

SPEAKING OF CHANGING THE FOCUS OF CREATING NEW CITIES IMPLIES TWO BASIC IDEAS.

First, it implies the assumption that the thinking out of new cities nowadays must be brought up to date in a certain way. Their modernization should be done tailoring current economic and social conditions to our world's demographic changes. Secondly, it is obvious that the assumption presupposes a certain major preliminary issue: that we still need new cities, or that new cities will still be created in the foreseeable future. In order to reflect on these suppositions, we should first agree on what "the notion of new cities" really is.

If we attempted to reduce the current notion of the movement of new cities to its essence, we would probably agree that it was a strategy put forward to react against the congestion and unhealthy conditions in industrial society, to attempt to channel urban development in a fairly controlled fashion, subjecting it to physical zoning established beforehand, and to specific social organization and political management.

From their very beginnings, new cities have benefited from a will to experiment with several of their affairs, be they respect for administrative structures, physical organization of space, design of housing and building methods, or application of new technology.

Foreseeably, economic development in general and the development of new cities in particular will become fields offering the private sector much greater participation and intervention than what is now offered in the building and running of highways, railroads, telecommunications networks, and the like. How this situation may affect planning and execution is what we must therefore analyze. Yet some immediate hypotheses (assumptions) seem clear.

- 1. In order for new cities to be created, they will have to be beneficial from a strictly economic standpoint.*
- 2. These conditions will affect their size, location, and the social characteristics of their inhabitants.*
- 3. Under these circumstances, there would be far more opportunity to build new cities as part of a regional strategy than to avoid the effects of dispersion, or excessive congestion in major cities due to their outlying areas, or than to correct the degradation processes of inner cities (by what has been called "new towns in town").*
- 4. These three factors combined affects t can lead to a new strategy to develop "networks of small new cities, easy to sustain, set into a regional model".*

ANA PERPIÑA CARRERA AND JOSÉ IGNACIO GOMEZ CUESTA
SOON TO JOIN THE EDITORS

At its 21 January 1997 meeting, the Trustees of the Madrid Architect's Association (COAM) designated architects Ana Perpiña and José Ignacio Gomez Cuesta to edit the magazine Urbanismo together with Abel Enguita Puebla. These new appointees will join in the editing work as of issue number 31.

Nuevas ciudades: un reajuste actualizado de su enfoque

Hablar de reajustar el enfoque de la creación de nuevas ciudades implica dos ideas básicas. En primer lugar la asunción de que el pensamiento sobre nuevas ciudades requiere hoy cierta especie de puesta al día, adaptado a las actuales condiciones económicas y sociales y a los cambios demográficos del mundo actual. En segundo lugar, es obvio que la asunción da por segura alguna cuestión principal previa: que aun hoy necesitamos nuevas ciudades o que se seguirán creando nuevas ciudades dentro de un futuro previsible. Que crear nuevas ciudades es una estrategia válida para dirigir el desarrollo urbano en ciertos casos de importancia cualitativa y presenta alguna ventaja comparativa clara con respecto a otras alternativas.

Para reflexionar sobre estas suposiciones quizás deberíamos empezar por ponernos de acuerdo sobre lo que "el concepto de nuevas ciudades" es realmente.

Si tratásemos de reducir el concepto contemporáneo del movimiento de las nuevas ciudades a su esencia, probablemente estaríamos de acuerdo en que fue una estrategia formulada como reacción contra las condiciones insalubres y congestivas de la sociedad industrial, para canalizar el desarrollo urbano de un modo bastante controlado, sujeto a una ordenación física definida "a priori", a una organización social y a una política de gestión específicas.

Esta estrategia inducía ex profeso, en zonas de campo abierto donde los precios eran bajos, asentamientos urbanos no espontáneos que contribuyeran a descentralizar tanto los desarrollos residenciales como las actividades productivas y administrativas.

A partir de estas sencillas ideas iniciales, se han introducido muchos cambios a través de las ya décadas de experiencia con nuevas ciudades en diferentes países

Los planificadores creían al principio que las nuevas ciudades deberían proyectarse en parajes campestres con mucho aire fresco, espacios

abiertos y verdor como clara reacción contra las insalubres ciudades industriales. Ligado a esto estaban el énfasis en las densidades bajas, a través de los cuales se intentaba impulsar un "espíritu de comunidad" en los nuevos asentamientos.

El diseño del entorno urbano ha cambiado considerablemente después con el aumento de la posesión de automóviles, y en algunos casos las nuevas ciudades se han diseñado con un énfasis en el cocheo, y en otros, en la previsión del transporte público.

Asimismo, como A.G Watson, Director del Programa de Nuevas Ciudades en el Reino Unido ha señalado recientemente, "el programa de las nuevas ciudades ha sido vulnerable a las modas de diseño y a la política como cualquier otro desarrollo programado" y el énfasis en los aspectos físicos de diseño y construcción ha evolucionado desde las técnicas de edificación basadas en la producción en masa, de hace treinta años, a la atención a unidades más individualizadas y la mejora del tratamiento paisajístico, y con el sector privado, convirtiéndose en un contribuyente principal a la provisión de nuevas ciudades.

Las nuevas ciudades han disfrutado desde su comienzo de la voluntad de experimentar en numerosos asuntos que conciernen a las ciudades: sea respecto a las estructuras administrativas; la organización del espacio físico; diseño de las viviendas y métodos de construcción o aplicación de nuevas tecnologías. Con respecto a su concepción urbanística, las nuevas ciudades tienen en general una apariencia muy diferente de las otras ciudades y la mayor parte de ellas han ensayado su integración con la orografía del lugar, lo que ha producido un esfuerzo bastante detallado en la organización del espacio. Sus centros han sido en muchos casos objeto de concursos específicos de proyectos, de los que se ha aprendido mucho en lo que se refiere a un diseño urbano elaborado. Como reacción al monótono aspecto de grandes extensiones periféricas durante

los años cincuenta, una característica común de la arquitectura de las nuevas ciudades ha sido la tendencia a hacer con ella algo diferente, con el resultado de producir algunas veces una atmósfera que recuerda a los parques de exposiciones.

Las Nuevas Ciudades han sido también expresión de muchas innovaciones tecnológicas en los sectores de la construcción, energético, transporte y comunicación. Han sido campo de experimentación con técnicas de prefabricación; recursos energéticos renovables, geotérmica y energía solar, y en algunos países, la generalización de la calefacción.

En el área del transporte público la experiencia abarca desde las redes individualizadas sobre plataformas separadas, hasta los sistemas totalmente automáticos de vehículos eléctricos, rápidos y ligeros. Finalmente, con respecto a las comunicaciones, las nuevas ciudades han hecho muchos esfuerzos particularmente con respecto a la teledistribución (televisión por cable y radio) con posibilidades a largo plazo para desarrollar nuevos servicios de información y recreativo para las comunidades. Y mientras tanto, ¿cual ha sido la evolución de aquella ciudad industrial cuyos males hicieron nacer nuevas ciudades?

Hoy no podemos hablar, en los países desarrollados, de aquellas ciudades industriales insalubres del siglo XIX en los mismos términos denunciados por Ebenezer Howard, creador de la ciudad jardín, a la que se ha ligado directamente al nacimiento del movimiento de las nuevas ciudades.

Lo que vemos hoy en los países urbanizados es una tendencia general hacia la “contraurbanización”, que significa no ya la dispersión espontánea de los nuevos desarrollos urbanos, alejados de las mayores concentraciones metropolitanas, sino unos crecimientos, comparativamente más altos en las ciudades pequeñas y de tamaño medio.

Aquellas ciudades principales cuyas economías estaban demasiado concentradas en sectores en decadencia han declinado y algunas partes de las mismas, muy considerables en superficies, se han convertido en las degradadas “ciudades interiores” necesitadas de revitalización y renovación. Lo que no puede lograrse actuando fuera, a campo abierto, sino sobre los propios lugares degradados o, sin uso, de la ciudad central.

En otros casos el problema básico es el cambio de escala en el fenómeno urbano. La ciudad

central se ha convertido en sólo una pieza de dinámicas regiones urbanas que sufren en muchos casos los efectos antieconómicos y antiecológicos de una desconcentración incontrolada. Entonces la cuestión es proveer un modelo racional y sustentable para el desarrollo económico a la escala regional.

Considerando todo ello, ¿seguimos necesitando de las nuevas ciudades para hacer frente a estos problemas contemporáneos paradigmáticos? ¿Podemos aún utilizar con provecho el modelo global de creación de nueva ciudad, o son sólo algunas partes diferenciadas de la estrategia o algunas capacidades o especializaciones técnicas desarrolladas con él las que aún son útiles?

Supongamos que la respuesta a esta pregunta fuera “sí, aún necesitaríamos crear nuevas ciudades” ¿Que deberíamos en tal caso reajustar en su planteamiento y puesta en práctica? No importa cual sea su importancia relativa, el movimiento de las nuevas ciudades se ha mantenido como un fenómeno marginal con relación al proceso de urbanización de una país y debido a su propia naturaleza, han sido creadas por actos de voluntad externos procedentes en general de la Administración pública.

Lo que vemos hoy en día a nuestro alrededor en los países desarrollados –debido al énfasis en la reducción de los déficits– es una progresiva reducción del sector público, que se ve obligado a concentrarse en aquellas áreas en que su presencia se necesita estrictamente para la seguridad, la educación y bienestar básico de los ciudadanos.

Es previsible por tanto que el desarrollo económico en general y el desarrollo de nuevas ciudades en particular lleguen a ser campos en los que se ofrezcan a la iniciativa privada una participación mucho mayor en la intervención como la que ya se le ofrece en la construcción y explotación de autopistas, ferrocarriles, redes de telecomunicaciones, etc.

Cómo vaya a afectar esta situación a su planificación y ejecución es, en consecuencia, la cuestión a analizar, pero algunas

hipótesis inmediatas, parecen claras:

1. Para que se creen nuevas ciudades estas tendrán que ser desarrollos provechosos desde un punto de vista estrictamente económico.

2. Estas condiciones afectarán a su tamaño, localización y características sociales de sus habitantes.

3. Bajo estas circunstancias habría más oportunidades para construir nuevas ciudades como parte de una estrategia regional que evite los efectos de la dispersión –o la congestión excesiva de las principales ciudades causada por extensiones periféricas– que para corregir los procesos de degradación de las ciudades interiores (mediante lo que se ha denominado “new towns in town”).

4. Los efectos combinados de estos tres factores pueden dar como resultado una estrategia nueva para desarrollar “redes de pequeñas ciudades nuevas, fácilmente sustentables, encardinadas en un modelo regional”.

Finalmente todavía habrá otra clase de objetivos que conciernen a las “nuevas ciudades que ya existen”:

☐ Conseguir una evolución exitosa de las mismas al estatus de “ciudades viejas”.

☐ Gestionar su capacidad de atracción de actividades económicas.

☐ Utilizar su experiencia acumulada y eficiencia como herramienta para regular el mercado inmobiliario, ofertando sus stocks de suelo aún disponibles para evitar/aliviar los desordenes del desarrollo ex-urbano.

Tal parece por tanto que, incluso en los países desarrollados, aún queda mucho por hacer con las nuevas ciudades –las que hay que crear y las que ya existen– y que en un futuro no muy lejano volverá a ser oportuno plantear una nueva recapitulación sobre este “movimiento”. A este respecto, la sección monográfica desarrollada a continuación pretende constituir una ilustración referida a casos concretos, del balance de programas ya concluidos, y de las motivaciones y prioridades con que están aplicándose o naciendo otros nuevos, en diversas partes del mundo.

NUEVAS INCORPORACIONES A LA DIRECCIÓN

La Junta de gobierno del COAM designó en su reunión del 21 de enero de 1997 a los arquitectos Ana Perpiña y José Ignacio Gómez Cuesta, para dirigir en adelante, junto con Abel Enguita Puebla, la revista Urbanismo.

Los nuevos directores iniciaran su actividad, en la que les deseamos mucho acierto, a partir del próximo número 32 de la revista.