

Viejas formas para ciudades nuevas

Old ways to new cities

Lewis Mumford [1953]

Filiación

Historiador de la civilización (Era Maquinista), discípulo y continuador de Patrick Geddes. Nacido en Nueva York U.S.A. en 1895, fallecido en Amenia, Nueva York en 1990.

Resumen

Escrito de L. Mumford con sus opiniones sobre las *New Towns* inglesas, donde nos recuerda que, por encima de todo, una ciudad es un medio de proporcionar un máximo de contactos sociales y de satisfacciones, y que cuando los espacios se abren con demasiada amplitud y la dispersión es demasiado constante, la gente carece de un escenario acogedor para sus actividades y el teatro de su vida cotidiana queda fuera de foco.

Palabras Clave

Ciudades nuevas; Lewis Mumford, contactos sociales; vida urbana; Ebenezer Howard; Clarence Perry.

Abstract

Writing by Lewis Mumford that presents his views on the english New Towns. He emphasizes on the fact that the city, above all, is a medium that must provide social contact and satisfactions. When spaces within the cities become broader and urban sprawl occurs, citizens are left without comfortable settings for their activities and the "theatre" of their daily life is left out of focus.

Key words

New Towns; Lewis Mumford; social contacts; urban life; Ebenezer Howar; Clarence Perry.

Sumario

N. de R.: subtítulo por Revista de Urbanismo.

Respuestas frente al deterioro urbano

Las *New Towns* inglesas

La proposición de Leonardo da Vinci al duque de Milán

Realizaciones positivas de las *New Towns*

Una mirada lúcida hacia las necesidades, deseos y esperanzas del hombre y la mujer actuales

Por encima de todo, una ciudad es un medio de proporcionar un máximo de contactos sociales y de satisfacciones

[Breve anexo biográfico, por Revista de Urbanismo].

Respuestas frente al deterioro urbano

El London County Council ha estado reemplazando las viejas casas de dos y tres pisos en las zonas de la ciudad más bombardeadas, por casas de departamentos más altas, de seis a nueve pisos, en general en forma de prismas largos y chatos, con ascensores y corredores abiertos que cruzan de uno a otro de sus frentes.

Estos edificios demuestran mucha más imaginación, en lo que respeta a los balcones y ventanales, y en los modelos superficiales de paredes, ventanas y balaustradas, que nuestras tristes similares de Nueva York y Chicago; pero, en esencia, siguen siendo cuarteles y si continúa la reconstrucción en gran escala de un Londres residencial, con una densidad de doscientas personas por cada cuatro mil metros cuadrados, llevaría a una mayor congelación del tránsito y a obstruir los negocios y actividades sociales de la metrópoli.

Ya sus hollados parques muestran las consecuencias de un excesivo tránsito (debido a la superpoblación), y están casi tan dañados como el Central Park, aunque las plantaciones de flores, milagrosamente respetadas por los vándalos, sean tan agradables a la vista como siempre.

En contraste con esto, el gobierno nacional británico desde 1946, ha intentado hacer frente al problema del deterioro urbano en una forma positiva, no congestionando más las áreas centrales de las grandes ciudades o construyendo nuevas viviendas en las lindes suburbanas, sino construyendo una serie de las llamadas New Towns en pleno campo, a una distancia que oscila entre cincuenta y ochenta kilómetros de Londres.

Las New Towns inglesas

Estas New Towns no son suburbios repletos de viajeros con abonos que deben sacrificar una o dos horas diarias en ir y venir de su hogar a la oficina. Son centros independientes que se bastan a sí mismos en forma total, con sus propios mercados y casas de comercio, con sus propios lugares de recreo y escuelas, sus (proyectados) teatros, hospitales y otras instituciones públicas, y –lo más importante de todo- sus propias industrias, trasladadas fuera de las ciudades superpobladas.

Cada una de estas comunidades posee, además de sus extensas áreas de parques y campos de deportes, un amplio cinturón de tierra dedicado a la agricultura que impedirá que se expandan desde adentro, o que sean invadidas desde afuera.

La ley del año 1946 que reglamentó estos centros, estableció una serie de Corporaciones de Desarrollo que, en líneas generales, tienen la iniciativa y las atribuciones de nuestra Port of New York Authority. Se seleccionaron ocho lugares, cerca de Londres, la mayoría de ellos contiguos, o circundando pequeñas poblaciones campestres.

Se prepararon planos para proporcionar, en total, vivienda y trabajo para cuatrocientas ochenta y tres mil personas en ciudades cuya población oscilaba entre diez mil (Aycliffe) y ochenta mil habitantes (Basildon y Harlow). Un tercio de la construcción ya

ha sido realizada. Si no está más adelantada es a causa de que el ritmo de construcción de viviendas y edificios ha descendido durante los últimos años de la década de 1940, como consecuencia de la necesidad que tenía Gran Bretaña de aumentar sus exportaciones. No obstante, ahora se están terminando por año, en estas ciudades, unas doce mil casas o viviendas para cuarenta mil personas.

La idea de aliviar la congestión de las grandes ciudades mediante la construcción de otras de población limitada, no es en realidad, nueva. Este experimento es, sin embargo, la más grande y concentrada empresa en materia de construcción de ciudades que se haya visto desde el siglo XVII, después que Richelieu instaló una pequeña ciudad en la Francia rural y que todos los príncipes absolutistas de Europa comenzaron a fundar nuevas capitales para sí mismos.

La proposición de Leonardo da Vinci al duque de Milán

Existe también otro precedente: hace cuatrocientos cincuenta años Leonardo Da Vinci propuso al duque de Milán la construcción de diez ciudades, de treinta mil habitantes cada una, para aliviar a Milán de su exceso de población. Pero el concepto de la moderna New Town es, sin embargo, un invento netamente británico: es el tipo de sensata innovación que uno puede esperar de un robusto hombrecillo de mejillas rosadas y bigotes de morsa que gastó una buena parte de su vida y de sus modestos ingresos perfeccionando la máquina de escribir e inventando una máquina estenográfica. Hace sólo cincuenta y cinco años ese innovador urbano, Ebenezer Howard, un verdadero londinense nacido bajo el son de las Bow Bells, publicó un libro escrito en un estilo sincero y común, titulado en su primera edición "Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform", y después, proféticamente: "Garden Cities of Tomorrow".

Se debe leer este libro para comprender la política de las New Towns; y esto es importante porque resulta fácil para un incauto norteamericano quedar confundido por las declaraciones que la política de las New Towns y las mismas New Towns, han provocado en Inglaterra. Es así que un norteamericano especialista en ciencias sociales, Harold Orlans, escribió un libro titulado "Utopia Limited", en el cual desarrolla la curiosa tesis de que estas comunidades deben ser una decepción, pues se convierten en ciudades vigorosas, llenas de las tensiones, conflictos, dificultades y compromisos vitales que existen en cualquier parte, en vez de constituir utopías de perfeccionistas.

Howard era un hombre demasiado sensato para alentar las ilusiones que sus críticos le imputan. Su optimismo victoriano estuvo siempre sostenido por su sentido de lo práctico, aunque demostrase en Letchworth y Welwyn que lo que sus contemporáneos consideraban práctico estaba lejos de ser factible.

Howard fue el primero en aplicar inteligencia política al problema del crecimiento y congestión de las ciudades, y no nos legó un fantasioso esquema en un papel, sin el más mínimo concepto de una realidad social o económica, sino una nueva manera de encarar el problema. Buscó remplazar la excesiva expansión, sin un plan definido, de las viejas ciudades por una "colonización" planificada que absorbiera el excedente de población. Para lograrlo, propuso construir amplias comunidades que se bastaran a sí mismas, limitadas en tamaño y densidad de población, pero lo bastante grandes como

para sustentar una variedad de industrias y satisfacer los requerimientos diarios de la población. En estos Centros la tierra es mantenida y controlada por una autoridad pública. Howard también hizo una de las mayores contribuciones al arte de construir una ciudad desde que, en la Edad de Piedra, se idearon las ciudades amuralladas, al sugerir que cada una de estas ciudades estuviera rodeada por un cercado horizontal de tierra labrantía, o "cinturón verde".

Howard llamó a esta nueva forma urbana, "ciudad-jardín", nombre que pudo haber tomado del experimento de la ciudad-jardín de A.T. Stewart, en Long Island, durante los pocos años que vivió en Norteamérica, aunque Chicago, que también conoció, fue una vez llamada la Ciudad-Jardín.

En un capítulo titulado "Ciudades Sociales" Howard reconocía que una sola ciudad-jardín, aunque indispensable como proyecto-piloto, no podía funcionar a causa de su menor población, como una gran ciudad. Comprendía que hay ciertas necesidades –un colegio, un hospital especializado, una orquesta sinfónica- que una comunidad de treinta y dos mil personas, cifra propuesta como máxima, no puede mantener. Por eso sugería que un grupo de ciudades-jardín vinculadas mediante un tránsito rápido podría sostener dichas instituciones especiales y proporcionar asimismo una diversificación industrial, y oportunidades de empleo que hasta ahora sólo las grandes ciudades han podido brindar.

Un conjunto de ciudades-jardín está por fin a punto de existir, al norte de Londres, alrededor de los núcleos proporcionados por Letchworth y Welwyn, las dos ciudades-jardín que Howard ayudó a fundar. Falta aún la nueva estructura administrativa para este grupo de comunidades urbanas, vinculadas entre sí, pero los esquemas físicos ya están a la vista.

Como todo gran inventor, Ebenezer Howard deseaba poner a prueba su idea construyendo un modelo de tamaño natural. Pensaba que si algunos proyectos privados tenían éxito, entonces la ciudad-jardín, así como ocurrió con las líneas ferroviarias experimentales en 1830, podría organizarse en una escala nacional mayor. El hombrecillo de mejillas rosadas tenía la fe que pone en movimiento los bienes raíces, si no a las montañas y –lo que es más notable- que abre los bolsillos de los inversionistas socialmente dispuestos y asegura la cooperación de los tacaños hombres de negocio. Todavía no habían transcurrido cinco años desde la publicación de su libro, y ya se había organizado la "First Garden City Limited" para construir la primera New Town verdadera. Letchworth, a cincuenta y seis kilómetros de Londres; su cincuentenario, en realidad, se cumplió en septiembre de 1953. Pero la idea no fue aceptada en seguida. Letchworth crecía con lentitud y aún no había alcanzado más que a un tercio de la población e industria proyectada en 1919, cuando el impaciente Howard decidió empezar una segunda, Welwyn Garden City, veinticuatro kilómetros más cerca de Londres.



Ciudad de Letchworth
Fte. Google Imágenes

Welwyn progresó con más rapidez que Letchworth pero, durante mucho tiempo, tampoco pudo influir sobre la política gubernamental. Tanto los inversores públicos como los privados continuaban favoreciendo el costoso, antieconómico crecimiento de Londres, expandiendo la ciudad hacia las afueras, trasladando a sus habitantes cada vez más lejos, y a la vez alejándolos del contacto con el campo, alargando los depresivos viajes hasta el trabajo, eliminando los espacios abiertos que existían en la ciudad y construyendo costosas rutas arteriales para que una mayor cantidad de gente pudiera escapar con más rapidez de la verdadera metrópoli que, se suponía, encerraba todas las bendiciones de la civilización.

Fue así como el invento de Howard, a pesar de sus dos exitosas demostraciones, pareció un fracaso. Inglaterra le concedió un título mobiliario en 1927, poco antes de su muerte, pero sabía que a pesar de haber creado un nuevo concepto de la ciudad que influiría en los planificadores de ciudades del mundo entero, no viviría para verlo consumado. La idea siguió su curso: los *snoobs* condenaron a la ciudad-jardín como para "la clase media", mientras que los modernos comunistas del 1930, siguiendo a Moscú, la descartaron como una desviación de "la izquierda" —¿o sería de "la derecha"?—¹.

La decisión de realizar en forma total las ideas de Howard data sólo en 1939, cuando una comisión parlamentaria que estudiaba el problema de la descentralización industrial llegó a la conclusión de que la ciudad-jardín constituía la respuesta más efectiva para la peligrosa superconcentración de las industrias de Londres.

¹ Postdata, 1962: La Unión Soviética ha adoptado ahora, con admiración, el concepto de la ciudad-jardín, después de haberlas visitado los propios planificadores. "Ver para creer".

Luego, la Blitzkrieg de 1940 que demostró la vulnerabilidad de Londres, proporcionó la razón perfecta para el cambio. Casi sin discrepancia, todos los partidos políticos aceptaron después de la guerra, la necesidad de reducir la congestión de las grandes ciudades mediante la construcción de nuevos centros poblados. Entonces recordaron a Howard.

Los más capaces de la nueva generación urbanista, entre ellos William (ahora Sir William) Holford, y Gordon Stephenson acudieron en seguida al nuevo Ministerio de Planificación de la Ciudad y del Campo y pareció que las New Towns, no sólo serían nuevas en su constitución política y social, sino también en expresión arquitectónica.

Hasta ahora, esta última esperanza ha sido frustrada en parte. Por razones difíciles de investigar, las mentes más creadoras desaparecieron del Ministerio y aunque algunos arquitectos capaces fueron llamados a colaborar, las New Towns sólo por excepción expresan los nuevos principios de planificación moderna o las nuevas necesidades y posibilidades de la vida contemporánea.

Realizaciones positivas de las New Towns

Las New Towns, a pesar de todo, han incorporado algunas realizaciones positivas y podré demostrar mejor lo que son –así como aquello que les falta- presentando al lector un cuadro complejo.

Esta ciudad hipotética está situada en campo abierto, cerca de una línea importante de ferrocarril e incluye una aldea ya existente que ayuda a alimentar y proporciona sus servicios a la nueva comunidad, mientras está en construcción.

A causa de las prioridades del gobierno sobre los materiales, el centro cívico en la actualidad es, por desgracia, la parte menos desarrollada y esto tiende a disminuir la impresión estética del espectador. En cambio, la zona industrial tanto por su despliegue como por sus edificios, ofrece una gran vitalidad arquitectónica, ya sea que las fábricas pertenezcan a las corporaciones o las construya la Development Corporation de ciudades y las alquile, ellas ocupan lugares espaciosos, con accesos bien situados para los edificios de la administración, y su arquitectura es a menudo creadora, fresca, vigorosa y alegre.

Si uno llega a una New Town desde el espantoso Black Country o desde las más sórdidas zonas industriales de Londres, el contraste es casi increíble. La experiencia de Inglaterra en el planeamiento de zonas comerciales –nombre dado a zonas industriales similares a nuestros más recientes parques industriales, destinados en especial a facilitar la producción y el transporte– ha mantenido la New Town en condiciones de eficiencia. La zona industrial del centro queda a una distancia de sólo quince minutos de bicicleta del área residencial más remota, a pesar de que la baja densidad de la población disperse mucho a sus habitantes.

Los planos para la New Town incorporan con frecuencia una idea apenas sugerida por Ebenezer Howard, proyectándola como una serie de barrios, cada uno con su propia escuela elemental y campos de deportes, y separados unos de otros por cercos o franjas de césped.

Este concepto de barrio, bien definido por primera vez por un norteamericano, Clarence Perry, constituye una amplia y radical desviación, pero a causa de que el modelo es en esencia indeterminado, la innovación resulta, tanto práctica como visualmente, menos efectiva de lo que debiera ser.

La segunda característica es la gran cantidad de tierra destinada no sólo a las escuelas y campos de deportes –lo que es obligatorio en virtud de la nueva Ley de Educación– sino también a parques o prados de la comunidad. Esto sería muy elogiable si no se perdiera tanto espacio también en amplias aceras a lo largo de las calles y jardines privados, en los frentes. Como consecuencia, las casas de dos pisos se encuentran a menudo colocadas a la distancia que exigiría una casa de departamentos de ocho pisos.

En su rebelión contra la congestión y sordidez, temo que una generación hambrienta de espacio haya desarrollado ojos que son más grandes que su estómago. Esas aberturas no sólo limitan el urbanismo, sino que disminuyen también la amenidad social y resultan, desde el punto de vista económico, un despilfarro. Por desgracia, los espacios abiertos tan comunes en la Inglaterra de la década de 1920 –hileras rectas de casas con jardines en el frente suficientemente grandes como para preservar la intimidad y jardines posteriores para plantar legumbres– han sido aceptados por casi todo el mundo. Pero incluso aceptando que una densidad uniforme de doce casas por cada cuatro mil metros cuadrados sea muy satisfactoria, podrían realizarse variaciones en el modelo, como lo demostró el urbanista Sir Raymond Unwin en su Hampstead Garden Suburb, en el noroeste de Londres, hace más de cuarenta años.

El desconocimiento de los últimos estudios de Unwin, por no citar los equivalentes norteamericanos de las New Towns, como Radburn y Greenbelt, y la aparente ineptitud para trazar divisiones alternadas, hacen que las New Towns sean monótonas sin necesidad alguna.

Inclusive en otros esquemas británicos contemporáneos para vivienda, como el de Wrexham, en Gales, he visto innovaciones en algunos proyectos comunales que están ausentes en las New Towns. En realidad, el antiguo Oxford con sus enormes manzanas de colegios y sus campos de deportes, tiene mucho que enseñar a los urbanistas modernos. Se reconoce que en los barrios residenciales se alcanza un alto nivel de decencia cívica.

Las casas de dos pisos, en general de ladrillos, y algunas veces revestidas de estuco o azulejos, están alineadas en hileras cortas, de cuatro a ocho casas cada una, con garajes o una alta pared en el jardín que las reúne; a veces hay grupos de departamentos de tres y hasta seis pisos; en la New Town de Harlow hay un edificio de diez pisos que se levanta en un pedazo de terreno alto, rodeado de césped, que domina totalmente el lugar, como un castillo o una iglesia de la Edad Media. Pero, en general, prevalecen los edificios de dos pisos. A veces tienen un techo a dos aguas, otras un tejado en pendiente, pero cualquiera sea el techo utilizado, se parecen mucho. Hasta los espacios abiertos son semejantes. Frente a cada casa hay, casi siempre, un jardín que ocupa unos cuarenta metros cuadrados; detrás, oculto a la vista de los transeúntes, hay otro jardín de casi doscientos metros cuadrados. Las medidas de muchos lotes para vivienda en Manhattan son de unos ciento ochenta a

doscientos metros cuadrados, de manera que estos lotes tienen casi la mitad de la dimensión de los que se utilizan en Inglaterra para casas de la misma superficie cubierta. Jardines de este tamaño proporcionan muchísimo lugar para cultivar una considerable cantidad de verduras y satisfacen la pasión británica por los arbustos y las flores. La administración de estas ciudades señala que la migración de las industrias ha sido ayudada por estos espaciosos jardines, que han persuadido a los obreros que de otro modo no se hubieran sentido tentados a dejar las ciudades, si sólo se les hubiera ofrecido un departamento mejor equipado. La explicación es exacta, con toda probabilidad, pero no justifica del todo la uniformidad del sistema.

Esta vivienda de tipo *standard*, aunque muy superior a cualquier otra ofrecida para la masa de la población en Inglaterra antes de 1920, e igualmente superior en sus conceptos principales a las mejores viviendas norteamericanas para grupos de gente de análogos ingresos, tiene los defectos inherentes a sus virtudes.

Fue ideado como una evasión de las ciudades oscuras, superpobladas y llenas de humo, y proyectado teniendo en cuenta más la intimidad que la sociabilidad, la espaciosa soledad y el aislamiento doméstico más que la comunicación fácil y la cooperación entre los vecinos.

Y en tanto que florecen toda clase de clubes y asociaciones en las New Towns, hay poco en el plan para facilitar su funcionamiento sobre una base informal. Estas higiénicas viviendas descuidan, por ejemplo, el hecho de que en la actualidad, a causa de la escasez de servicio doméstico, las mujeres inglesas de todas las clases sociales necesitan ayuda en sus tareas, lo mismo que las mujeres norteamericanas; y para que funcione el sistema de las "baby-sitters", atención de niños, lavado colectivo de ropas y cualquier otro tipo de cooperación informal, deben inventarse mejores sistemas en las agrupaciones de casas. Y no solo eso, sino que deben idearse sistemas más accesibles que los grandes y supercentralizados hospitales para el cuidado de los enfermos y de las mujeres encintas.

Una mirada lúcida hacia las necesidades, deseos y esperanzas del hombre y la mujer actuales

Lograr un nuevo molde no consiste en cambiar, en forma ocasional, techos inclinados por losas horizontales, ventanas pequeñas por otras más amplias o una hilera horizontal de viviendas para una sola familia por una docena de filas de casas, una encima de la otra en un edificio alto. Esos son cambios superficiales y en el caso de los departamentos de gran altura, está lejos de constituir un progreso. Cuando se descuidan cuestiones más esenciales, este tipo de modernismo y de urbanismo superficial, resulta un sarcasmo. Estos planificadores necesitan dirigir una mirada lúcida hacia las necesidades, deseos y esperanzas del hombre y la mujer actuales, y encontrar fórmulas que resuelvan esas necesidades en toda su diversidad. La falta de esta actitud mental es la causante de que la vivienda en las New Towns siga siendo semejante a centenares de otros lugares de desarrollo suburbano británicos.

Es posible que sea injusto criticar los pocos centros comerciales y mercados que he visto en estas New Towns porque se están construyendo otros mejores. En general, poseen galerías cubiertas, con arcadas, a lo largo de los negocios, pero exceptuando

esto, hasta los mejores parecen haber sido concebidos sin tener en cuenta las exigencias de una época motorizada o del tránsito futuro. En ninguna parte se encuentra la separación de las zonas para peatones de las playas de estacionamiento y avenidas para los automóviles, que no esperaría encontrar en una New Town del siglo XX; en ninguna parte se separa en forma racional a los peatones del tránsito rodado, utilizando la supermanzana o la calle cul-de-sac; es muy raro encontrar parques y senderos interiores para peatones, como los trazados por el precursor Unwin en su Hampstead Garden Suburb.

Como resultado, las New Towns, aunque más higiénicas y agradables que cualquiera de los otros barrios existentes para gente de ingresos similares, constituyen brillantes lugares comunes. Pero la crítica inglesa de moda –que insiste en que quitan demasiado terreno que debiera destinarse a la agricultura- es ciega. Nunca he visto tal cantidad de espacio urbano cultivado en forma más intensa, ni más rico en cosechas. El rendimiento en materia de legumbres es, sin duda alguna, mucho más alto que cuando la tierra era un campo abierto dedicado solo a la agricultura.

Una crítica más válida es la de que esos nuevos centros quitan demasiada tierra al uso social y que, para evitar la congestión, olvidan las virtudes sociales que trae consigo la concentración. Se comprende que los administradores prudentes vacilen antes de realizar costosos experimentos basados en esquemas teóricos, por temor a gastar tanto dinero como los franceses en el monumento de Le Corbusier a Le Corbusier, en Marsella, una escultura abstracta sutilmente disfrazada de proyecto de vivienda.

Pero los hombres que están construyendo las New Towns han pasado por alto demasiados proyectos, ya probados, de planeamiento urbano o los han aplicado sin mayor entusiasmo. Como resultado han obtenido una monotonía y sub-urbanismo sin gracia, en lugar de las alegres y frescas formas ciudadanas que pudieron haber concebido o, por lo menos, la sobria excelencia lograda en Lansbury Neighbourhood, en Londres.

Las fértiles e importantes ideas de Howard nacieron a la vida, sólo en parte, en la primera tanda de New Towns. La posibilidad técnica y administrativa de descentralización en gran escala quedó demostrada y admitida. Y esto, por sí solo, no es una contribución pequeña para el estadista urbano. En sus principales delineamientos estructurales, las New Towns son realmente nuevas: la franja verde que rodea el barrio, los barrios mismos, la zona industrial bien aislada, el centro cívico y, por encima de todo, un mejor equilibrio de las funciones humanas en una unidad urbanística que en parte se basta a sí misma, con una base económica independizada de Londres. En su estructura y función social la New Town es, sin duda alguna, una ciudad, no es simple segmento como un suburbio residencial.

Por desgracia, estas innovaciones sociales no han hallado todavía su equivalente forma arquitectónica, que a su vez reflejaría y valorizaría las actividades diarias de sus habitantes. Un plan "standard" bastante bueno, resultó el enemigo de una forma más flexible, más variada e imaginativa, para no hablar de una concepción ideal.

Por encima de todo, una ciudad es un medio de proporcionar un máximo de contactos sociales y de satisfacciones

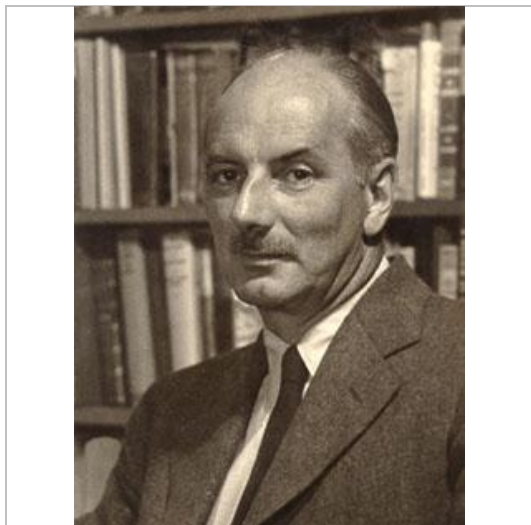
Se ha perdido algo importante en los nuevos diseños de los antiguos pueblos y aldeas que a menudo rodean estas New Towns, algo que necesita ser comprendido y adaptado.

El hecho es que una ciudad no constituye, en primera instancia, un medio de proveer a cada habitante de un jardín y una huerta, aunque los jardines deberían ser parte integrante de toda ciudad moderna. Por encima de todo, una ciudad es un medio de proporcionar un máximo de contactos sociales y de satisfacciones. Cuando los espacios se abren con demasiada amplitud y la dispersión es demasiado constante, la gente carece de un escenario para sus actividades y el teatro de su vida cotidiana queda fuera de foco.

Como cualquier otra cosa amable, los espacios públicos abiertos y los jardines particulares deben ser concebidos dentro de una escala de conjunto. Las New Towns no demuestran todavía lo que debe ser la ciudad moderna porque los nuevos planificadores estaban en una posición de rebeldía contra la congestión y la suciedad, en vez de estar enamorados del orden urbanístico y la cooperación.●

Fte.: MUNFORD, Lewis, 1953. "Viejas formas para ciudades nuevas". En: MUNFORD, Lewis, 1966. *La carretera y la ciudad*. Ed. EMECÉ, BS. Aires - Barcelona, 320 págs. (Cap. III, pp. 39-50).

[Breve anexo biográfico, por Revista de Urbanismo]



LEWIS MUNFORD (1895-1990)

Fte.:Google Imágenes

Historiador de la civilización, nacido en el Estado de Nueva York, Estados Unidos, estudió en el City College of New York, en la Columbia University, en la New School for Social Research. Especialista en la era maquinista, discípulo y continuador de Patrick Geddes; como su Maestro pensaba que ningún libro podía sustituir la experiencia y observación personal respecto de la realidad. Autor de *The Story of Utopias* (1922), *Sticks and Stones* (1924), *The Brown Decades* (1931), *Technics and Civilization* (1934, primer volumen de un conjunto titulado "*The Renewal of Life*"), la gran obra *The Culture of Cities* (1938), respecto de la cual, *The City in History* (1961), constituye su conclusión y sistematización; *The Condition of Man* (1944); *The Conduct of Life* (1951); *The Highway and the City* (1963). Mumford, quien alcanzó un profundo conocimiento de la realidad del siglo XX, situó el problema del urbanismo en todas sus dimensiones culturales e históricas, rechazando, tal como lo había hecho su Maestro, Sir P. Geddes, el enfoque sólo técnico. Fue miembro fundador del Regional Planning Association of America (1923), con Henry Wright y Clarence Stein; fue investigador para The New York Housing and Regional Planning Commission; secretario de la Community Planning Commission del American Institute of Architecture. Fue profesor en la Universidad de Pennsylvania (Planificación Urbana, 1951-56), Harvard, Princeton, Yale, North Carolina University. Ejerció profunda influencia en los países anglo-sajones especialmente por su labor como periodista. Crítico de la Arquitectura y del Urbanismo del New Yorker. Colaborador de medios especializados: *Journal of the American Institute of Architecture*, *Architectural Record*, *Architecture*, *Landscape*, *Sociological Review*, entre otras.

Reseña biográfica por M.I.P. a partir de:

CHOAY, Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Editions du Seuil, 1965.

INSOLERA, Italo, "Lewis Mumford 1895-1990. Uno 'scrittore' tra cultura e storia della città", en: *Urbanistica*, N°97, diciembre de 1989, pp.101-102.