunicaciones férreas con Londres son buenas y los centros de servicio de la parte norte (Salisbury, Basingstoke) están unidos con ella. En general la zona ha podido desarrollarse en base a la buena acogida turística de su costa: una sucesión de bahías originales producto de la inundación de los valles poco profundos de los ríos, que ha creado unos estuarios protegidos



que son la base de importantes puertos.

Southampton es el tercero en el país y el centro comercial más importante en la región. En la época en que se unió a Londres con ferrocarril fue el primer puerto de pasajeros del país, luego declinó.

Portsmouth es un puerto militar, expresión del poderío naval inglés del siglo XIX y temprano siglo XX. Las destrucciones sufridas en la última guerra hicieron pensar en eliminarlo. Luego, ha debido luchar con la competencia de otros pequeños puertos, que trajo consigo la política nacional de descentralización portuaria. La industria manufacturera se ha acoplado al desarrollo en época presente, pero ello no ha impedido la excepcional declinación de su población (15 por 100 en los últimos 30 años).

Bournemouth es un centro balneario de clase alta y sitio de residencia de pensionistas del Estado. Su clima y situación (160 kilómetros de Londres con buenas comunicaciones), le hace un sitio muy apto para esto. Casi a su directa continuación está Poole, que es el puerto de entrada del carbón y la madera y la salida natural de los productos de la agricultura y el caolín. Ha sido mencionada reiteradamente como lugar de interés para una "expanding town".

Eastleigh es un típico pueblo ferroviario de 1890, muy bien diseñado.

CIUDADES NUEVAS, CONURBACIONES Y REGIONES

La idea de clasificar las 30 ciudades nuevas designadas hasta el momento, en grupos más o menos homogéneos caracterizados por planteos comunes o ideas afines y luego seleccionar en ellos los ejemplos más interesantes para someterlos a comparación, es una idea tentadora que, en nuestro caso, no ha superado una etapa elemental.

El proceso histórico del urbanismo británico de postguerra que hemos intentado, nos ha permitido disolver en él tres generaciones (un término consagrado por la crítica al que le hemos atribuido valores históricos y conceptuales propios) de ciudades nuevas, con lo que, tomando en cuenta su fecha de nacimiento, nos ha permitido deslindarlas de acuerdo a los conceptos de planificación y diseño que se manejaba en sus respectivos períodos.

Pero aunque decisivo, este factor de clasificación se mueve en un terreno en extremo superficial. Por nuestra parte hemos intentado incorporarle al concepto estricto de evolución del diseño (sea urbano o territorial), el criterio de geografía histórica de la región y esta es la razón de los pequeños ensayos regionales que siguen a continuación.

Previo a todo análisis regional, interesa ubicar la ciudad nueva en relación con las grandes conurbaciones (plano adjunto) y con la naturaleza de las islas (plano de regiones al inicio del texto sobre Gran Bretaña). A partir de allí, procurar una división provisional que haga intervenir la razón de ser principal de cada ciudad nueva.

Primer grupo. Ciudades nuevas

que han surgido para orientar el crecimiento de las conurbaciones de acuerdo a un concepto integrado de espacio urbanístico.

Dentro de este grupo están, en primer lugar, las ocho satélites en el Gran Londres: Stevenage, Crawley, Hemel Hempstead, Harlow, Hatfield, Welwyn, Basildon (a iniciativa del Consejo local) y Bracknell. Todas de la primera generación, que, con la excepción que se indica, encontraron fuerte oposición de las autoridades de la localidad en que se asientan. A éstas se añaden Redditch y Dawley (segunda generación) en la conurbación West Midlands, (la última de ellas más allá del cinturón verde de Birmingham), Washington (tercera generación) en Lancashire. En todas ellas, la elección del lugar de emplazamiento fue una decisión escasamente fundamentada.

Dentro de este grupo deben también incluirse, ciudades nuevas de la tercera generación cuya ubicación responde a estudios serios de factibilidad, tanto regionales como locales: Craigavon, Antrim y Ballymena en Belfast; Milton Keynes, Peterborough y Northampton, sitios de paso que, como responden a un concepto de megalópolis, deben referirse más a una autorruta (M1) que a una conurbación precisa (Gran Londres, West Midlands).

Los restantes grupos persiguen objetivos urbanísticos parciales, en muchos de ellos hay que tener en cuenta la intervención del Ministerio de Asuntos Económicos, que ha impuesto su criterio de regiones en prioridad.

Segundo grupo. Ciudades nuevas cuyo fin básico ha sido permitir la renovación de los "slums" de las grandes ciudades, como Runcorn y Skelmersdale (segunda generación) en la conurbación Lancashire.

Tercer grupo. Ciudades nuevas que han sido creadas, para brindar un centro de servicios a una región atomizada en un mosaico de pequeños centros. Peterlee (primera generación) en la Tyneside y buena parte de las ciudades nuevas que están en estudio para ser designadas, caen dentro de esta clasificación.

Cuarto grupo. Ciudades nuevas que han nacido para rescatar un centro en decadencia. Muchas ciudades nuevas se situaron inmediatas a centros estancados, pero Irvine (tercera generación) en la Clydeside, tiene esencialmente ese objetivo.

Quinto grupo. Ciudades nuevas que han surgido para estructurar, en torno a ellas, una industria regional envejecida. East Kilbride, Glenrothes (primera generación) y Cumbernauld, las tres en la Clydeside.

Cwmbran (primera generación), aislada al sur de Gales, da diversidad a una zona excesivamente dependiente de la industria pesada. En toda su región no fueron posibles otras ubicaciones pues significaban la no utilización de riquísimos depósitos de carbón.

Corby (primera generación) también aislada, tradicional centro de producción integral del acero (Bessemer) con trabajadores de origen escocés, a donde ha sido atraída industria liviana del tipo comestibles y confección de ropa,

para dar ocupación a la población femenina. Algo similar ocurre con Aycliffe (primera generación) en la Tyneside.

Dentro de este grupo puede también incluirse Livingstone (segunda generación) en la Clydeside, la cual hemos separado intencionalmente de su similar Glenrothes (responde a Edimburgo como centro principal) pues posee características que la podrían clasificar en el tercer grupo.

Del grupo primero, hemos tenido oportunidad de documentar los casos de Harlow y Crawley y de referirnos a la evolución de los conceptos a lo largo del tiempo en el Gran Londres. Añadimos ahora referencia a la ciudad nueva de Milton Keynes.

De los restantes grupos, hacemos reseña en los estudios regionales de: Runcorn y Skelmersdale (segundo grupo) en Lancastria, Peterlee (tercer grupo) en el noroeste inglés, Irvine (cuarto grupo), East Kilbride, Glenrothes, Cumbernauld, Livingstone (quinto grupo) al reseñar las tierras bajas de Escocia.

MILTON KEYNES, CIUDAD NUEVA

Designada en enero de 1967, está situada a 80 kilómetros de Londres y a 90 de Birmingham. Ha sido prevista para albergar 250.000 habitantes, que se completarán en el año 2.000. Vecina a la ruta M1 que une Birmingham con Londres, se une a ésta por una vía de alta velocidad que hace de eje transversal. El eje longitudinal está formado por la autorruta (A5) entre las ciudades de Bletchley y Wolverton y la vía férrea nacional Birmingham-Londres.

Ambos ejes se cortan en el centro de la composición, por debajo de una inmensa superficie aérea que constituye el centro principal de la ciudad, y que posee un carácter lineal. También debajo de esa superficie, tienen su ubicación los estacionamientos y el punto de partida de los sistemas de transporte colectivo, basado en los cuales, se organiza el resto de la comunidad.

Un monoriel une los distintos núcleos de vivienda, que se extienden en sucesión transversal formando cuatro tramos paralelos. Las paradas se producen cada 500 metros. Los circuitos del monoriel, dependen de estaciones que garantizan un servicio al núcleo más alejado no superior a los siete minutos. Estos núcleos, son unidades compactas de 5.000 a 6.000 habitantes en torno a la parada del monoriel, separadas unas de otras por áreas verdes. La densidad de estos núcleos será del orden de 125 habitantes por hectárea.

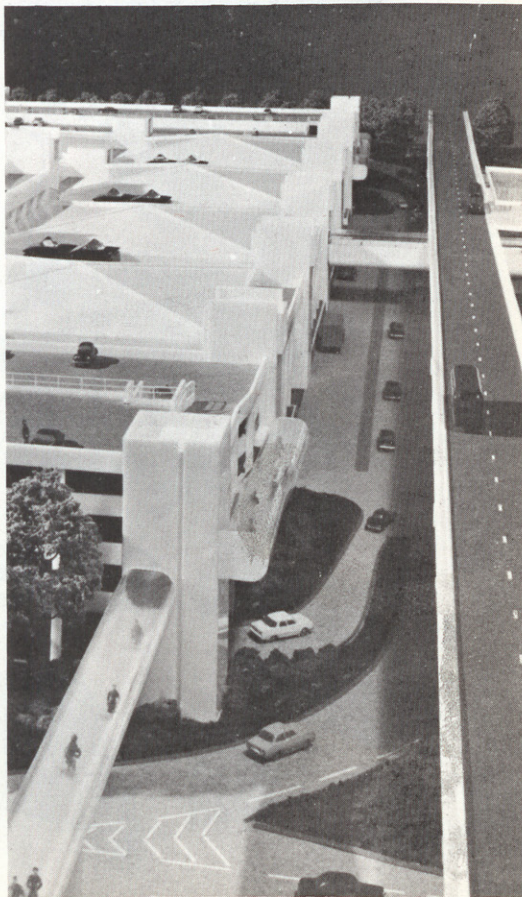
El sistema de transporte colectivo es completado en tierra por una vía periférica que, complementada por el eje vial transversal, da acceso a cada núcleo de viviendas y sirve a las zonas industriales, situadas en los extremos de la composición.

LAS TIERRAS BAJAS DE ESCOCIA

Las tierras bajas de Escocia, son una región de gran unidad geográfica. Nacen en las fronteras que, históricamente, plantearon los pueblos celtas a los colonizadores: unos



		1901	1969	Crecim.
1.	GRAN LONDRES Londres	6.586.000	7.949.000 3.200.000	20,7
2.	MIDLANDS Birmingham	1.483.000	2.393.000 1.102.000	54,6
3.	LANCASHIRE Liverpool	2.117.000	2.457.000 705.000	16,0
4.	MERSEYSIDE Manchester	1.030.000	1.381.000 616.000	34,0
5.	YORKSHIRE Leeds	1.524.000	1.726.000 510.600	13,2
6.	TYNESIDE Newcastle	678.000	851.000 269.000	25,5
7.	CENTRAL CLYDESID Glasgow	1.343.000	1.789.000 960.000	33,2





ríos de amplios desfiladeros, bordeados de fortificaciones que se remontan a la Edad de Hierro.

Esta región densamente poblada y ampliamente urbanizada (80 por 100) donde vive la mayoría de la población escocesa (75 por 100) está ubicada en el cuello de dos profundas entrantes, que constituyen uno de los cortes más característicos de la geografía británica. En la costa este, las habías de Tay y Forth, refugio tradicional de las tormentas del Mar de Inglaterra y en la costa oeste, el estuario del Clyde.

La boca este fue, por mucho tiempo, la ventana de Escocia y su única zona metropolitana. Hasta los comienzos del comercio con América, no apareció la ventana del Clyde, que rápidamente se transformó en el centro de gravedad de Escocia. También por vía terrestre, las líneas militares que partían de Inglaterra buscaron primero a Edimburgo, siguiendo las partes bajas del litoral marítimo al amparo de las fortificaciones de la costa este. Aún hoy ésta sigue siendo la vía férrea y carretera más rápida de penetración a la región.

Las tierras bajas de Escocia poseen una larga tradición agropecuaria, actualmente la más productiva y de más alto nivel de refinamiento del Reino. La industria del acero, aunque existen yacimientos de carbón y hierro en la proximidad, dependió siempre de una materia prima no local. Durante el siglo XIX, el Clyde es la forja del mundo y produce los bienes pesados de capital (vías, puentes, locomotoras, barcos, motores) de muchos países. La evolución creciente de estos bienes desató toda una industria complementaria (desde el mobiliario para los trasatlánticos y ferrocarriles hasta máquinas de escribir). Infelizmente, las grandes guerras (barcos, municiones) condenaron la evolución de la región, impidiéndole derivar hacia otros campos que no fueran la industria pesada.

Existe, sin embargo, una cierta diversidad regional, particularmente en lo que tiene que ver con la industria textilera, que nació como en todas partes en forma diseminada, como actividad familiar haciendo ovillos y lienzos para compradores locales. Las sucesivas fuentes de energía (agua, carbón) fueron concentrando dicha actividad, para más tarde volver a diseminarla con la aparición de las fibras artificiales.

Tres zonas de especialización se mantienen aún hoy: la de la lana que depende de Glasgow, por donde entra la materia prima pesada; la del hilo sea sintético (Dunfermline) sea bruto (Dundee) y la del algodón en el oeste de la región (aunque Lancashire le superó, muchas especialidades se mantienen). Se podría añadir una cuarta zona: la del tejido y limpieza con centro en Perth y el valle del río Leven.

Hoy día esta industria tradicional ha dejado su puesto preeminente a la metalurgia y la ingeniería liviana, pero sigue teniendo importancia en cuanto absorbe mano de obra femenina.

La experiencia industrial de las tierras bajas es indudable. Basta referir la importancia de sus bebidas y comestibles, comenzando por el scotch (Glasgow y Leith) y termi-

nando por los caramelos (Dundee) siguiendo por el tabaco de pipa (Glasgow), los cigarrillos (Stirling), la papelería e imprentas (Edimburgo), todas ellas industrias de primera línea en el mundo.

Frente a esta variedad y especialización, la estructura física de la región es muy clara, basada en el hecho de que, en un territorio de geografía difícil, los centros de comunicación llevan toda la carga y definen claramente el espacio. De esos nudos de rutas se destacan:

Perth y Stirling, que son brechas geográficas. Perth funciona como centro de gravedad de una Escocia agrícola. Stirling, como centro autónomo de una Escocia desarrollada.

Edimburgo, centro histórico, ubicado estratégicamente sobre una peña volcánica en un sitio pintoresco y fácilmente defendible, que surgió, una vez consolidado el Reino, como necesidad de poner en contacto la producción de toda esta región con Inglaterra y con los países nórdicos. Es hoy (470.000 habitantes), capital agrícola y centro administrativo.

Glasgow recibe su turno, cuando la era de los minerales y el comercio con América, vuelca los intereses hacia el oeste (el clima, ausentes los vientos marítimos del este, también colabora).

A estos centros principales, siguen centros secundarios entre los que se destacan: Dumbarton, Larnark y una serie de centros característicos de subregiones agrícolas.

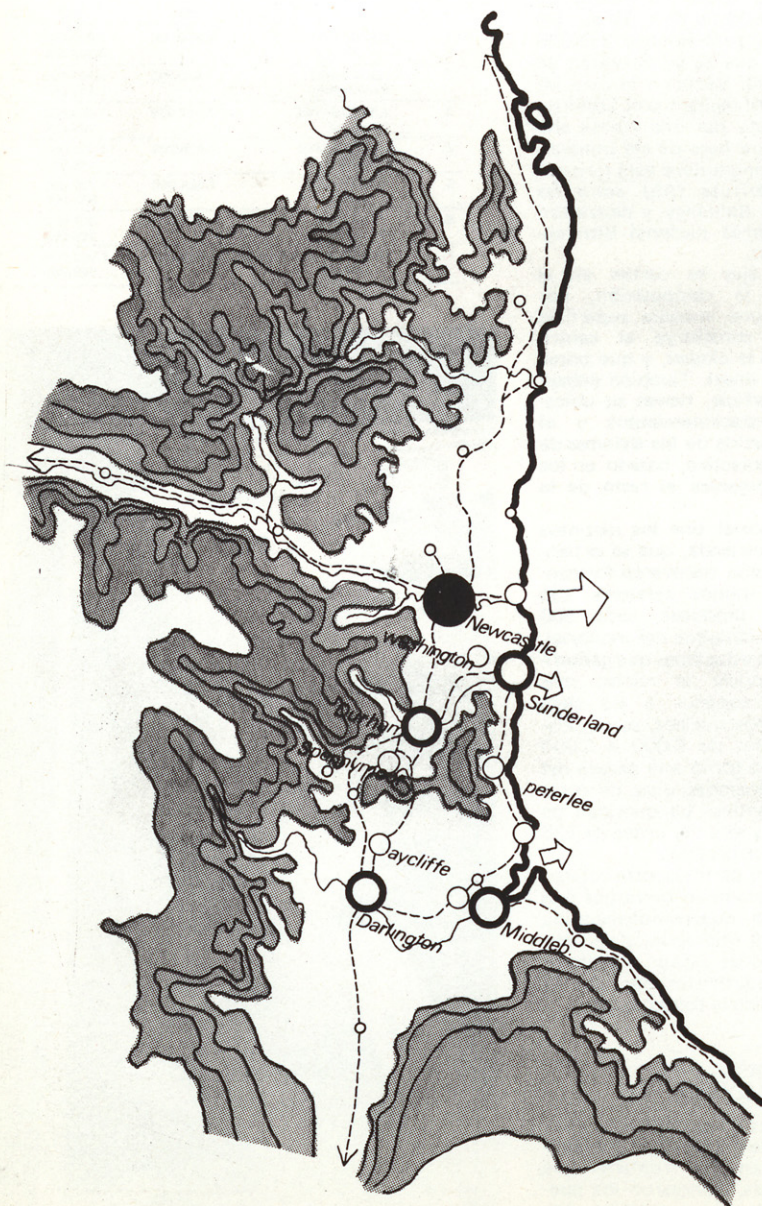
La conurbación Clydeside, comprende un tercio de la población escocesa, una relación que es superior a la de Londres con respecto a su región (1/10). Glasgow es su centro, ciudad lejana en la época medieval, surgida a instancias de un mercado establecido por voluntad episcopal. Antes del impacto del hierro, los astilleros de la ciudad eran los primeros del mundo, pero fue el acero lo que le permitió transformarse en la segunda ciudad del Imperio.

En su crecimiento, Glasgow fue suplantando a sus antepuertos inmediatos (Greenock, Dumbarton) y a los más alejados (Irvine, Ayr). Estos últimos eran puertos importantes por donde entraba toda la emigración irlandesa, pero el ferrocarril de la costa diversificó mucho estos centros, creando una sucesión de rivales. Ayr logró mantenerse por ser punto obligado de paso de la carretera a Glasgow, pero Irvine, uno de los burgos reales más antiguos de Escocia, declinó irremediablemente.

En noviembre de 1966, Irvine fue designada como ciudad nueva, lo que sin duda contribuirá a rescatar la importancia perdida. Mucho de la estructura lineal que caracteriza su diseño, surge en contraposición al cuadro histórico que trajo la decadencia del viejo burgo.

La expansión del acero, hizo crecer innumerables centros vecinos a la capital, que hoy cuentan con poblaciones numerosas: Paisley (95.000), Motherwell (73.000), Coatbridge (54.000) y otros, muchos de ellos constituidos por emigración irlandesa.

El crecimiento a impulsos del acero fue, en extremo, desordenado y, al finalizar la segunda guerra, se



sintió la necesidad de redistribuir la población, reemplazar viejos centros de industria obsoleta y dar solución a un angustioso problema de vivienda. El proceso de realojar fábricas y gente, es la clave de los problemas del Clyde. Glasgow ha tenido siempre mucha habilidad para cambiar de piel, pero las iniciativas hasta ahora en funcionamiento son escasas, si exceptuamos East Kilbride (mayo 1947) y Cumbernauld (diciembre 1955).

Glenrothes (junio 1948), la segunda ciudad nueva designada en la región, fue creada con el objeto de explotar las reservas de carbón de un sitio muy preciso, e integrar en ella industria pesada. Se descuenta que a medida que su población se equilibre, cogerá excedentes de Glasgow.

LANCASTRIA

La Lancastria engloba Liverpool y Manchester. La civilización comenzó en las tierras bajas, en vados fáciles próximos a las desembocaduras de los ríos. Tanto Chester (río Dee) como Preston (río Ribble) y Lancaster (río Wyre) fueron centros de mercado importantes en la época medieval. Cuando el agua (energía hidráulica más humedad) fue el factor físico más importante para la instalación de centros textiles, estos centros prosperaron, entonces se les incorporó Manchester sobre el río Irwell.

Las textiles construidas a comienzos del siglo XIX utilizaron vapor, lo que requería la proximidad del carbón. Los centros se desplazaron a las faldas de las montañas (Wigan, Bolton, Bury y Oldham). Más tarde, entre 1730 y 1770, los canales influyen enormemente en la estructura de la región, acentuando la importancia del eje central que une Manchester con el mar. En 1830 aparece el ferrocarril de Stephenson (el primero de su clase) que consolida la línea Manchester-Liverpool, salvando la barrera física que existía entre ambas ciudades.

Aunque ferrocarriles y canales han permitido la dispersión, la región está muy bien integrada, con una clara interdependencia entre yacimientos y fábricas. Existe también integración dentro de las propias industrias, sobre todo textiles, cuyos pueblos se encadenan muy claramente desde Wigan y Stockport y de Preston a Colne. Es esta circunstancia lineal, la que aprovecha el planteamiento de ciudad nueva que confederó Preston, Leyland y Chorley.

Ninguna región británica llegó a tan específica especialización como la Lancastria. Esta división del trabajo comienza en los centros principales. Liverpool, como puerto delantero, manipuló siempre el algodón crudo en bruto y Manchester el hilo acabado y la ropa. Otras industrias comenzaron a crear nexos suplementarios, la zona Manchester-Wigan-Oldham la ingeniería de textiles, el Mersey medio y Cheshire la química del teñido.

Liverpool, como puerto, está bastante aislado hacia el oeste, pero sacó provecho del comercio con África y las Indias Occidentales, trayendo consigo la declinación de Chester (escaso de profundidad), a quien tampoco favorecía la pobreza de su zona de influencia. La

necesidad de tener un punto para el abastecimiento del algodón crudo, hizo posible a Liverpool y muchas textiles buscaron el respaldo de su puerto, para facilitarse la exportación; por ello, las industrias frente a los diques portuarios, son todas relativas al manejo de materia prima en bruto y sus primeros procesos.

Manchester es el centro principal de productos acabados, presidiendo una constelación de ciudades industriales situadas a su alrededor. La ciudad creció demasiado rápido para ser prevista y, en el centro, quedaron los grandes comercios, oficinas y almacenes, rodeados por un cinturón de fábricas, al que luego sigue el hacinamiento de las residencias obreras. Los puentes se alejan hacia el sur.

En 1894, la construcción del canal vigorizó aún más su industria, permitiendo traer el algodón al corazón de la ciudad. El canal fue aprovechado por una variedad de industrias, necesitadas de proveerse de materia prima pesada.

Las industrias del hierro, originalmente establecidas en Warrington (hasta donde el río Mersey era navegable) se desplazaron a lo largo del canal, desequilibrando la economía de esta ciudad que, en abril de 1968, fue designada ciudad nueva.

Industrias alimenticias, químicas y la refinería del petróleo, se han ido situando a lo largo del canal, introduciendo la diversificación que ha salvado la región. Esa circunstancia fue aprovechada para crear, en abril de 1964, la ciudad nueva de Runcorn, quien utiliza plenamente las posibilidades del canal. Pero son muchas aún las ciudades que permanecen atadas a una sola industria.

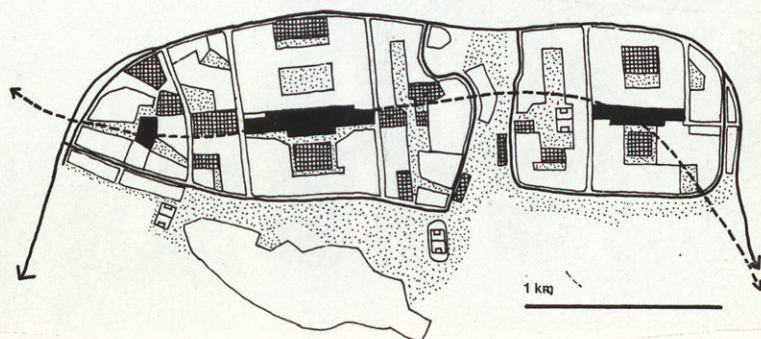
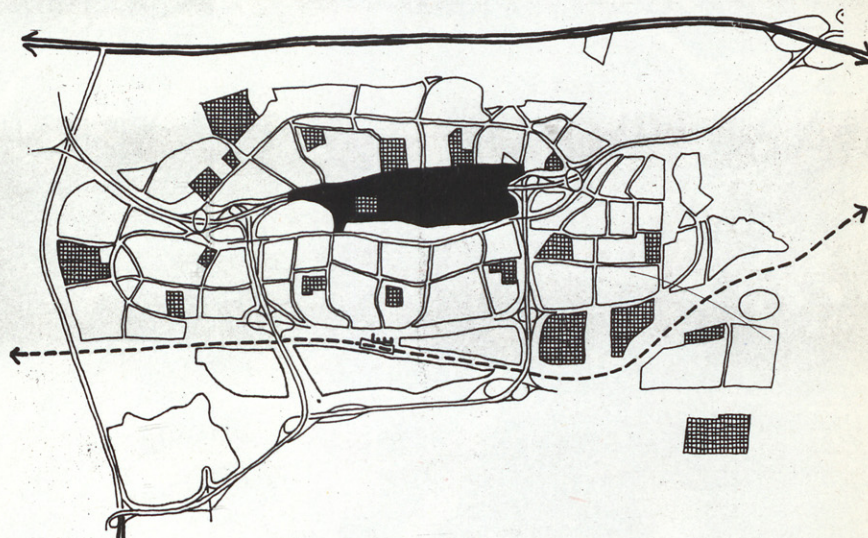
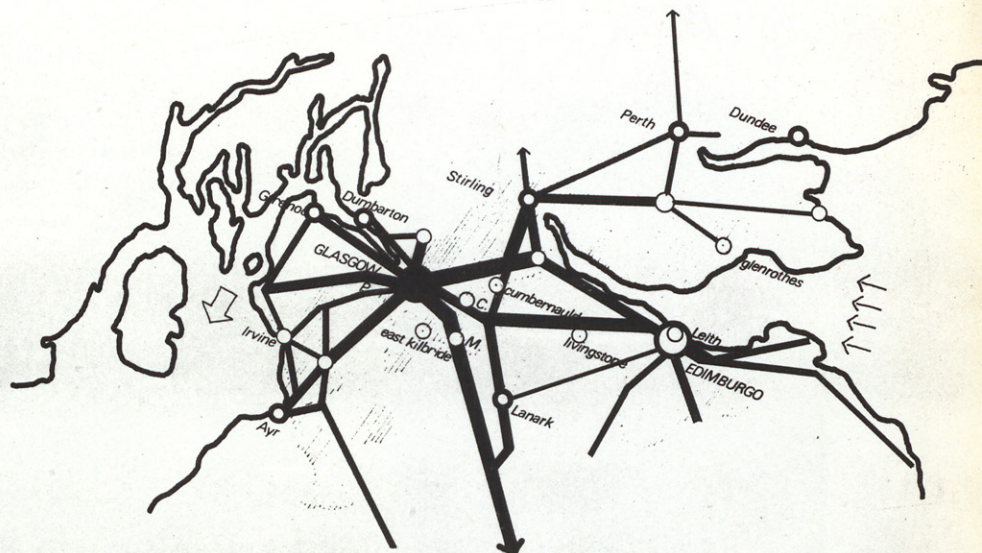
La modernización del canal afectó el urbanismo de Liverpool, cuyo centro en decadencia, ha facilitado el desplazamiento masivo (de clases medias primero y luego obreros) a los bordes del canal. Manchester, por su parte, con un desarrollo también lineal, se escapa hacia Cheshire, rompiendo una figura fuertemente radioconcéntrica que integran numerosas ciudades-dormitorios. A pesar de que la ciudad ha hecho un gran esfuerzo con la construcción de Wythenshawe (90.000 habitantes), la ubicación de las mejores oportunidades de empleo en el anillo que rodea el ruinoso centro, provoca funestas congestiones.

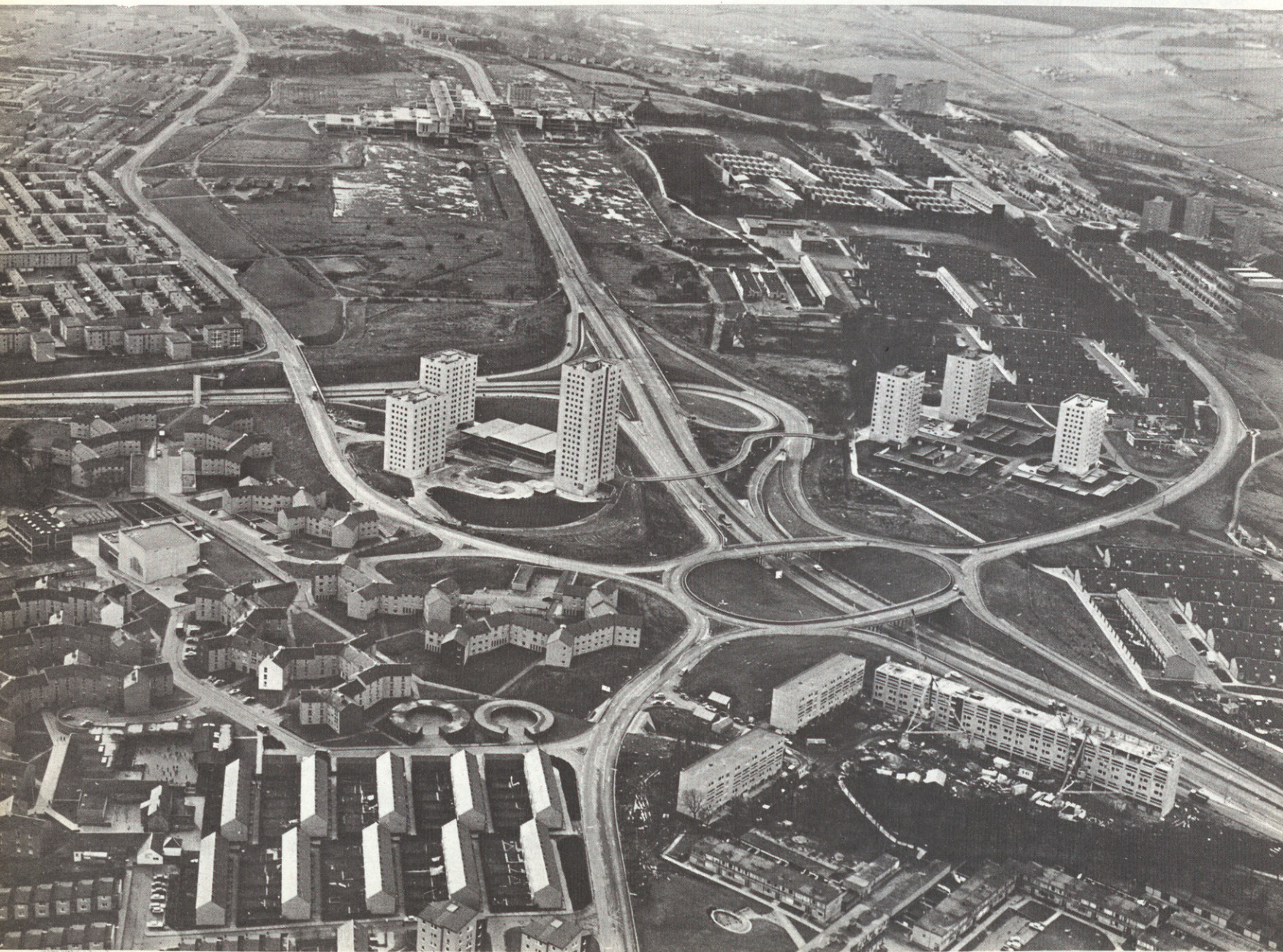
En lo que se refiere al esparcimiento, las zonas de veraneo están alrededor de Blackpool (160.000 habitantes), con buenas playas y excelentes comunicaciones férreas y carreteras. En el caso de Liverpool, las ciudades-dormitorio pueden aprovechar la proximidad de la costa, como Stockport (85.000 habitantes), sitio elegido por los ejecutivos.

RUNCORN CIUDAD NUEVA

En abril de 1964, se designó Runcorn como ciudad nueva, a orillas del canal de Manchester. Fue diseñada para acoger una población de 70.000 personas en 1976, cuyo natural crecimiento la eleva a 100.000 finalizando el siglo.

La consideración principal que reconoce el plan es la vialidad y el sistema colectivo de transporte interior. La primera es una circun-





valación de tránsito rápido, con escasas interrupciones, tangente simultáneamente al canal y a la autopista regional (que une Chester con Manchester y la M6). Posee una característica forma de ocho, que se enlaza frente al centro principal de servicios. El transporte colectivo, se desplaza por una vía sobreelevada para su único uso, que describe círculos concéntricos interiores a la vialidad principal y tiene sus paradas a modo de pequeñas estaciones, en los centros de cada unidad de viviendas y en otros puntos suplementarios.

Las unidades de vivienda (12 nuevas unidades, todas diferentes) albergan grupos de 8.000 personas y están separadas entre sí por calles verdes que, en el círculo este, convergen a un gran parque central,

reserva forestal a escala de la ciudad (50 hectáreas). Sobre las calles verdes, indistintamente de uno u otro círculo, se ubican los institutos de enseñanza media.

Dos líneas férreas atraviesan las zonas residenciales, una de ellas en forma subterránea, la otra, contiene la vieja estación y el antiguo poblado de Runcorn. El centro de la ciudad, es una edificación muy concentrada a ambos lados de la vía de transporte colectivo, flanqueada por estacionamientos para automóviles en varios niveles. De un lado está el centro comercial, que posee un carácter muy cerrado y está formado por una superestructura de retícula cuadrada, del otro, el centro cultural y administrativo, constituido por edificios en torno a patios. Cada unidad de vivienda

(Sigue en pág. 135)

