

New Towns

Experimentaciones en la vivienda colectiva británica



New Towns.
Experimentaciones en la vivienda colectiva británica

Ana Muñoz Iñigo

Trabajo fin de grado (TFG) / Grado de estudios en Arquitectura / Unizar-EINA

Directora: Noelia Cervero

Curso Académico 2024-2025

Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a mi directora, Noelia Cervero Sánchez, por su apoyo, orientación y disponibilidad a lo largo de todo este trabajo. A todas las personas que han contribuido, de una forma u otra, a que este trabajo sea posible. En particular, a Miguel, Teresa y Enrique, por haber hecho posible mi estancia en Londres y, sobre todo, por haberme transmitido su pasión por la arquitectura.

Resumen

I. Introducción

1. Justificación personal y académica
2. Metodología

II. New Towns. Un nuevo hábitat social

1. Contexto histórico y social: Gran Bretaña en la posguerra
2. La crisis de la vivienda y las respuestas arquitectónicas
3. Nuevas tendencias arquitectónicas y urbanísticas: El Team X
4. New Towns inglesas

III. Casos Estudio

1. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960
2. Marquess Road State, Londres, Darbourne and Darke, 1966
3. South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967
4. Southgate Estate, Runcorn New Town, James Stirling, 1977

IV. Consideraciones finales

1. Escala Territorio
2. Escala Conjunto
3. Escala Edificio
4. Escala Unidad de Vivienda

V. Referencias bibliográficas

New Towns.

Experimentaciones en la vivienda colectiva británica

Este trabajo presenta un enfoque comparativo de cuatro complejos residenciales construidos en el Reino Unido después de la guerra, en el marco del programa de Nuevas Ciudades y las políticas públicas para la vivienda colectiva. El propósito crítico es entender cómo distintos arquitectos británicos reaccionaron, desde diferentes principios teóricos y escalas de operación, a los problemas urbanos, sociales y de vivienda de su tiempo y qué contribuciones siguen siendo relevantes para la discusión contemporánea actual sobre la vivienda colectiva.

La discusión se presenta en torno a cuatro estudios de caso: Slough Lane, 1966; Marquess Road Estate, 1976; Thamesmead, 1967; y Southgate Estate, 1977. Estos proyectos han sido elegidos porque pueden visibilizar diversos enfoques de diseño, modelo urbano y tipología residencial dentro de un mismo contexto histórico: la voluntad de reinventar la vivienda social en un contexto de reconstrucción, escasez de recursos y revolución cultural.

La metodología utilizada sigue un enfoque multiescalar, organizado en cuatro niveles de análisis: territorio, conjunto, edificio y vivienda. Esta configuración permite una interpretación de cada caso desde su inserción urbana hasta su acabado doméstico, considerando tanto los planos dimensionales como los espaciales, constructivos y simbólicos. El trabajo se apoya en un importante proceso de redibujo crítico, que ha sido fundamental para completar la escasa documentación original, homogeneizar la representación de los proyectos y profundizar en su lectura arquitectónica. De esta manera, ha sido posible establecer patrones de diseño, relaciones espaciales y jerarquía de funciones indetectables en los materiales previos.

En los casos estudiados, se ha analizado la relación entre espacios públicos y privados, estrategias de acceso, organización de la circulación, morfología urbana, diversidad tipológica y materialidad de la construcción. Desde este punto de vista comparativo, el trabajo propone similitudes y diferencias en las propuestas que, aunque parten de contextos particulares y arquitectos diferentes, comparten una voluntad necesariamente común: construir una nueva forma de vivir juntos, colectiva, más humana, más densa y más integrada en la ciudad.

Las conclusiones del trabajo subrayan el valor arquitectónico, urbano y cultural de estas experiencias. Proponen soluciones aún en uso para equilibrar las demandas de los desafíos actuales: viviendas asequibles; recuperación de un espacio público como espacio de encuentro; propuesta de una flexibilidad tipológica; búsqueda de una escala intermedia más propicia para la vida colectiva. Por lo tanto, defiende la relevancia de estas arquitecturas como referencias modernas y sugiere su revisión crítica como una herramienta potencialmente útil para replantear el pensamiento proyectual sobre la vivienda colectiva.

New Towns.

Experimentation in British collective housing

This study presents a comparative approach to four residential complexes built in the UK after the war, within the framework of the New Towns programme and public policies for collective housing. The critical purpose is to understand how different British architects reacted, from different theoretical principles and scales of operation, to the urban, social and housing problems of their time and what contributions remain relevant to the current contemporary discussion on collective housing.

The discussion is presented around four case studies: Slough Lane, 1966; Marquess Road Estate, 1976; Thamesmead, 1967; and Southgate Estate, 1977. These projects have been chosen because they can make visible diverse approaches to design, urban modelling and residential typology within the same historical context: the desire to reinvent social housing in a context of reconstruction, resource scarcity and cultural revolution.

The methodology used follows a multi-scale approach, organised into four levels of analysis: territory, complex, building and dwelling. This configuration allows an interpretation of each case from its urban insertion to its domestic finish, considering both the dimensional and the spatial, constructive and symbolic levels. The work is based on an important process of critical re-drawing, which has been fundamental in completing the limited original documentation, homogenising the representation of the projects and deepening their architectural interpretation. In this way, it has been possible to establish design patterns, spatial relationships and hierarchy of functions undetectable in the previous materials.

In the cases studied, the relationship between public and private spaces, access strategies, circulation organisation, urban morphology, typological diversity and construction materiality have been analysed. From this comparative point of view, the work proposes similarities and differences in the proposals which, although they are based on particular contexts and different architects, share a necessarily common will: to build a new way of living together, collective, more human, denser and more integrated in the city.

The conclusions of the work underline the architectural, urban and cultural value of these experiences. They propose solutions still in use to balance the demands of today's challenges: affordable housing; recovery of a public space as a meeting place; proposal of a typological flexibility; search for an intermediate scale more conducive to collective life. It therefore defends the relevance of these architectures as modern references and suggests their critical revision as a potentially useful tool for rethinking design thinking on collective housing.

I. Introducción



Fig. 1. Saint Catherine's College, Oxford, Arne Jacobsen, 1959-1964. Entrada, 2024

Este trabajo surge de una experiencia personal. Hace dos años tuve la oportunidad de encontrar un trabajo en un estudio de arquitectura en Londres, y gracias a ello he podido vivir allí durante dos veranos consecutivos. Fue allí donde empecé a interesarme por la arquitectura británica. Cuando llegó el momento de pensar en el Trabajo de Fin de Grado, vi una oportunidad para convertir esa experiencia personal en una vía de investigación.

Había dos temas que me interesaban especialmente. Por un lado, la manera en que la arquitectura responde a los cambios sociales. Recuerdo que en una clase de Composición II, la profesora Lucía Pérez nos pidió reflexionar sobre qué era la arquitectura para nosotros. Desde ese momento he leído muchas respuestas de distintos arquitectos a esta pregunta y aunque la mía sigue en constante evolución, hubo una que me pareció muy interesante. Thom Mayne, ganador del Premio Pritzker en 2005, dijo “La arquitectura expresa lo que somos como cultura. Si miramos atrás a los iconos de construcción, eso nos hablará de los valores de la sociedad. Tenemos, por otro lado, la arquitectura decorativa, pero para mí la más importante es la que habla de nuestro tiempo. La arquitectura es didáctica, ves un edificio y te hace pensar en un fragmento de la historia.” (Mayne, 2009)

Me pareció que esta frase tenía mucho interés, porque plantea que un edificio puede hablar no solo del contexto físico en el que se construye, sino también del momento cultural y social. Esta reflexión también me vino a la cabeza cuando leí *La buena vida* de Iñaki Ábalos, una de mis primeras referencias como estudiante de arquitectura, y que también plantea una mirada sobre la vivienda, la vida cotidiana y la arquitectura como reflejo de nuestra manera de habitar. Son temas que he ido recopilando en mi memoria, pero que durante la carrera no había encontrado el momento de analizar con profundidad.

Con estas dos ideas en mente, la experiencia personal y el interés por cómo la arquitectura se relaciona con los cambios sociales, decidí centrarme en una arquitectura que hubiese sido una respuesta clara a un momento de transformación. Y esa arquitectura debía ser británica.

La investigación fue tomando forma con el estudio de las New Towns inglesas. En ellas, se reúnen muchos de los temas que me interesan: ciudad, vivienda colectiva, nuevas formas de vida, espacio público, etc. Todo ello, enmarcado en un momento histórico muy concreto. Empecé a buscar casos que me permitiesen profundizar en estas cuestiones. Tenía claro que no quería estudiar proyectos de forma aislada, me parecía mucho más interesante poner en relación una selección de proyectos planteados en contextos urbanos diferentes dentro de un mismo contexto social, afrontando problemas comunes: la necesidad de repensar la vida colectiva, la relación entre espacio privado y espacio público. Los proyectos seleccionados no comparan una misma escala ni una misma solución formal. Pero tienen en común, lo que más me interesa, que todos pertenecen al mismo momento: un tiempo de urgencia social que hacía necesario el desarrollo de nuevas ideas. Desde ahí, el análisis busca entender no solo las decisiones de diseño, sino también el contexto y las nuevas soluciones habitacionales propuestas.

Frente a una bibliografía que mayoritariamente estudia estos conjuntos de forma individual o fragmentada, esta investigación propone una lectura comparativa. Con ello, no solo se aspira a entender mejor cada caso, sino también recuperar su valor y su vigencia. Ya que los temas que planteaban entonces, la calidad de la vivienda colectiva, el papel del espacio común o la vida urbana, siguen siendo preguntas muy actuales.

El desarrollo de este trabajo comienza con una revisión bibliográfica amplia, que busca entender el contexto en el que surgieron las arquitecturas residenciales británicas del periodo de posguerra. Para ello, esta revisión se estructura en torno a cuatro líneas principales:

- En primer lugar, el contexto histórico y social del Reino Unido tras la Segunda Guerra Mundial, marcado por la destrucción del tejido urbano, el crecimiento de la población y la necesidad urgente de una vivienda digna y accesible.
- En segundo lugar, la crisis habitacional y las respuestas institucionales que se impulsaron desde el Estado, a través de grandes programas de vivienda pública y nuevos modelos de planificación.
- En tercer lugar, el impacto del Team X y su crítica al urbanismo moderno, cuyas ideas influyeron en la forma de proyectar la vivienda colectiva, otorgando una nueva centralidad a la experiencia del peatón, la escala intermedia y la vida comunitaria.
- Por último, la evolución de las New Towns inglesas, sus objetivos, transformaciones y contradicciones internas.

Esta base teórica no solo permite contextualizar el fenómeno urbano y residencial del que parte el trabajo, sino también detectar un vacío académico en cuanto al análisis comparado de este tipo de conjuntos. Aunque existen estudios individuales, son pocos los que analizan de forma transversal estos desarrollos, ni se hace desde un enfoque que conectando las escalas. Con esta intención de articular distintas miradas sobre la vivienda colectiva, se realiza una selección de cuatro casos de estudio:

- Marquess Road Estate, Londres, Darbourne and Darke, 1967
- Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960
- South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967
- Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1968

Estos cuatro casos resultan representativos de los conjuntos urbanos localizados hasta el momento y de las formas de intervención impulsadas por la Administración. Los criterios de selección responden tanto al interés arquitectónico de cada conjunto como a su capacidad para representar enfoques diversos dentro del problema de la vivienda colectiva británica. Se tienen en cuenta operaciones de regeneración urbana, que suponen una intervención en la ciudad construida, como sucede en Marquess Road Estate, y junto a ellas, grandes planes de expansión residencial situados en áreas de nuevo crecimiento, como Southgate State en Runcorn. Con esta diversidad de casos de estudio se analizan planteamientos complementarios en tales aspectos y se ponen en relación intervenciones de escalas diversas. Es precisamente esta variedad en la escala de las intervenciones la que justifica el orden en el que se presentan y desarrollan los casos. Se comienza con Slough Lane, una actuación de pequeña escala realizada por Clifford Wearden en 1960. A continuación, se analiza Marquess Road Estate, proyectado por Darbourne and Darke en el barrio de Islington, que plantea una intervención de mayor envergadura en comparación con la anterior. El tercer caso, South Thamesmead, introduce una escala urbana, ampliando aún más el alcance de la intervención. Finalmente, se estudia Southgate, Runcorn, que representa el ejemplo más significativo de una operación a gran escala dentro de la planificación de una *New Town*.

La investigación se apoya en fuentes documentales procedentes del Royal Institute of British Architects (RIBA), archivos digitales, bibliografía histórica y catálogos especializados de universidades españolas, como la Universidad de Zaragoza y la Universidad Politécnica de Madrid, e inglesas como la Universidad de Liverpool.

Uno de los desafíos clave del trabajo es la escasa documentación encontrada. Los planos disponibles, fotografías y textos varían mucho entre casos, tanto en escala como en claridad. Por esta razón, ha sido necesario desarrollar un lenguaje gráfico y unas escalas comunes, mediante el redibujo de cada conjunto. Lejos de ser una tarea meramente técnica, el proceso de dibujo resulta una herramienta fundamental para abordar el análisis, debido a que permite: deducir relaciones espaciales, reconstruir tipologías, identificar patrones de acceso y explorar vínculos entre vivienda y espacio público. Dibujar ha sido por tanto en este trabajo, una forma de pensar: a través de esta práctica se han podido descubrir lógicas de proyecto que no se mostraban de forma explícita en la documentación original. Asimismo, ha permitido deducir cuestiones clave para definir los sistemas de agregación y tipologías propias de los distintos casos, que en ocasiones no habían sido graficadas en las publicaciones e investigaciones previas. Con ello, se ha generado un material gráfico necesario para vertebrar el análisis de cada caso y analizarlo en profundidad. El dibujo es al mismo tiempo un medio imprescindible para desarrollar la investigación y un fin, que permite mostrar resultados de la misma.

El análisis de los casos se ha estructurado en cuatro escalas, que realizan un acercamiento progresivo desde lo urbano hasta lo doméstico:

-Escala territorio: sitúa cada conjunto dentro del tejido urbano o del masterplan de la New Town. Se analiza su relación con la red viaria, los equipamientos, las zonas verdes y el contexto inmediato. En algunos casos, esta escala es esencial para entender cómo se integra la propuesta en una visión más amplia de ciudad funcional y planificada.

-Escala conjunto: examina la organización general del tejido residencial: la jerarquía de accesos, los recorridos pe-

tonales, la estructura de los bloques y la articulación con el espacio público. Aquí se evidencian las estrategias proyectuales que transitan entre lo colectivo y lo doméstico.

-Escala edificio: desciende a la lógica del bloque, observando la relación entre estructura, materialidad, accesos, circulación y forma. Esta escala permite estudiar cómo cada arquitecto resolvió las cuestiones del acceso, la densidad y la relación entre vivienda y comunidad.

-Escala vivienda: por último, se analiza la organización interna de cada tipo de vivienda: cómo se distribuyen los usos, qué relación hay entre lo público y lo privado, qué grado de flexibilidad tienen los espacios y cómo se relacionan con el exterior. Esta escala es clave para entender los objetivos habitacionales de cada proyecto.

Junto al análisis individual de cada proyecto, el trabajo plantea una lectura transversal entre casos, guiada por las distintas escalas. Comparar conjuntos de densidades diversas ha permitido explorar cómo el resultado y evolución de estrategias similares, como la separación de circulaciones, la introducción de pasarelas elevadas o la modulación estructural, en contextos diversos. Esta mirada comparativa aporta nuevas valoraciones y argumentos a la discusión sobre la vivienda colectiva, para detectar patrones comunes y diferencias significativas.

Este trabajo propone una metodología que combina la investigación teórica con el análisis gráfico, la reconstrucción crítica y el estudio de conjunto con la materialidad y la habitabilidad de cada célula de vivienda. Frente a una visión simplificada o fragmentada de estas arquitecturas, se plantea una lectura atenta que ponga en valor su complejidad, sus logros y sus limitaciones, desde una perspectiva proyectual pero también cultural y social.

II. New Towns. Un nuevo hábitat social



Fig. 2. Londres durante la guerra, 1940

1. Contexto histórico y social: Gran Bretaña en la posguerra

Al concluir la Segunda Guerra Mundial en 1945, Gran Bretaña enfrentaba una situación complicada. Las ciudades habían sufrido bombardeos devastadores, intensos y prolongados, sobre todo durante el Blitz que la Luftwaffe alemana realizó sobre Gran Bretaña entre 1940 y 1941. Londres perdió cerca de un tercio de su vivienda, y en algunas localidades la destrucción superó el 90 % de su edificación (Glendinning y Muthesius, 1994). A nivel nacional, se calcula que entre 1939 y 1945 se destruyeron 280 000 viviendas, 250 000 quedaron inhabitables y otras 250 000 resultaron gravemente dañadas (Ravetz, 2001). Esta situación coincidía con una profunda crisis económica, consecuencia de seis años de guerra, y obligó a un replanteamiento general del país.

La economía debía reconvertirse rápidamente. Para ello, el Estado intervino y tomó el control directo de industrias estratégicas como la minería, el transporte, o servicios públicos, que pasaron a ser de propiedad pública. Además, se creó el *National Health Service* en 1948, que forma parte del llamado Estado de bienestar, un modelo en el que el Estado garantizaba derechos sociales como la salud, la educación y la seguridad social para todos (Harloe, 1985). Además, el *Town and Country Planning Act* de 1947 estableció el marco legal para una planificación más controlada, limitando el crecimiento desordenado. Esta ley regulaba cómo se debía organizar el uso del territorio y la expansión de las ciudades, evitando un crecimiento caótico.

Al mismo tiempo, la sociedad se estaba transformando. Trás la II Guerra Mundial hubo un aumento muy fuerte de natalidad que generó la necesidad de más viviendas y espacio para familias en los centros urbanos.

Este crecimiento poblacional coincidió con una transformación en la estructura familiar. Las familias grandes, que tradicionalmente vivían en un mismo hogar, comenzaron a fragmentarse en familias nucleares más pequeñas, compuestas principalmente por padres e hijos. Este cambio redujo el tamaño de los hogares y generó un aumento en la cantidad total de viviendas necesarias, ya que cada unidad familiar demandaba su propio espacio independiente (Power, 1993).

También se estaba sufriendo un proceso de migraciones internas, del campo a las ciudades, en busca de empleo, mejores condiciones de vida y acceso a servicios de los que no disponían en las zonas rurales. Este proceso coincidió con la reubicación de industrias y cierre de fábricas tradicionales, lo que modificó la distribución geográfica de la actividad económica. Estas dinámicas generaron una presión adicional sobre las ciudades, que debían absorber a la nueva población y ofrecer soluciones habitacionales rápidas.

Como respuesta a todos estos sucesos, surgieron nuevos patrones urbanos. Se empezó a desarrollar la idea de expansión suburbana, destinada a familias que podían acceder a viviendas unifamiliares con jardín en zonas periféricas, fuera de los congestionados centros de las ciudades. Este modelo era posible gracias a la mejora del transporte público y la expansión de las redes ferroviarias y de autobuses, que permitieron a muchas personas vivir en zonas alejadas y seguir trabajando en las ciudades (Hall, 2014). Esta nueva dinámica supondría el inicio de planificaciones de crecimiento de las ciudades para poder controlar las expansiones periféricas.

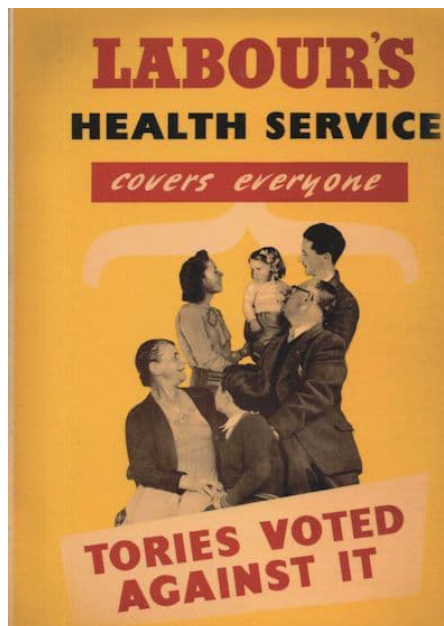
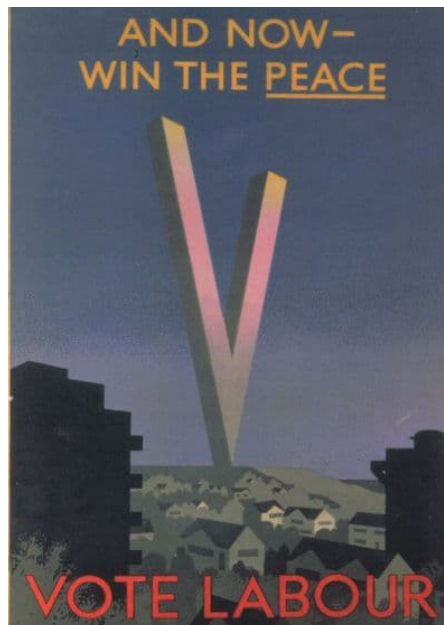


Fig. 3. Carteles del Partido Laborista para las elecciones de 1945

En este contexto ocurrió un cambio político notable: las elecciones de julio de 1945, con el lema “*And now win the peace*”, se llevó la victoria el Partido Laborista. Su lema transmitía la idea de que, después de haber ganado la guerra, era hora de mejorar la vida de las personas y construir un país mejor (Glendinning y Muthesius, 1994). Era el momento de buscar una arquitectura que asumiese el reto de reconstruir las ciudades cumpliendo con las nuevas necesidades sociales. No se trataba solo de reconstruir las ciudades destruidas, sino crear una sociedad más igualitaria a través de la arquitectura: viviendas dignas, espacios públicos accesibles, y entornos urbanos que mejoraran la calidad de vida de todos.

La vivienda paso a ser la cuestión central, se había perdido casi medio millón de hogares, y hacía falta al menos otro medio millón más para responder al crecimiento demográfico. El Gobierno respondió con la creación de más de 1,2 millones de viviendas entre 1945 y 1951, un 80 % promovidas por los ayuntamientos (Bullock, 2002). Estas casas, generalmente unifamiliares y con jardín, cumplían unos estándares de calidad muy superiores a las viviendas anteriores (Saint, 1987).

A partir de 1948 la construcción de viviendas públicas comenzó a ir más despacio. Aunque el impulso inicial había sido muy fuerte, pronto surgieron obstáculos importantes que frenaron el proceso. Una de las principales causas fue la escasez de recursos materiales y financieros. La economía británica seguía debilitada tras el enorme gasto de la guerra. Además, existía un problema serio que era la falta de mano de obra cualificada. Muchos trabajadores especializados habían muerto o quedado incapacitados durante la guerra, y formar nuevos profesionales requería tiempo (Power, 1993). A esto se sumó la limitada capacidad

de las fábricas para producir materiales de construcción a gran escala y con rapidez suficiente (Ravetz, 2001). Esta desaceleración en la construcción ponía a la vista de todos las limitaciones del sistema y mostró la realidad: el problema de la vivienda no podía resolverse tan rápido como querían. Todavía había desigualdad en el acceso a buenas viviendas, especialmente en pueblos pequeños y en zonas industriales que estaban tratando de recuperarse y modernizarse (Power, 1993). Muchos hogares seguían viviendo en condiciones precarias. Al mismo tiempo el país no conseguía reponerse, y carecía de la infraestructura suficiente para continuar construyendo al ritmo necesario.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la arquitectura británica cambió de significado y propósito. La arquitectura no respondía solo al propósito de construir edificios útiles, debía expresar valores sociales y culturales más profundos. La arquitectura se convirtió en el medio a través del cual el país podía comunicar sus aspiraciones colectivas y sus deseos de transformación. De alguna manera, los edificios adquirieron un valor simbólico: no solo debían resolver necesidades prácticas, sino también representar la esperanza, la ruptura con el pasado y el compromiso con la igualdad y la inclusión social.



Fig. 4. Casas prefabricadas instaladas en la Tate Gallery, Londres, 1945

2. La crisis de la vivienda y las respuestas arquitectónicas.

Gran Bretaña se enfrentaba a una situación crítica. Como ya hemos visto, los bombardeos provocaron la destrucción o el daño severo de más de 780 000 viviendas. A esta pérdida material se sumaba un crecimiento demográfico significativo impulsado por el baby boom, así como unas condiciones habitacionales previas a la guerra que resultaban inadecuadas (Power, 1993). Esta combinación generaba una escasez de aproximadamente unas 700 000 unidades residenciales (Saint, 1987). El Estado asumió un papel central en la reconstrucción residencial como parte del proyecto político vinculado al Estado del Bienestar. La vivienda pasó a ser considerada un derecho básico y su provisión, una responsabilidad pública del Estado.

La urgencia de la situación obligó al gobierno a plantear soluciones provisionales. En 1944, incluso antes de que terminara la guerra, se aprobó la *Housing (Temporary Accommodation) Act*, que preveía la construcción de 300 000 viviendas prefabricadas en un periodo de dos años. Aunque la cifra final no se alcanzó, se levantaron más de 150 000 unidades (Glendinning y Muthesius, 1994). Estas “*prefabs*” se construyeron en fábricas fuera de uso, muchas de ellas utilizadas durante la guerra para la producción de armamento. En la imagen de la izquierda podemos ver una de las casas prefabricadas que se ubicaron en los terrenos de la Tate Gallery. Aunque estaban diseñadas para un uso temporal, muchas de ellas superaron varias décadas de vida útil. Su interior ofrecía una calidad estándar, contaban con baño interior, cocina equipada, calefacción y ventilación adecuada (Bullock, 2002). En algunos casos, estas viviendas prefabricadas tenían más calidad que las antiguas viviendas.

Esta solución industrializada marcó el inicio de una época en la que la arquitectura y la técnica debían aportar soluciones urgentes a problemas sociales. Se crearon varios modelos de vivienda basados en sistemas de paneles prefabricados metálicos o de fibrocemento que permitían una producción rápida y eficaz (Glendinning y Muthesius, 1994).

Entre 1945 y 1951, con el gobierno laborista al mando, se construyeron más de 804 000 nuevas viviendas. Este impulso constructivo fue posible gracias a propuestas políticas públicas, como el aumento de los subsidios estatales por vivienda construida (*Exchequer Subsidies*) y la posibilidad de financiar nuevas promociones a través de préstamos públicos (*Public Works Loans Board*). El objetivo era crear vivienda permanente, accesible y de calidad, y a pesar de las limitaciones de materiales y mano de obra, se logró una mejora notable respecto a la oferta residencial previa a la guerra. Muchas de estas viviendas eran unifamiliares, de dos plantas, con jardín y espacios ventilados, alejadas del modelo de alta densidad característico de las barriadas del siglo XIX (Saint, 1987). La *Housing Act* de 1949 marcó un punto de inflexión: por primera vez, se eliminó el calificativo de “vivienda obrera” de la legislación, afirmando que la vivienda social debía estar dirigida a toda la población. Esta ley también introdujo mejoras en los subsidios y en la posibilidad de rehabilitar viviendas existentes (Ravetz, 2001).

La política habitacional se convirtió así en una herramienta para la democratización del bienestar, intentando alejarse del estigma asociado a la vivienda social. Dos años antes, el *Town and Country Planning Act* de 1947 había asentado las bases del urbanismo moderno en Gran Bretaña. La ley estableció un mayor control sobre el suelo,



Fig. 5. Construcción de torres en el centro de Londres. 1962

limitó la expansión suburbana desordenada y promovió un desarrollo más planificado y racional (Harloe, 1985). Este marco fue esencial para entender las transformaciones posteriores en la escala urbana, como las *New Towns* o los grandes conjuntos de vivienda colectiva que se abordarían más adelante.

A partir de 1951, con el regreso de los conservadores al poder, se mantuvo la producción masiva de vivienda, pero con un enfoque distinto. El nuevo gobierno prometió construir 300 000 viviendas al año, cifra que alcanzó e incluso superó con 318 000 nuevas unidades en 1953, de las cuales 219 000 fueron promovidas por el Estado (Power, 1993). Sin embargo, este crecimiento fue acompañado por una reducción en los estándares espaciales y constructivos, especialmente en las conocidas como *People's Houses*. Se sacrificó la calidad para alcanzar la cantidad y estas casas de campo accesibles y baratas, contaban con espacios más reducidos y calidades más limitadas (González Benito, 2021, pp. 15–18).

A mediados de los años 50, la construcción en altura se convirtió en una estrategia habitual. El gobierno ofrecía subsidios para la construcción de viviendas públicas, y estos subsidios aumentaban cuanto más alto era el edificio, lo que llevó a muchas administraciones locales a optar por bloques de gran tamaño y rápida ejecución. Era una forma ágil y eficaz de responder a la alta demanda de viviendas ya que permitía alojar a muchas familias en reducida superficie de suelo. Esta tendencia consolidó el uso de sistemas industrializados y métodos de prefabricación en todo el país (Glendinning y Muthesius, 1994).

En los años 60, el problema de la vivienda continuaba siendo muy grave en Gran Bretaña. La población

seguía creciendo y zonas urbanas en condiciones muchas veces precarias o deterioradas, permanecían sin haber sido reemplazadas ni mejoradas. Estas áreas se conocían popularmente como “*slums*” y ante esta situación, el gobierno decidió tomar medidas más ambiciosas y agresivas para acelerar la construcción de viviendas. En 1963, el gobierno publicó el *White Paper on Housing Policy*, un documento en el que se comprometía a construir 350 000 viviendas anuales. En 1964, el partido laborista volvió al gobierno y elevó la cifra a 400 000 y más tarde a 500 000 (Boléat y Taylor, 1993, pp. 7-10)

Para alcanzar esos objetivos, se promovieron sistemas constructivos racionalizados, con una fuerte apuesta por la tecnología. Hasta 1964, el 25 % de las viviendas públicas eran construidas con métodos industrializados; el gobierno laborista siguiente aumentó esa proporción al 40 % (Power, 1993). En 1966, el 55 % de las promociones públicas se licitaron como grandes contratos únicos y el 84 % de estos incluían soluciones industrializadas (Glendinning y Muthesius, 1994).

Los programas de reconstrucción de la posguerra británica fueron una de las empresas públicas más ambiciosas del siglo XX. Desde las soluciones provisionales con viviendas prefabricadas, hasta la consolidación de bloques de gran escala y sistemas racionalizados, la arquitectura jugó un papel central en la redefinición de lo doméstico, lo urbano y lo social. Aunque muchas de estas políticas se vieron condicionadas por la urgencia, los recursos y las tensiones políticas, también reflejan una voluntad de imaginar y construir una nueva sociedad a través de la redefinición del habitar.



Fig. 6. Congreso de los CIAM, 1953, nacimiento del Team X.

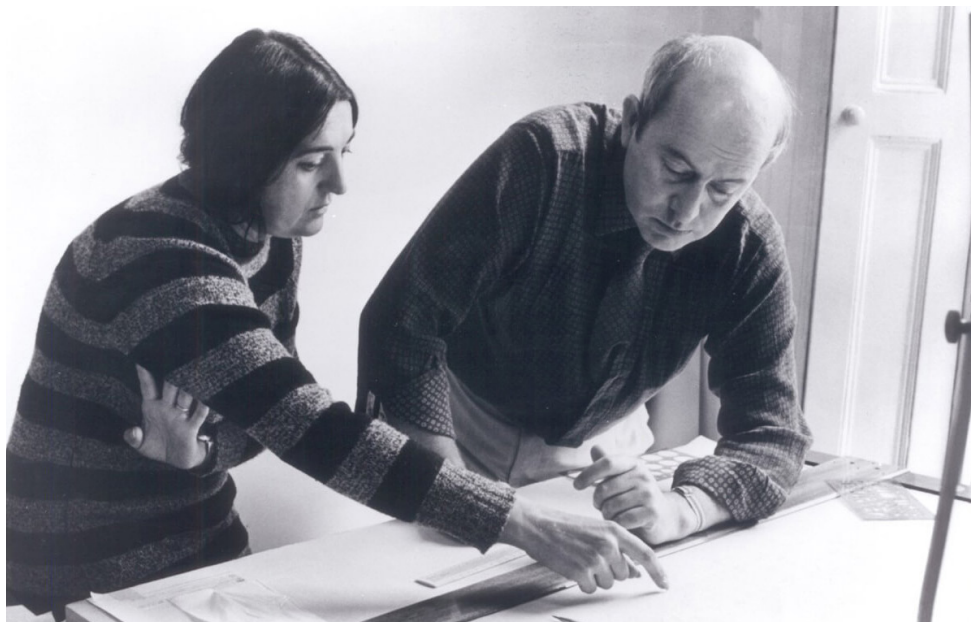


Fig. 7. Alison y Peter Smithson en su estudio, 1962

3. Nuevas tendencias arquitectónicas y urbanísticas: El Team X

A mediados del siglo XX, las teorías y principios defendidos por el Movimiento Moderno empezaban a parecer insuficientes o desactualizadas frente a las nuevas necesidades sociales, especialmente en su aplicación en el urbanismo y la vivienda. Su visión rígida y funcionalista de la ciudad no servía para los complejos desafíos del mundo de la posguerra.

Los CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*), que desde 1928 habían impulsado una visión funcionalista de la ciudad, perdían progresivamente relevancia y no supieron adaptarse a los cambios sociales y culturales de este periodo. Durante las primeras décadas del siglo, el pensamiento moderno había establecido una serie de principios, la zonificación, la estandarización de la vivienda o la separación de funciones. Estos resultaban en modelos de ciudad con una geometría rígida, grandes bloques aislados y una clara división entre trabajo, vivienda, recreo y circulación. Tras la guerra, muchas ciudades fueron reconstruidas en base a ese modelo y Reino Unido fue uno de los países donde más se aplicó este tipo de planificación. Entre 1950 y 1960 se empezaron a ver los efectos negativos: barrios monótonos, sin vida en la calle, mal conectados, pérdida de comunidad, aislamiento, falta de pertenencia, etc. Por lo que se empezaron a cuestionar los resultados de la aplicación de este modelo.

El IX Congreso de los CIAM celebrado en Aix-en-Provence en 1953 supuso un punto de inflexión, al surgir críticas internas por parte de un grupo de miembros más jóvenes, posteriormente conocidos como *Team X*. Estos jóvenes criticaban abiertamente las bases doctrinales del Movimiento Moderno, cuestionaban la idea de la ciudad

como una máquina de funciones separadas (vivienda, trabajo, ocio, circulación) y el diseño excesivamente racionalizado. En su lugar proponían un urbanismo más humano, basado en cómo vive realmente la gente, las relaciones sociales y la historia del lugar (Smithson y Smithson, 1968).

Sus miembros clave, como Alison y Peter Smithson, Jaap Bakema, Aldo van Eyck o Georges Candilis, defendían, entre otras cuestiones, que la arquitectura debía responder al lugar y a las relaciones humanas que en él se iban a desarrollar. Este criterio resultaba incompatible con aplicar un modelo tipo independiente de las condiciones específicas del sitio, la sociedad y la historia. Criticaban la tabula rasa y la construcción de grandes bloques aislados sin conexión con el entorno urbano tradicional. Desde su punto de vista, estas construcciones pertenecían a un modelo abstracto que ignoraba la complejidad del tejido urbano y debilitaba la vida comunitaria ya que no fomentaba las relaciones sociales ni el sentido de pertenencia. También rechazaban la Carta de Atenas, el documento clave del Movimiento Moderno, ya que promovía la zonificación y la separación funcional de la ciudad, proponiendo en contraposición una ciudad más humana, donde el espacio público recuperase su papel como lugar de encuentro (Mumford, 2000).

Tras la ruptura simbólica con el CIAM en 1959, el *Team X* pasó a constituirse como un grupo independiente de reflexión y producción arquitectónica. Aunque nunca funcionaron como un colectivo homogéneo ni produjeron manifiestos cerrados, compartían una serie de preocupaciones comunes y marcaron una profunda inflexión en el pensamiento urbano y arquitectónico de la segunda mitad del siglo XX.

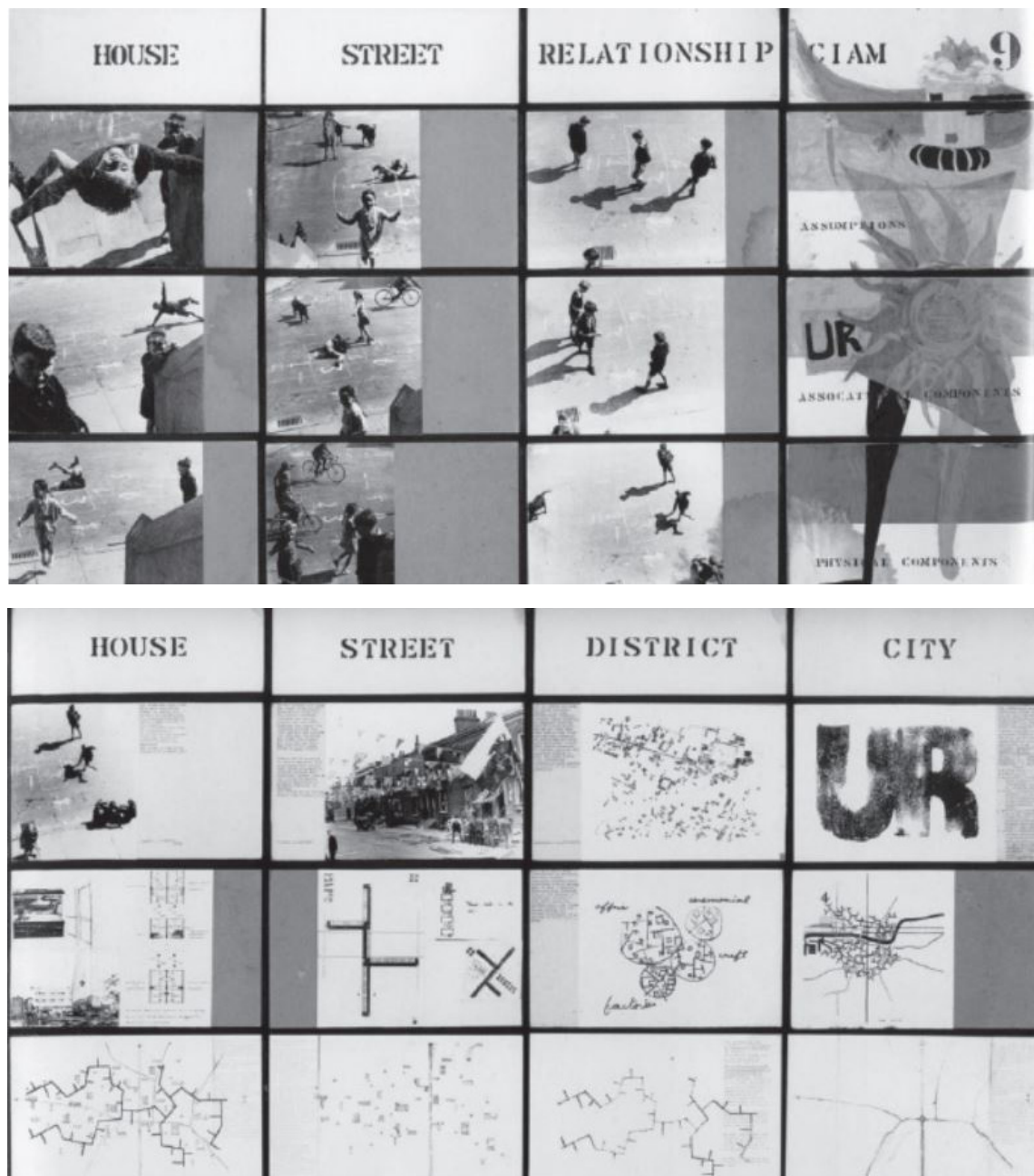


Fig. 8. Urban Re-Identification, CIAM Grille, Nigel Herdenson, Alison y Peter Smitson, 1953

Una de las ideas clave del pensamiento del *Team X* era el rechazo al diseño arquitectónico y urbano genérico. Es decir, la idea de que los mismos principios formales y funcionales podían aplicarse en cualquier lugar. En vez de esto, defendieron lo que llamarían “hábitat”, que entendían como una construcción social, cultural y climática definida a lo largo del tiempo. Otra de las reflexiones más destacables del *Team X*, concretamente de Aldo van Eyck, fue que la ciudad debía ser concebida como una “casa grande” y la casa como una “ciudad pequeña”, expresando su idea de que la arquitectura debe borrar la frontera rígida entre lo privado y lo público, entre el individuo y la comunidad (van Eyck, 1962). Alison y Peter Smithson introdujeron el concepto de “asociación” que hacía alusión a fortalecer los vínculos sociales que las personas establecen entre sí. Frente a la zonificación funcional del Movimiento Moderno, proponían un urbanismo basado en las relaciones: calles, plazas y pasarelas como lugares de encuentro y de construcción de comunidad. Creían que el diseño urbano debía fomentar las relaciones humanas (Smithson & Smithson, 1970). Este enfoque evolucionó hasta lo que se conoce como “calles en el aire”, un intento de materializar la idea de una calle que concentrase los accesos a las viviendas y que fomentase el carácter comunitario. Espacios que permitieran que los vecinos se encontraran, hablaran y crearan un sentido de pertenencia.

Aunque muchas de estas cuestiones no llegaron a consolidarse como una doctrina urbana tan estructurada como la del Movimiento Moderno, sí que influyeron directamente en el diseño de muchos conjuntos residenciales de toda Europa en las décadas de 1960 y 1970. El legado más importante del *Team X* no fueron sus construcciones sino su capacidad para plantear preguntas, cuestionar lo que hasta entonces habían sido certezas impulsadas por

el Movimiento Moderno y repensar la arquitectura hacia las formas de vida que el momento exigía. Sus debates propiciaron cuestiones que se acercaban a una arquitectura más actual, más consciente de la dimensión social del habitar y menos sometida a cuestiones formales (Risselada & van den Heuvel, 2006).

La crítica formulada por el *Team X* al urbanismo moderno no fue únicamente teórica, tuvo sus efectos en nuevas estrategias de diseño para la vivienda colectiva, donde el objetivo no era solo alojar a la población, sino generar comunidades más cohesionadas y entornos más humanos. Los arquitectos ligados a este grupo propusieron una mirada más cercana, sensible a la experiencia cotidiana, a las costumbres locales y a la vida en comunidad. En lugar de torres y bloques aislados sobre espacios verdes descontextualizados, se propusieron tipologías intermedias, como bloques en hilera, agrupaciones cerradas, estructuras en L o sistemas en peine, que favorecían la claridad en los recorridos, la identificación con la vivienda y el control visual de los espacios comunes. Aparecieron nuevas estrategias de acceso, “calles en el aire”, entendidas como pasarelas elevadas que no solo conectan viviendas, sino que funcionan como espacios de transición entre lo público y lo privado, propiciando el encuentro entre vecinos. Estas calles no eran únicamente soluciones funcionales, sino espacios habitables, con luz, vistas y presencia material, como puede verse en ejemplos representativos, Robin Hood Gardens (1972) o Alexandra Road Estate (1978), donde los arquitectos experimentaron con este recurso.

Otra de las preocupaciones clave fue la relación entre la vivienda y el espacio público. Hasta el momento se había trabajado con una zonificación rígida y se propuso

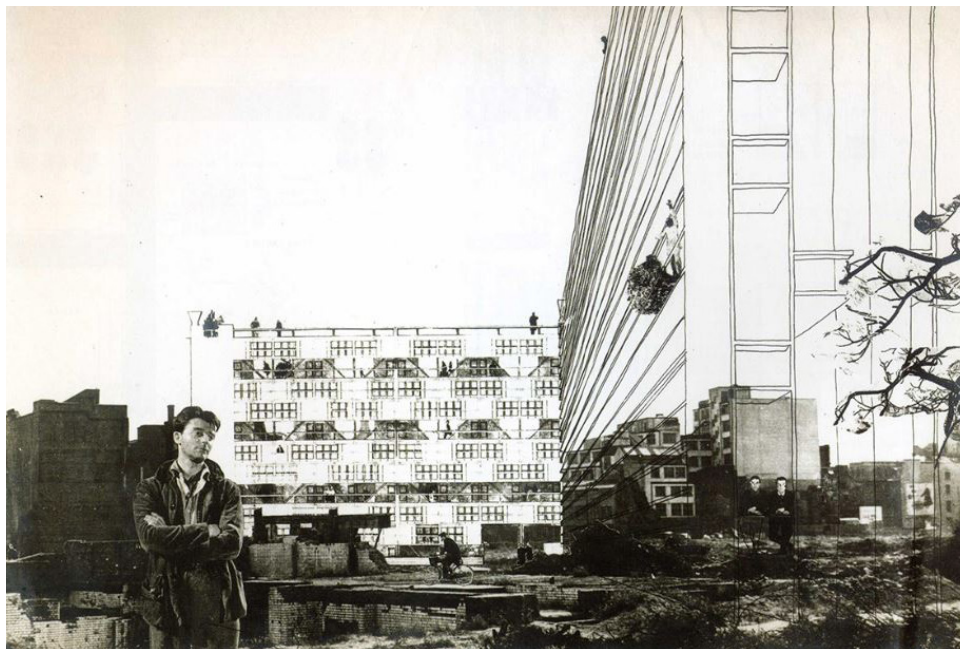


Fig. 9. Imagen para el concurso de vivienda en Golden Lane, Alison y Peter Smithson, 1952

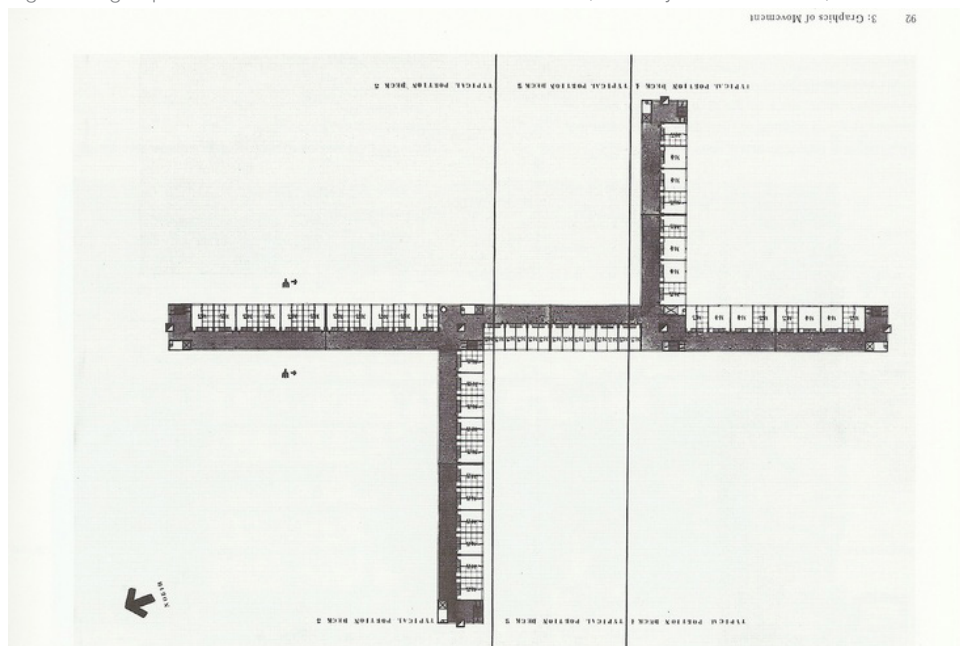


Fig. 10. Planimetría de Golden Lane, Alison y Peter Smithson, 1955

una integración más fluida entre las unidades habitacionales y el entorno inmediato: patios interiores compartidos, jardines protegidos, plazas elevadas o corredores semiprivados. Esta búsqueda de una escala intermedia respondía a la intención de que los residentes se sintieran parte de un lugar, no simples ocupantes. Además, se entendía que la arquitectura debía aportar espacios donde se estableciera la sensación de comunidad, no únicamente el sentido individual de la vivienda (Lefaivre & Tzonis, 1999).

En cuanto a la organización interna de la vivienda, se ensayaron tipologías más complejas y flexibles que frente al modelo tipo de apartamento repetido, respondiera con variaciones a la diversidad de usuarios y ofreciera una mayor calidad espacial. Se introdujeron dúplex, viviendas escalonadas, viviendas macladas, unidades con patios interiores o terrazas privadas, donde se cuidaba especialmente la doble orientación, la relación visual con el exterior, la presencia de luz natural y la posibilidad de abrir la cocina y la sala de estar hacia la pasarela o el patio, cuestiones a las que no se les había dado importancia hasta el momento y que tenían una clara dimensión social.

Con todo ello se replanteó el papel del arquitecto como mediador social. Inspirados por experiencias de participación directa como las de Lucien Kroll en Bélgica o John Turner en Perú, algunos miembros del entorno del *Team X* defendieron la necesidad de incorporar las opiniones de los usuarios en el diseño de los espacios. Aunque esto no siempre fue posible en los programas de vivienda pública, marcó un cambio en la forma de entender el proyecto. Se apartaron las imposiciones formales para incorporar necesidades, contextos y significados. Este nuevo enfoque tuvo consecuencias directas en los concursos, normativas y políticas públicas de varios países europeos.

En el Reino Unido, a partir de los años 60, repuntaron las propuestas que incorporaban pasarelas, accesos elevados, organización en terrazas, manzanas abiertas o sistemas modulares, rompiendo totalmente con los modelos de ciudad heredados del funcionalismo clásico (Bullock, 2002).

Esta renovación del pensamiento sobre la vivienda y el habitar no fue solo una reacción a cuestiones formales, sino una respuesta a cambios sociales profundos: la fragmentación del modelo familiar tradicional, el aumento de hogares unipersonales, el envejecimiento de la población, la incorporación de la mujer al mercado laboral o la creciente movilidad urbana. La arquitectura debía adaptarse a estas nuevas formas de vida y el *Team X* entendía que para esa adaptación era necesario romper con los esquemas heredados del pasado y construir nuevas formas de pensar el habitar.

El contexto británico de posguerra, con un fuerte respaldo institucional a los programas de vivienda pública y un urbanismo en proceso de redefinición, era el escenario perfecto y permitió que muchas de las propuestas de este grupo no se quedaran en el plano teórico, sino que se incorporaran en proyectos reales. Las ideas del *Team X* coincidían con una crítica ya existente dentro de la arquitectura británica a los modelos funcionalistas importados del continente. Arquitectos como Alison y Peter Smithson, protagonistas centrales del grupo, fueron especialmente influyentes en esta transformación. Su propuesta para Golden Lane (1952) y, más tarde, su realización en Robin Hood Gardens (1968–72), reflejaban muchas de las inquietudes del grupo: una atención a la vida cotidiana, una lectura atenta del lugar, la importancia de la escala intermedia y el protagonismo del espacio público. En Robin Hood



Fig. 11. Fotografía exterior del conjunto Robin Hood Gardens, Alison y Peter Smithson, 1972

Gardens, la introducción de calles en el aire elevadas y abiertas y el uso de bloques enfrentados que generaban un espacio comunitario protegido reflejaban las propuestas del *Team X*. Aunque la acogida del proyecto fue muy desigual y su destino posterior (demolido entre 2017 y 2021) ha sido objeto de debate, sigue siendo una obra clave para entender cómo ciertas ideas del grupo fueron llevadas a la práctica (Clement, 2017).

El impacto del *Team X* también dejó su huella en otros autores británicos, como James Stirling, que aunque no formó parte directa del grupo, compartió con ellos una serie de inquietudes en torno a la forma urbana, la flexibilidad tipológica y la dimensión colectiva de la vivienda. Su proyecto Southgate Estate en Runcorn puede leerse como una reinterpretación de muchos de los principios del *Team X*: separación de circulaciones, creación de pasarelas elevadas, jerarquía de espacios intermedios, mezcla de tipologías y una atención especial al acceso y a la identidad del conjunto. Lo particular del contexto británico es que, a diferencia de otros países europeos más centralizados, el sistema de autoridades locales permitió que muchas de estas ideas se desarrollaran desde lo público, a través de departamentos municipales de arquitectura, como el de Camden o el GLC (Greater London Council). Esto facilitó que arquitectos jóvenes, influenciados por los debates del CIAM y del *Team X*, encontraran un lugar para experimentar nuevas formas de vivienda colectiva, incluso con un alto grado de innovación formal y social.

Sin embargo, no todas estas experiencias fueron exitosas ni duraderas. Muchas de las propuestas derivadas de este pensamiento —especialmente las que implicaban alta densidad, acceso elevado o mezcla de usos— fueron criticadas en décadas posteriores, acusadas de generar

entornos degradados o inseguros. Las crisis económicas de los años 80, los recortes a la vivienda pública y el cambio de paradigma político hacia el neoliberalismo afectaron directamente la continuidad de estos enfoques. A pesar de todo, sus principios siguen siendo a día de hoy reflexionados y cuestionados, especialmente en los debates actuales sobre cómo diseñar vivienda colectiva de calidad, cómo densificar sin perder calidad de vida y cómo recuperar una dimensión pública en la arquitectura residencial.

A día de hoy, muchos de los valores impulsados por el *Team X* —la atención al usuario, la escala intermedia, la mezcla de usos, la calle como espacio de vida, la adaptabilidad tipológica— han regresado al centro del debate arquitectónico. Proyectos contemporáneos de vivienda en Europa y Reino Unido están retomando de forma explícita estas ideas, aunque actualizadas a los desafíos del presente: sostenibilidad, diversidad social, cambio climático, entre otros. En este sentido, la influencia del *Team X* no es tanto formal, como conceptual, ya que consiguieron transmitir la actitud crítica y comprometida con lo social, lo colectivo y lo cotidiano.

Por todo ello, el paso del *Team X* por la historia de la arquitectura británica dejó una huella importante. Aunque su obra fue reducida y en ocasiones mal interpretada, su pensamiento sirvió para abrir caminos, cuestionar certezas y abrir un debate sobre la vivienda colectiva. Su mayor aportación fue precisamente la de devolver a la arquitectura su dimensión cultural y social, y recordar que proyectar espacios para vivir es también proyectar formas de vida.

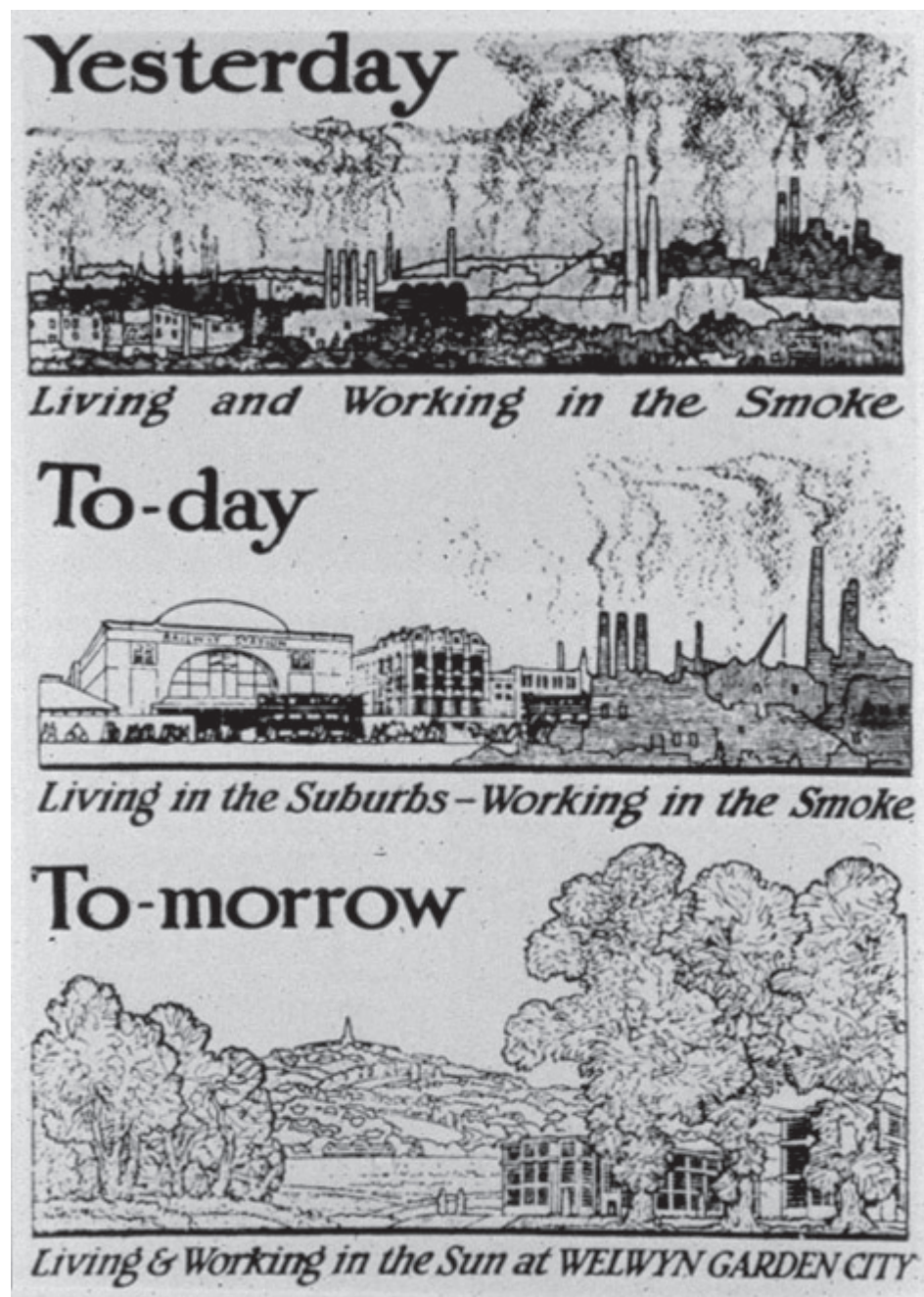


Fig. 12. Dibujos de propaganda de Welwyn Garden City New Town, 1920

1. New Towns inglesas

En 1945 la grave escasez de vivienda en Gran Bretaña implicó una urgente necesidad de reorganizar el territorio. El urbanismo tradicional no era suficiente para afrontar la escala del problema. El crecimiento demográfico, la migración interna y la reconstrucción nacional requerían de una respuesta mayor. El Estado británico se implicó de manera activa en replantear completamente el modelo urbano y descentralizar la población de las grandes metrópolis que no tenían suficiente capacidad de acogida. Nace así el concepto de las *New Towns*, como un programa impulsado desde el Estado para construir nuevas ciudades desde cero, siguiendo criterios de planificación moderna y racional.

La idea había sido planteada inicialmente por el urbanista Patrick Abercrombie en su “*Greater London Plan*” (1944). En este modelo se sugería la creación de nuevos asentamientos planificados para frenar la expansión incontrolada de Londres. Sin embargo, no fue hasta que llegó el Gobierno laborista de Clement Attlee quien, con la aprobación del *New Towns Act* de 1946, materializó finalmente esta ambiciosa visión en política pública. Esta ley ofrecía una base legal sólida para planificar y construir ciudades nuevas que estuvieran pensadas para acoger a miles de personas trasladadas desde entornos urbanos deteriorados (Clapson, 2017, pp.98).

Es importante señalar que el impulso descentralizador ya existía antes incluso del estallido de la Segunda Guerra Mundial: el informe Barlow sobre la distribución de la población industrial, publicado en 1940, ya sugería esta estrategia (Clapson, 2017, pp.98).

Entre 1946 y 1970, se fundaron oficialmente 32 *New Towns* en el Reino Unido, divididas en tres generaciones según su fecha de designación y características de planificación. De ellas, 21 se ubicaron en Inglaterra, 5 en Escocia, 3 en Gales y 3 en Irlanda del Norte (Osborn & Whittick, 1977). Estas ciudades formaban parte de una estrategia nacional de redistribución territorial, reconstrucción económica y reforma urbana integral (Clapson, 2017, pp.98-99), y estaban preparadas para albergar a más de 2 millones de personas.

El *New Towns Act* de 1946 fue una de las primeras iniciativas legislativas enmarcadas dentro del Estado del Bienestar británico. Esta ley buscaba crear una red de nuevas ciudades autosuficientes que distribuyeran población, vivienda y empleo, ofreciendo mejores condiciones de vida. El comité encargado de definir los principios del programa fue presidido por John Reith y reunió planificadores urbanos, arquitectos y reformistas sociales (MTCP, 1946).

Este modelo estaba inspirado en la “ciudad jardín” formulada a finales del siglo XIX por Ebenezer Howard, quien en su obra “*To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*”, 1898, proponía una alternativa al caos urbano y a la vida rural aislada. Howard planteaba comunidades autosuficientes con un límite poblacional entre 30.000 y 60.000 habitantes, separadas por cinturones verdes, con viviendas rodeadas de jardines, equipamientos colectivos y un control público sobre el suelo (Howard, 1898).

Las bases del *New Towns Act* se tradujeron en una serie de principios que regularían la planificación de las *New Towns*. Estas nuevas ciudades debían garantizar la autosuficiencia tanto en empleo como en servicios, con

THE PLAN



Schematic Master Plan

Fig. 13. Masterplan de Harlow New Town, Frederick Gibberd, 1947

una limitación poblacional que normalmente se situaba entre los 50.000 y los 100.000 habitantes. La estructura urbana debía organizarse en torno a unidades vecinales que integraran centros cívicos, educativos y comerciales, y promovieran la vida comunitaria. La planificación quedaba en manos de una Development Corporation, que contaba con amplios poderes de expropiación, construcción y gestión del suelo (Clapson, 2017, pp. 98). Además, se establecía un cinturón verde alrededor de las ciudades para evitar la expansión descontrolada y se promovía una clara zonificación funcional que incluía la separación entre el tráfico rodado y las áreas peatonales.

Estas ciudades debían representar una comunidad socialmente equilibrada y fomentar la vida asociativa. Sin embargo, la realidad fue otra ya que la mayoría de las viviendas fueron ocupadas por la clase trabajadora y la idea de la mezcla social rara vez se cumplía (Clapson, 2017, pp. 99).

Con estos principios como guía, se dio inicio a la primera fase de desarrollo urbano, bajo esta nueva lógica estatal que se concentra desde 1947 hasta 1955. En ella se aprobaron ciudades como:

- Stevenage, Hertfordshire, aproximadamente 1.760 hectáreas, 60.000 habitantes previstos.
- Harlow, Essex, 2.700 hectáreas, 60.000 habitantes previstos.
- Crawley, West Sussex, 2.380 hectáreas, 50.000 habitantes previstos.

Estas intervenciones plantean una ciudad integradora, donde el diseño debía responder a la escala humana (Gibberd, 1953). Presentan modelos de baja densidad, con viviendas unifamiliares con jardines, una planificación zo-

nificada y centros cívicos con funciones comunitarias. El modelo urbanístico aplicado trabajaba sobre el esquema de unidades vecinales inspirado en Clarence Perry (Perry, 1929), donde cada vecindario debía contar con escuelas, áreas verdes y servicios de proximidad. En estas primeras *New Towns* predominó el uso del ladrillo y el hormigón, aunque se introdujeron sistemas constructivos modernos para acelerar la edificación. Además, la *Town and Country Planning Association* (TCPA), fundada en 1899, desempeñó un papel clave como asesora independiente en la evolución de las *New Towns* y ha seguido promoviendo debates y estudios sobre su impacto hasta la actualidad, organizando visitas de estudio que ayudaron a evaluar sus fortalezas y limitaciones en la práctica (Terán, 1971, p. 25).

De esta primera generación, ninguna intervención ha sido demolida. Stevenage y Harlow siguen siendo ciudades habitadas, aunque con signos de envejecimiento urbano. Otras como Crawley también siguen en pie aunque ha sido absorbida parcialmente por el crecimiento del área metropolitana de Londres.

A medida que evolucionaban las necesidades económicas y sociales del Reino Unido, la planificación de nuevas ciudades también comenzó a transformarse. En 1955 y hasta 1965 se llevó a cabo la segunda generación de *New Towns* que se centró en áreas de reconversión industrial o declive económico. A este periodo pertenecen, entre otras:

- Cumbernauld, North Lanarkshire, 1955, 1.680 hectáreas, 50.000 habitantes previstos.
- Runcorn, Cheshire, 1964, 2.400 hectáreas, 90.000 habitantes previstos.
- Skelmersdale, Lancashire, 1961, 1.630 hectáreas, 80.000 habitantes previstos.

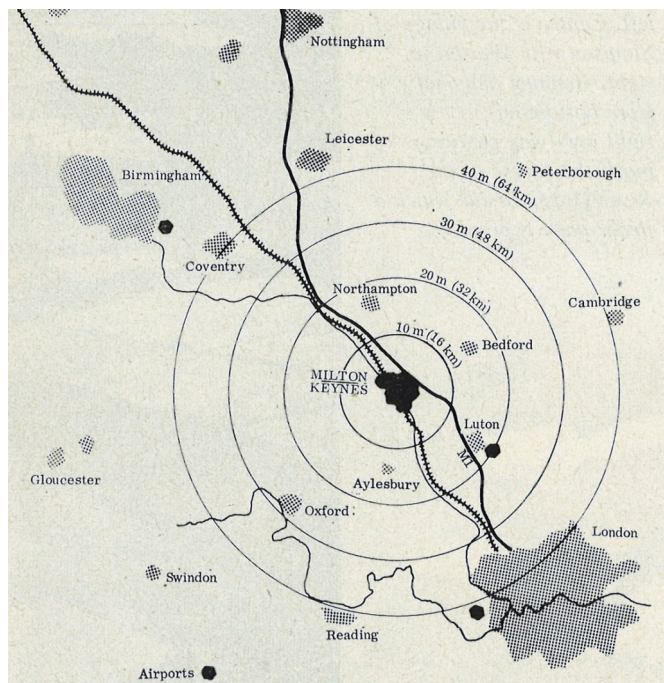


Fig. 14. Ubicación de Milton Keynes en relación a ciudades cercanas



Fig. 15. Masterplan de Milton Keynes, Derek Walker, 1967

En la segunda generación se apostó por densidades más altas. Por ello se recurrió a la construcción en altura. Frente a los modelos de la primera generación, con gran presencia de viviendas unifamiliares, en esta segunda aparecieron bloques de apartamentos y torres. Además, se incorporaron sistemas constructivos industrializados, como paneles de hormigón o estructuras metálicas, reduciendo costes y tiempos. La arquitectura había avanzado y empezaba a perder parte de los valores de la primera generación. El urbanismo también evolucionó e incorporó cuestiones como la movilidad: viario rodado, zonas peatonales elevadas, y una jerarquía muy marcada.

Dentro de las ciudades construidas en esta etapa, Skelmersdale y Runcorn muestran en la actualidad signos de degradación urbana y en el caso de Runcorn y Cumbernault, gran parte de su estructura y su edificación ha sido eliminada (Clapson, 2017, pp. 102). Urbanistas como Walter Bor comenzaron a replantear el diseño de las *New Towns*, proponiendo nuevos objetivos como la libertad de elección de servicios, la movilidad eficiente, la variedad de espacios, la participación pública y un uso más imaginativo de los recursos. Este planteamiento supuso abandonar por completo el concepto de unidad vecinal cerrada, buscando estructuras más abiertas y flexibles.

La tercera generación desarrollada entre 1965 y 1975, se enfocó en modelos más flexibles y adaptativos. En ella se aprobaron ciudades como:

- Milton Keynes, Buckinghamshire, 1967, 8.900 hectáreas, 250.000 habitantes.
- Peterborough, Cambridgeshire, 1967, 6.000 ha, 140.000 habitantes.
- Thamesmead, Londres, 1967, 430 ha, 60.000 habitantes.
- Telford, Shropshire, 1968, 7.800 ha, 225.000 habitantes.

El caso más emblemático fue Milton Keynes, su diseño respondía a una trama ortogonal inspirada en modelos norteamericanos y permitía una planificación por capas que integraba una red de espacios verdes, barrios, equipamientos y vías. Según Walter Bor, Milton Keynes representó la aplicación más avanzada de estos nuevos objetivos, con especial énfasis en ofrecer alternativas, garantizar un fácil acceso y crear un centro urbano atractivo y diverso (Terán, 1971, p. 27).

En esta generación reflejaron ideas del *Team X*, especialmente el énfasis en la comunidad, el espacio intermedio y la posibilidad de expansión escalonada (Smithson & Smithson, 1967). En cuanto a la materialidad de Milton Keynes, se emplearon dos enfoques constructivos distintos: una mezcla de construcción prefabricada y desarrollos privados con materiales ligeros, reflejando una mayor diversidad en los métodos constructivos, en claro contraste con las etapas anteriores más estandarizadas. Es una de las pocas *New Towns* de la tercera generación que ha prosperado. Aún hoy alberga más de 230.000 habitantes, manteniendo su red verde, ha diversificado su economía y es considerado un ejemplo notable de resiliencia urbana (Hall & Ward, 1998).

Sin embargo, esta evolución positiva no fue lo común en las demás ciudades planificadas. El análisis posterior mostró que las *New Towns* británicas, especialmente las de la primera generación, fueron objeto de fuertes críticas por su baja densidad y la dificultad para generar un verdadero ambiente urbano, lo que llevó a algunos urbanistas a hablar irónicamente de “*prairie planning*”, en referencia a la sensación de vacío urbano que ofrecían (Terán, 1971, p. 29). Además, en ciudades como Cumbernault, las deficiencias de ejecución, como la pobreza cromática, la



Fig. 16. Masterplan de Marne-la-Vallée, Francia, Ricardo Bofill, 1965

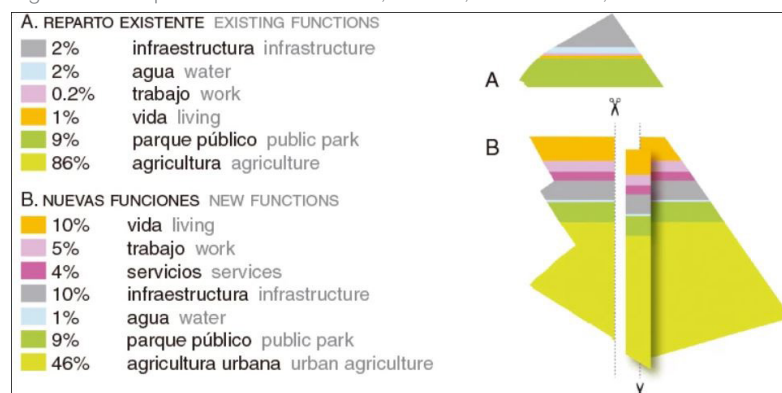


Fig. 17. Gráfico del Masterplan de Almere, Países Bajos, Rem Koolhaas, 2011

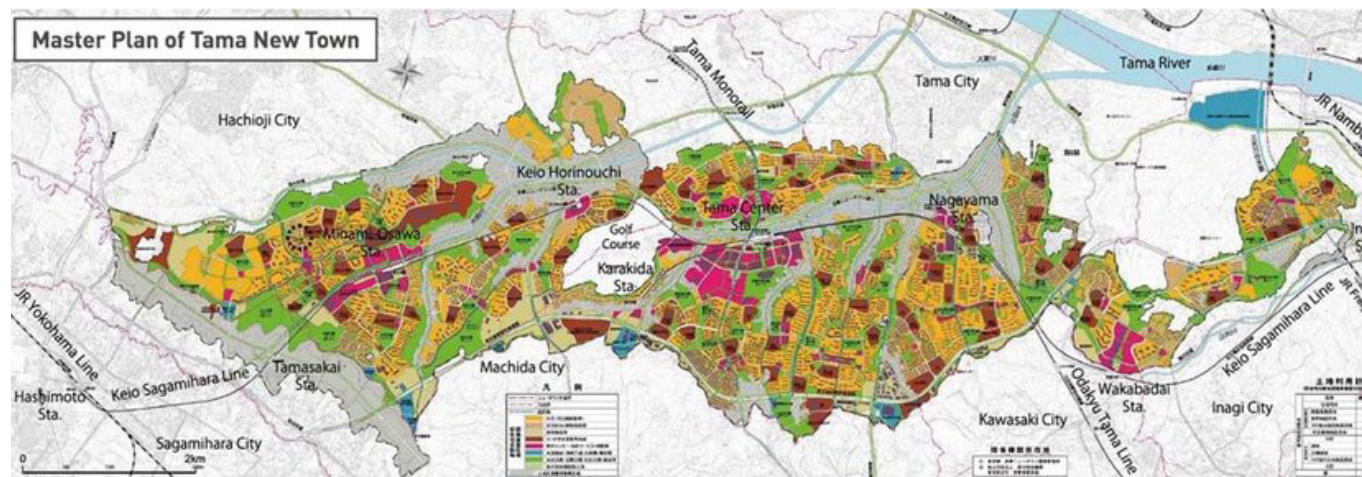


Fig. 18. Masterplan de Tama New Town, Japon, Toyo Ito, 1965

escasa iluminación, la falta de mantenimiento adecuado y la exposición al viento, evidenciaron claramente las limitaciones del modelo físico, a pesar de sus ambiciones conceptuales (Terán, 1971, p. 30).

Durante los años 80, con el liderazgo del Partido Conservador llegaron una serie de políticas neoliberales que supusieron fuertes recortes al sector público. La vivienda pública se fue privatizado mediante el *Right to Buy*, y las *New Towns* sufrieron una progresiva desinversión. Como consecuencia ciudades como Skelmersdale, Cumbernauld o Runcorn enfrentaron un deterioro físico y problemas de desempleo. Esta situación llevó a algunas de estas zonas a ser demolidas o reestructuradas, en el caso de Southgate Estate (Runcorn), demolido en 1990, y Robin Hood Gardens, ejemplo de innovación y que simbolizó el declive del ideal moderno y fue demolido en 2017 (Power, 2007).

Pese a sus problemas, el modelo británico de *New Towns* tuvo una importante proyección internacional e inspiró políticas similares en países como:

- Suecia, con ciudades como Vällingby (1950s), integradas en la expansión planificada de Estocolmo.
- Francia, que desarrolló Villes Nouvelles como Cergy-Pontoise o Marne-la-Vallée a partir de 1965, con fuerte influencia británica pero mayor intervención estatal.
- Países Bajos, con casos como Almere o Zoetermeer, planificadas para descongestionar Ámsterdam.
- Japón, con “*New Towns*” en torno a Tokio y Osaka desde los años 60, como Tama New Town.

Las *New Towns* británicas representan todavía a día de hoy uno de los ejemplos más ambiciosos de construir ciudad desde el Estado, con una visión social, tecno-

lógica y territorial y, aunque algunas fracasaron, su experimentación dejó aprendizajes valiosos sobre la escala, la forma urbana, la función del espacio público y los límites de la planificación rígida. Modelos como Milton Keynes son un ejemplo de adaptación mediante la incorporación de nuevos usos, la revitalización del espacio público y una gestión ambiental más eficiente (The Parks Trust).

Aunque el modelo físico de muchas *New Towns* ha sido cuestionado por la falta de calidad urbana y la excesiva rigidez en sus primeras fases, su interés radica especialmente en el modelo político-administrativo que permitió la construcción rápida y planificada de nuevas ciudades. Tal como señaló Terán (1971, p. 31), la experiencia británica ofrece lecciones de enorme valor sobre la capacidad del Estado para estructurar políticas territoriales a gran escala, más allá de sus aciertos o fracasos estéticos. Las reflexiones actuales apuntan a que las futuras ciudades planificadas deben priorizar la flexibilidad, la movilidad y la participación social como elementos centrales del diseño.

En este sentido, las *New Towns* británicas, con todos sus matices, siguen siendo un referente clave en la historia del urbanismo y continúan ofreciendo lecciones cruciales sobre la relación entre planificación estatal, forma urbana y transformación social, que siguen siendo relevantes en el debate actual sobre las ciudades del futuro.



Fig. 19. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960



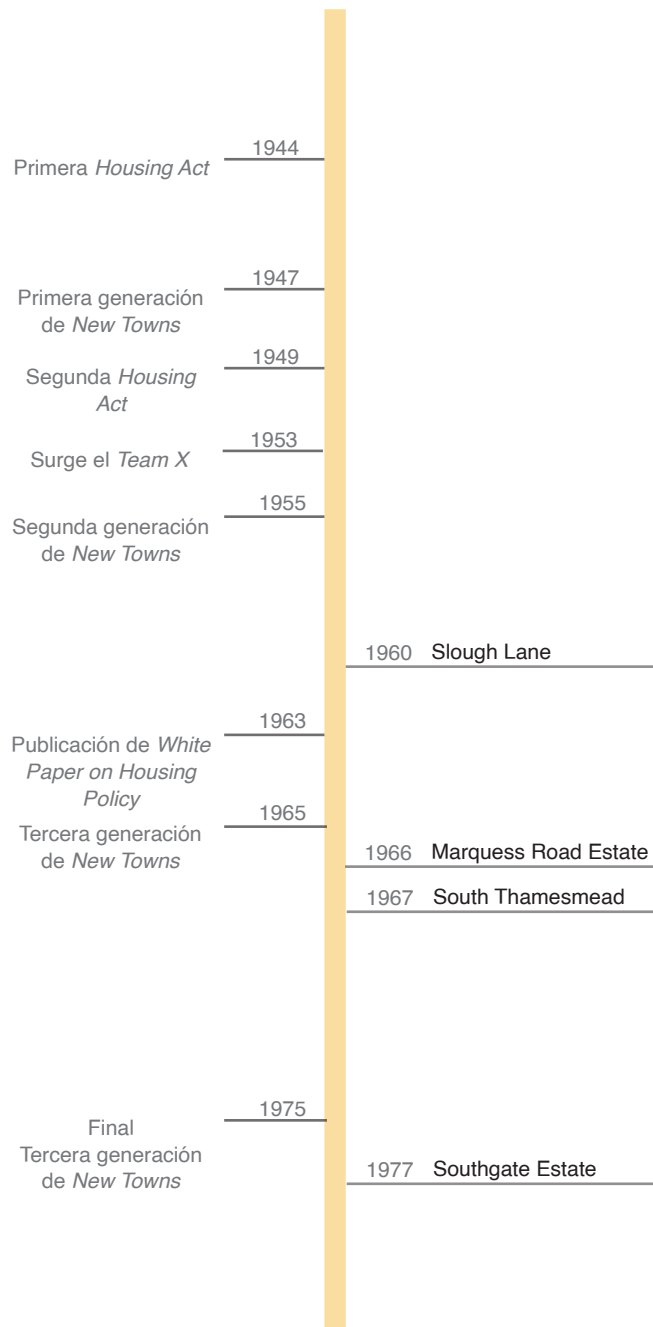
Fig. 21. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966



Fig. 20. Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967



Fig. 22. Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977



El análisis se articula en torno a cuatro casos de estudio que permiten observar desde distintas escalas y contextos la evolución de la vivienda en la Gran Bretaña de posguerra. Aunque no todos los casos se ubican en New Towns oficialmente designadas, han sido seleccionados por su capacidad para hacer una reflexión crítica sobre las respuestas arquitectónicas. Estos casos permiten poner en relación los conceptos desarrollados en el marco teórico: la vivienda como construcción más allá de lo funcional, el rol del Estado, la importancia de las escalas intermedias en la experiencia urbana y la capacidad de la arquitectura para influir en las formas de habitar.

El primer caso es Slough Lane, en Kingsbury, proyectado por Clifford Wearden en 1960. Un conjunto de pequeña escala que, aunque no forma parte de una New Town, aborda temas clave sobre la vivienda colectiva y la adaptación del conjunto al entorno suburbano. El segundo caso es Marquess Road Estate, en Islington, diseñado por Darbourne & Darke en 1966, representa una aproximación más matizada al tejido urbano existente y una búsqueda de alternativas al urbanismo funcionalista, reflejando críticas del Team X. El tercer caso, South Thamesmead, un desarrollo impulsado por el Greater London Council en 1967. El análisis se centra en los Spine Blocks, diseñados por Robert Rigg, que ejemplifican la planificación típica de los grandes conjuntos de vivienda en áreas periféricas. Finalmente, el cuarto caso, Southgate, en Runcorn New Town, proyectado por James Stirling en 1977, muestra cómo una propuesta arquitectónica radical que se inserta dentro de una estrategia de desarrollo urbano centralizado.

La presentación de estos casos responde a un criterio tanto cronológico como de creciente complejidad y escala, lo que facilita una lectura comparativa coherente.

III. Casos Estudio



Fig. 23. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Acceso al conjunto, 1972

Slough Lane, Londres

Clifford Wearden, 1960

El conjunto de viviendas proyectado por Clifford Wearden —arquitecto británico durante las décadas de posguerra— se sitúa en Kingsbury, al noroeste de Londres, en el municipio de Brent. El proyecto fue desarrollado en 1967, en un contexto de transformación urbana donde se intentaba dar respuesta a la creciente demanda de vivienda. Kingsbury no fue concebido como una New Town, sino que creció de manera orgánica como parte de la expansión natural de Londres, integrando estructuras ya consolidadas con nuevas zonas en desarrollo.

En la década de 1960, Kingsbury era un barrio en plena transformación. Por un lado, se mantenían grandes extensiones de suelo no edificado y espacios verdes que daban al barrio un carácter abierto; por otro, avanzaban rápidamente las operaciones de renovación y densificación del tejido residencial. El resultado era un área de baja densidad, compuesta mayoritariamente por viviendas unifamiliares con jardín y bloques aislados de viviendas sociales. Esta dualidad tipológica en el barrio daba lugar a un tejido urbano de baja densidad con amplios espacios verdes (Baggs et al., 1976), dando lugar a una variedad tipológica muy interesante. Por un lado se encontraban las casas tradicionales, unifamiliares y adosadas; por otro, bloques de apartamentos y grandes desarrollos de vivienda social. Estos desarrollos permitían albergar un mayor número de familias sin sacrificar el acceso a espacios verdes. Estas tipologías se desarrollaban a partir de las políticas de regeneración, que buscaban mejorar las condiciones habitacionales sin eliminar por completo las preexistencias, lo que permitía mantener parte del carácter histórico del barrio. Como consecuencia de la variedad tipológica, el área acogía tanto a familias trabajadoras beneficiadas por la vivienda social como a algunas familias de clase media que optaban por viviendas unifamiliares tradicionales.

En este contexto, Clifford Wearden se enfrentó al reto de replantear la vivienda colectiva. La ubicación del proyecto, en el límite entre zonas residenciales consolidadas y áreas en desarrollo, permitió al arquitecto explorar una solución arquitectónica que dialogara con el entorno territorial y social existente.

El conjunto se sitúa en Slough Lane, una vía de carácter secundario que conecta con Kingsbury Road al norte. El conjunto ocupa una parcela con frente sobre Slough Lane y límites difusos con las urbanizaciones anexas, insertándose en una zona residencial consolidada de baja densidad. Al oeste, el límite inmediato está definido por la extensión verde de Fryent Country Park. Al norte, Kingsbury Road actúa como arteria estructurante del barrio, con presencia de transporte público y conexión con estaciones de metro como Kingsbury. La incorporación de esta estación proporcionaba a los residentes un acceso rápido y directo al centro de Londres lo que hacía al barrio especialmente atractivo para quienes buscaban la tranquilidad de un entorno suburbano sin renunciar a las ventajas de estar cerca de la capital. Además, esta vía delimitaba un eje urbano más denso y activo. Al este, el tejido se caracteriza por viviendas unifamiliares con jardín, organizadas en torno a calles, reflejando una morfología suburbana propia de las periferias desarrolladas entre las décadas de 1930 y 1950. Hacia el sur, aparecen bloques de vivienda colectiva de baja altura, construidos en periodos anteriores. La variedad tipológica del entorno, junto con la presencia de espacios verdes y buenas conexiones, proporcionaron un marco interesante para insertar una propuesta que apostara por densificar sin suponer una ruptura con el paisaje urbano preexistente (Peters, 1972, pp. 15–22).



Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Situación.

0 100 200 500 E:1/10.000

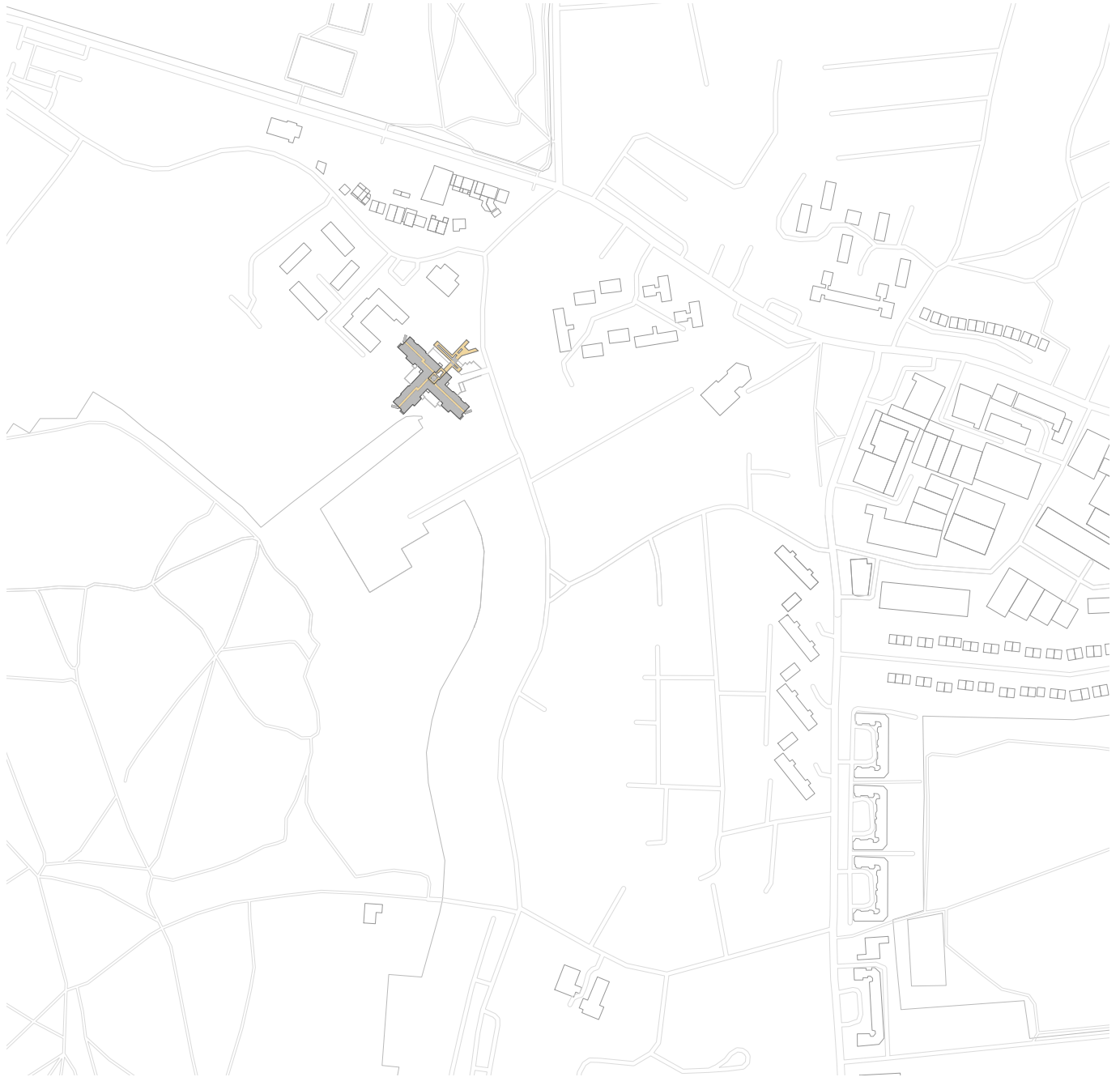
A nivel urbano, la intervención de Clifford Wearden en Kingsbury se concibe como un conjunto residencial de 5 ha que establece un diálogo directo con la escala del barrio. La disposición del conjunto responde tanto a la orientación de la parcela como a la alineación de las edificaciones cercanas. Tanto el acceso peatonal como el rodado se realizan desde el lado oeste, a través de Slough Lane, que actúa como único punto de entrada al conjunto. Por el lado este, el proyecto limita directamente con Fryent Park.

La circulación del tráfico rodado se limita al acceso de un aparcamiento semienterrado, al que se accede desde Slough Lane por medio de una rampa específica para vehículos. Este acceso se encuentra separado del recorrido peatonal, que también parte desde Slough Lane, pero a través de una rampa distinta, más estrecha, que eleva ligeramente al peatón respecto a la calle y le conduce directamente al núcleo central del conjunto. Esta separación física entre ambos recorridos —vehicular y peatonal— no solo mejora la seguridad, sino que también contribuye a establecer una transición gradual entre el espacio público de la calle y el interior del conjunto.

El conjunto se organiza a partir de una planta en forma de T, lo que permite dividir el proyecto en tres brazos principales que se extienden desde un núcleo central. Dos de ellos mantienen la alineación del edificio anexo mientras que el tercer brazo se extiende perpendicularmente hacia Fryent Park. Esta geometría favorece las conexiones internas y permite generar una secuencia de espacios abiertos. Esta disposición evita la rigidez de los esquemas tradicionales, rompe con la linealidad excesiva y permite una cierta flexibilidad en el trazado. Las viviendas se agrupan de manera continua, creando espacios que difuminan el límite entre lo privado y lo comunitario.

El conjunto se compone de un bloque residencial de tres alturas con un total de 37 viviendas y un parking semienterrado. La configuración en forma de T en planta permite ordenar de manera clara la circulación interna y, al mismo tiempo, tomar distancia respecto a la calle. El edificio se retrasa ligeramente de Slough Lane, lo que contribuye a generar una transición más amable entre el espacio público y los bloques. Con tres alturas sobre un garaje semienterrado, el volumen mantiene una escala reducida que se ajusta al carácter del entorno. Aunque el acceso principal se produce desde Slough Lane, hacia el frente oeste, la geometría del conjunto permite también accesos peatonales secundarios en los extremos de cada ala, de manera que se puede ingresar al conjunto desde varios puntos y no solo desde la entrada principal. Esta disposición favorece una mayor permeabilidad y una relación más fluida con el entorno.

La circulación peatonal del conjunto se produce a una cota ligeramente elevada respecto al nivel de la calle, a la que se accede a través de la rampa peatonal. Esta calle elevada recorre el interior de la T, estructurando la organización interna del conjunto y dando acceso a las viviendas. En el punto de encuentro entre las tres alas se sitúa el núcleo de comunicación vertical que da acceso a las plantas superiores y al aparcamiento inferior. Las rampas y escaleras visibles desde el exterior refuerzan la idea de filtro. Esta configuración responde a estrategias habituales en la vivienda colectiva de los años sesenta, en las que los bloques se disponen en torno a espacios compartidos, con un carácter intermedio entre lo común y lo doméstico. El resultado es un conjunto que, sin romper con la lógica moderna de orden y repetición, consigue crear un entorno de convivencia más humano (Peters, 1972, pp. 15–22).



Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Emplazamiento.

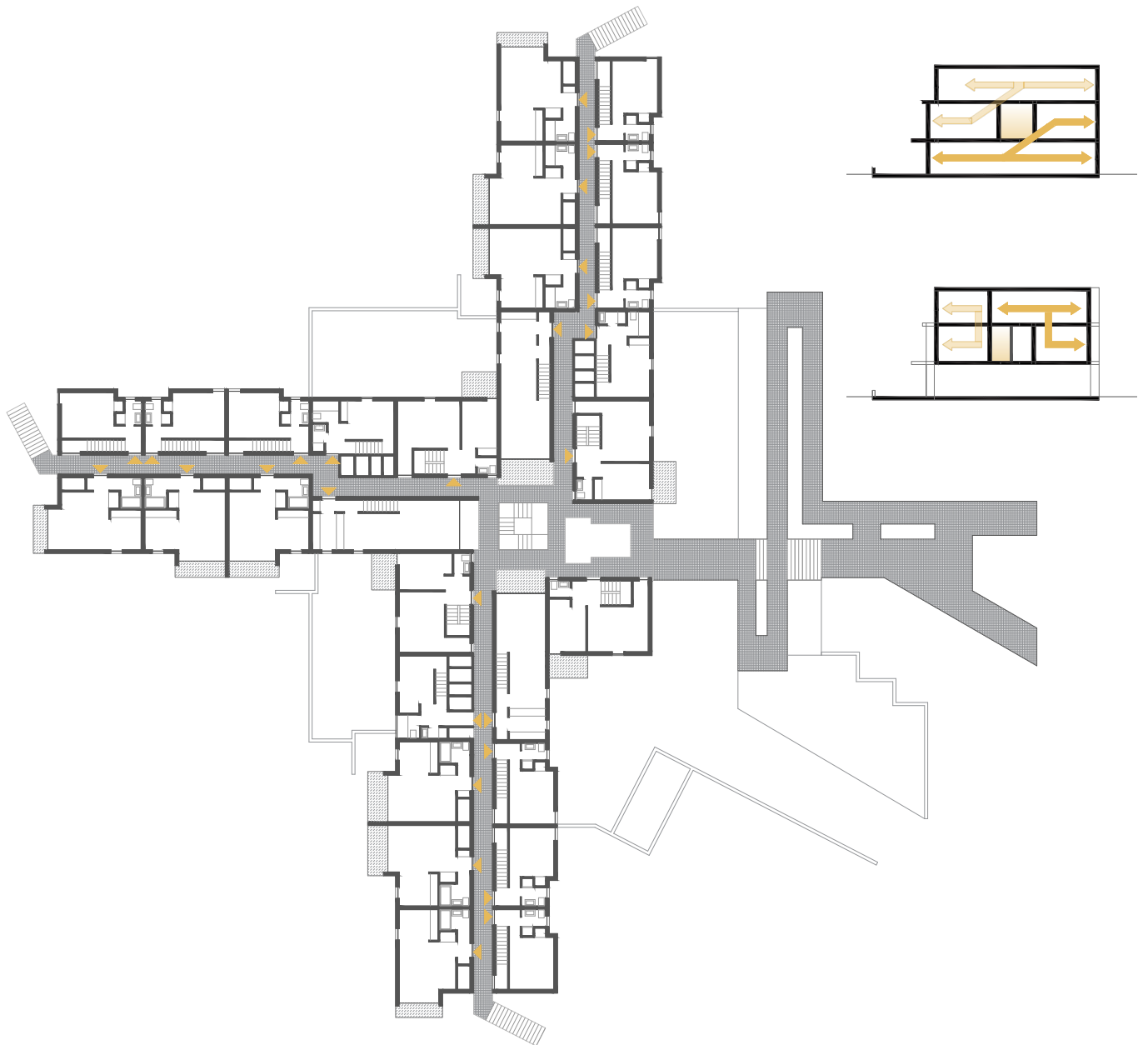
0 50 100 250 ⌚ E:1/5.000

El proyecto presenta una variedad tipológica que, por un lado, permite responder a diferentes configuraciones familiares y, por otro, una exploración espacial y modular. Las viviendas se desarrollan siguiendo un mismo ritmo compositivo en las tres alas del conjunto, distribuyéndose en seis configuraciones distintas: dos en una sola planta y cuatro en dúplex. Esto, permite una investigación formal en torno a la volumetría y a los recorridos, tanto verticales como horizontales. La circulación horizontal se organiza a través de una calle peatonal interna, elevada respecto a Slough Lane, que actúa como eje estructurante del conjunto. Desde esta calle se accede a las viviendas tanto de la planta intermedia como de la planta superior, salvo aquellas que tienen acceso directo desde la planta baja. Algunas unidades cuentan con terrazas exteriores orientadas hacia el exterior, mientras que otras incluyen pequeñas terrazas que se abren hacia el interior del conjunto, reforzando la relación entre el ámbito privado y el espacio compartido.

La circulación vertical se resuelve a través de un núcleo central de escaleras que conecta las cuatro plantas del conjunto. Este núcleo se encuentra en el punto de intersección de los tres brazos, y además de comunicar verticalmente las viviendas, actúa como un espacio de transición abierto que aporta luz y ventilación al punto central. Así, el habitante que recorre el conjunto percibe el centro como un espacio abierto. Para complementar, se introdujeron tres escaleras secundarias, ubicadas en los extremos de cada ala, que salvan la diferencia con la cota del terreno. Estas escaleras permiten el acceso peatonal desde los tres puntos más alejados del conjunto. La presencia de ascensores complementa el sistema de escaleras. Esta estrategia de circulación permite un recorrido fluido tanto en sentido vertical como horizontal, evitando trayectos excesivamente largos.

Clifford Wearden adopta una estrategia constructiva basada en el uso racional de materiales y la exposición de la estructura como elemento compositivo. El principal material empleado es el ladrillo, combinado con hormigón armado en los elementos estructurales y de circulación. Las fachadas exteriores resueltas mediante ladrillo, conectan visualmente el conjunto con el entorno suburbano de Kingsbury. En contraste, las rampas, escaleras y otros elementos visibles se ejecutan en hormigón armado sin revestir. Este contraste entre ambos materiales unificados en un mismo lenguaje constructivo, no solo responde a criterios funcionales; sino también a una voluntad de expresar con claridad el sistema constructivo (Peters, 1972, pp. 15–22).

La estructura del conjunto combina técnicas constructivas tradicionales, como los muros de carga, con soluciones propias de la arquitectura residencial innovadora de los años 60 como la organización modular. La estructura portante está formada por muros de carga de fábrica de ladrillo de 23 centímetros. Los forjados son de hormigón armado, al igual que los muros de contención del nivel de garaje semienterrado. Las rampas de acceso, las escaleras y los núcleos verticales también se construyen en hormigón, lo que garantiza, por un lado, la estabilidad y durabilidad del conjunto, y por otro, permite introducir una lógica estructural muy clara del proyecto. A diferencia de las propuestas modernas que tienden a ocultar la estructura, en “Slough Lane” se opta por dejar a la vista estos elementos, resaltando la expresión directa de la construcción. La visibilidad de la estructura y la honestidad en la selección de materiales convierten a “Slough Lane” en un referente de la vivienda colectiva de los años 60, al lograr un equilibrio entre la tradición y la experimentación constructiva.



Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Planta segunda y sección.

0 5 10 25



E:1/500

Slough Lane se caracteriza por una compleja y cuidada variedad tipológica, diseñada para responder a distintas configuraciones familiares. Clifford Wearden explora las posibilidades de superposición entre niveles, combinando estratégicamente viviendas dúplex y unidades en una sola planta a lo largo de las tres alturas del conjunto. Esta disposición permite un dinamismo en el bloque, donde las distintas configuraciones no se agrupan de forma homogénea, sino que se entrelazan generando una riqueza espacial.

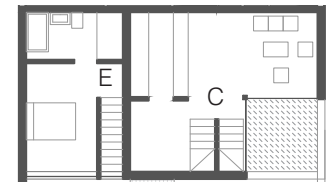
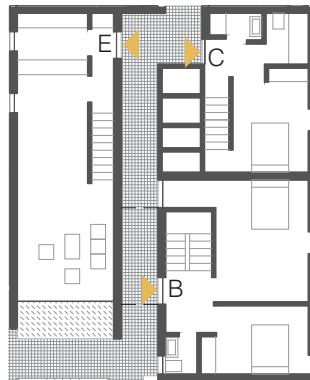
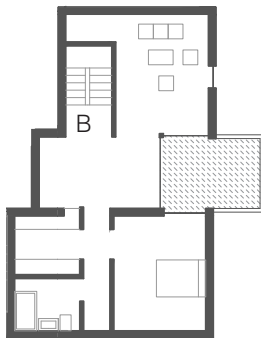
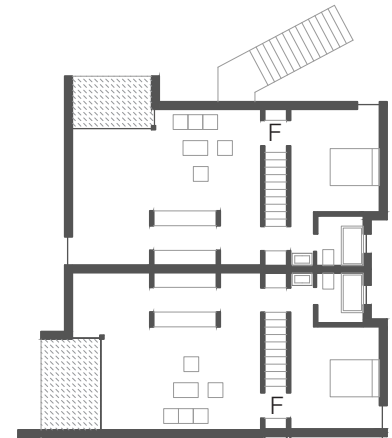
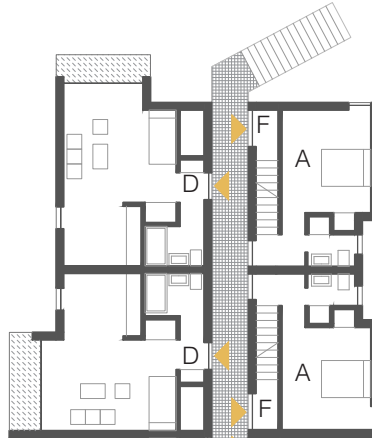
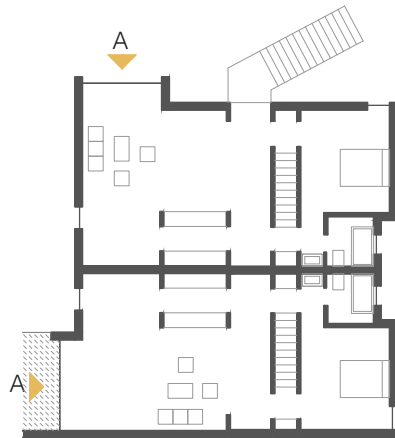
Una estrategia fundamental del proyecto es la distribución de las tipologías en relación con el núcleo de circulación central y la planta segunda, donde se localiza la calle peatonal elevada que actúa como eje organizador del conjunto. Desde este eje se accede a diversas configuraciones residenciales: viviendas en una sola planta, y dúplex que se desarrollan hacia arriba o hacia abajo. Este sistema permite que, en un mismo nivel, convivan accesos a tipologías muy distintas, generando una densidad equilibrada y una secuencia espacial interesante.

Las tipologías más próximas al núcleo central corresponden a dos variantes de viviendas dúplex, B y E. La tipología B conecta la planta primera con la planta segunda y dispone de una mayor superficie, conteniendo tres dormitorios. En esta configuración, la planta primera contiene tanto la zona de día como una de las habitaciones, aportando flexibilidad al poder acoger otros usos. En cambio, la tipología E, que vincula la planta segunda con la planta tercera, presenta una distribución más jerarquizada: incluye un solo dormitorio, lo que permite organizar la zona de día en el nivel inferior, dejando el nivel superior para el espacio de noche, en un esquema de gran claridad funcional.

Adyacente a estas, se ubica una tercera tipología dúplex, la C, que se caracteriza por una superficie más reducida ya que en la planta segunda acoge elementos comunitarios y servicios, condicionando la configuración interior. En este caso, la zona de noche se sitúa en este nivel de acceso con un dormitorio, y la zona de día se desarrolla en la planta superior, manteniendo la relación con el espacio exterior mediante una terraza.

A medida que nos alejamos del núcleo central, aparecen las tipologías predominantes, con mayor número de unidades. Las viviendas dúplex de tipo A se repiten hasta los extremos del conjunto, y cuentan con acceso directo desde la planta primera. En planta primera se ubica la zona de día junto a un dormitorio o habitación polivalente, y en la planta segunda, de menor superficie, se incorpora un segundo dormitorio. Esta diferencia de superficies entre plantas permite liberar espacio en la planta intermedia para insertar unidades más compactas, el tipo D, que funcionan como estudios destinados a jóvenes.

Existe además una tipología adicional, la F, similar a la A, con alguna diferencia. En el tipo F, el acceso se produce desde la planta segunda a través de un pequeño vestíbulo y escaleras interiores a la planta superior. Allí, se encuentra tanto el dormitorio como los espacios de día, como la planta baja en la tipología A. Esta lógica interna en la mayoría de las configuraciones, nos permite ver una voluntad de ordenar los programas separando funcionalmente los espacios de la casa. Además, todas las tipologías, independientemente de su tamaño o configuración interna, mantienen una relación directa con el exterior mediante patios, terrazas o accesos desde la cota del terreno, promoviendo la continuidad entre espacio privado y el espacio abierto.



Planta Primera

Planta Segunda

Planta Tercera

A pesar del desarrollo gradual de Kingsbury, la zona ha mantenido una baja densidad suburbana y está rodeada de amplios espacios verdes, continuando así el patrón de desarrollo. El proyecto, en forma de “T” articula viviendas distribuidas en varias tipologías, desde dúplex hasta unidades en una sola planta y una circulación elevada respecto al nivel de la calle que se extiende desde el centro hacia los extremos del conjunto. La variedad en las tipologías, permitió acomodar diferentes estructuras familiares. A nivel constructivo, el arquitecto optó por una combinación de ladrillo visto y hormigón armado que mostraba una voluntad de honestidad constructiva, donde la estructura queda expuesta como parte del lenguaje arquitectónico.

A lo largo de estos 65 años el edificio ha evolucionado, el ladrillo ha conservado su integridad material, aunque no se puede decir lo mismo del hormigón, particularmente la rampa de acceso (fig. 2), que ha sufrido un desgaste visible, manifestando de manera contundente el paso del tiempo. A nivel funcional, el complejo sigue como se proyectó en cuanto a su organización lógica y conexiones verticales. La evolución del entorno no ha sido negativa, aunque han surgido nuevas infraestructuras urbanas, Slough Lane todavía disfruta de Fryent Park, gran dotación verde al oeste del conjunto, buenas conexiones de transporte público y servicios cercanos. La permanencia de Fryent Park es clave en el desarrollo. Su cercanía da sentido a la permeabilidad del conjunto y la accesibilidad de sus extremos, refuerza la lógica abierta de su trazado. Si el entorno hubiera sido invadido con nuevas edificaciones, esta condición quizás habría perdido el sentido.

Aunque en general el complejo se ha conservado, ciertas intervenciones han modificado su aspecto, como

las rampas y escaleras, que se han debido reforzar con elementos de seguridad que degradan la imagen original. El cambio más relevante son las ampliaciones que se han ido realizando en la segunda planta, alterando el carácter del vacío central original. Además, estos cerramientos han generado que la circulación original abierta se haya convertido en un corredor ‘interno’, por lo que, en parte, se ha perdido la calidad del diseño original.

Representa un ejemplo de conjunto residencial de vivienda asequible que ha logrado mantener su funcionamiento gracias a la solidez de su construcción, la diversidad tipológica y la implantación en un entorno que ha conservado sus cualidades originales. El conjunto demuestra que no solo es la calidad arquitectónica lo que condiciona la longevidad de un conjunto, sino su capacidad de adaptación y su integración con el entorno. El conjunto ha evolucionado sin perder su esencia, y en esto reside su mayor valor.



Fig. 24. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Acceso al conjunto, 2025



Fig. 25. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Espacio central en tercera planta, 1980



Fig. 27. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Rampa de acceso, 2020



Fig. 26. Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960. Vista desde el exterior del conjunto, 1972



Fig. 28. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966. Espacio intermedio del conjunto, 1975

Marquess Road Estate, Londres

Darbourne & Darke, 1966

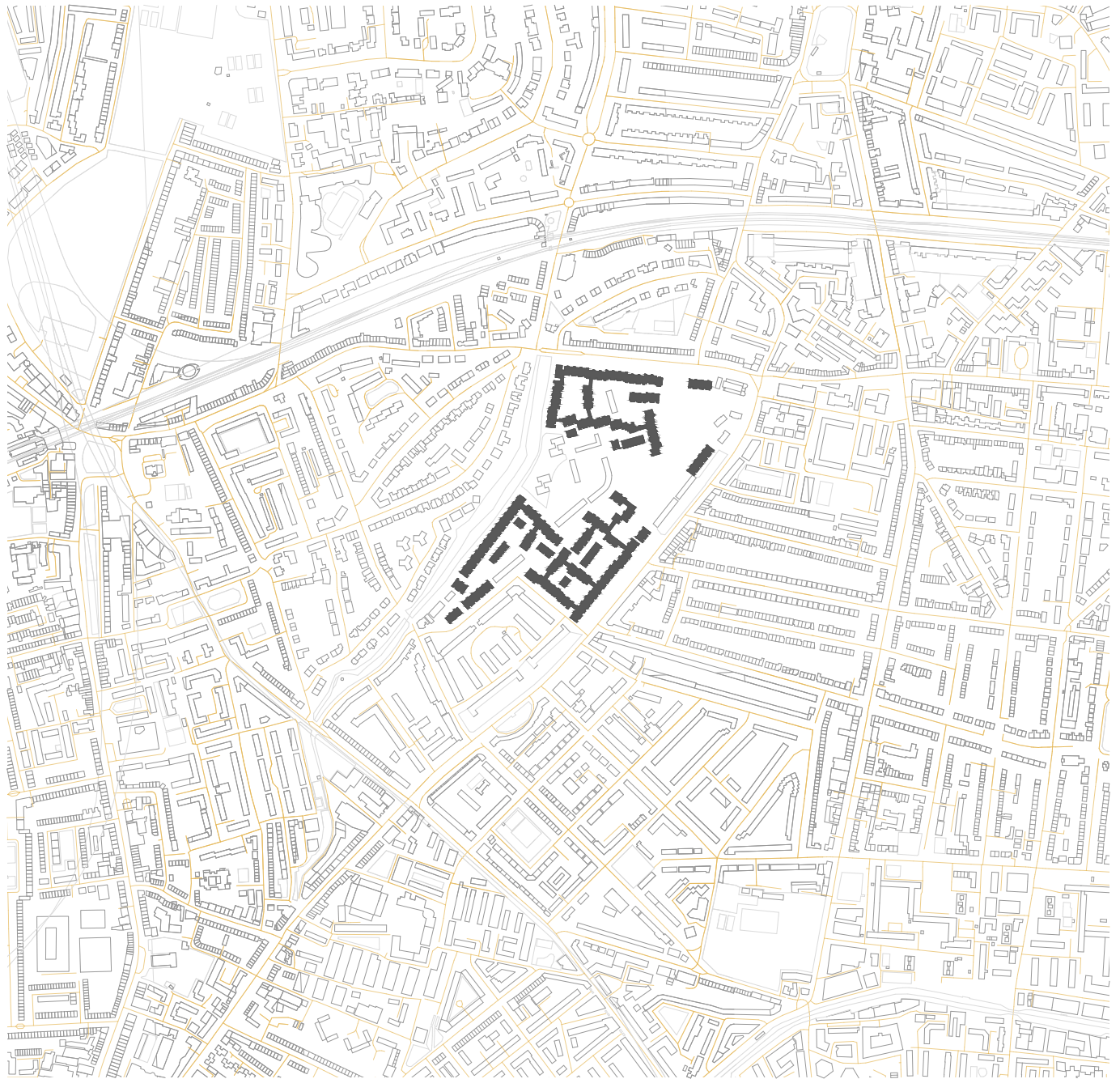
Marquess Road Estate es un proyecto de vivienda pública diseñado por los arquitectos Darbourne & Darke y construido en 1977 en la zona de Islington, Londres. Aunque Islington experimentó muchas transformaciones urbanísticas y un proceso de renovación en la posguerra, no se incluyó en la categoría de “New Town” ya que formaba parte del núcleo urbano de Londres. Su renovación se realizó como parte de un proceso de regeneración urbana en barrios preexistentes, en lugar de ser una ciudad completamente nueva.

Durante los años 70, Londres continuaba su reconstrucción tras la Segunda Guerra Mundial. En esa época, Islington era un área de clase trabajadora, y muchas de las viviendas del entorno urbano, especialmente las construcciones de finales del siglo XIX y principios del XX, estaban en malas condiciones y necesitaban ser reemplazadas. La desindustrialización también estaba afectando al área, muchas fábricas y talleres cerraron, lo que llevó a una situación de desempleo entre la población.

Las condiciones de vivienda en algunas zonas de Islington eran precarias y se necesitaba una solución que resolviese el problema de las viviendas antiguas, especialmente del período victoriano, que resultaban poco adecuadas para familias en crecimiento. Ante esta situación, los gobiernos locales y el nacional adoptaron políticas de renovación urbana para mejorar las condiciones de vida y ofrecer alternativas a los residentes de clase baja y media (Greater London Council, 1973). Estas políticas a menudo involucraban la demolición de las viviendas más antiguas y la construcción de nuevos complejos residenciales. Durante estos años, se llevaron a cabo varias demoliciones en Islington. Muchas de las viviendas victorianas y de época eduardiana fueron demolidas para dar paso a nuevos proyectos de vivienda.

Marquess Road Estate fue parte de esta iniciativa para proporcionar viviendas modernas y asequibles en un momento en el que la ciudad enfrentaba un rápido crecimiento poblacional y una escasez de viviendas de calidad.

El conjunto residencial, ubicado en el distrito de Islington, al norte de Londres está delimitado por Essex Road al este, Douglas Road y el New River Walk, un corredor verde que sigue el trazado del antiguo acueducto del New River, al oeste, y St. Paul's Road al norte (Greater London Council, 1970). En el sector oeste, a lo largo del New River Walk, había una serie de casas victorianas y pequeños bloques de apartamentos, algunos de los cuales fueron demolidos para dar paso al nuevo desarrollo (Cherry & Pevsner, 1998). Al norte, sobre St. Paul's Road, la presencia de comercios y servicios ya estaba consolidada, convirtiendo esta vía en un eje estructurante del barrio (Whitehand & Carr, 2001). Esta calle funcionaba como una importante vía de conexión, facilitando el acceso al centro de Londres mediante transporte público. Al sur del conjunto, la trama urbana presentaba una morfología más irregular, con algunas antiguas industrias ligeras y talleres que, para finales de los años 60, comenzaban a perder relevancia debido a la desindustrialización progresiva de la zona. Al este, en Essex Road, predominaban edificios de uso mixto, con locales comerciales en las plantas bajas y viviendas en los niveles superiores (Jackson, 1973). Esta vía, una de las más transitadas del área, era una conexión clave entre Islington y el centro de Londres. La coexistencia de espacios residenciales y comerciales en Essex Road influyó en el diseño del Marquess Road Estate, ya que se buscó crear un entorno que complementara el tejido urbano existente sin aislarse de las dinámicas del barrio (Pevsner, 1998).



Marquess Road St, Londres, Darbourne & Darke, 1966. Situación

0 100 200 500 E:1/10.000

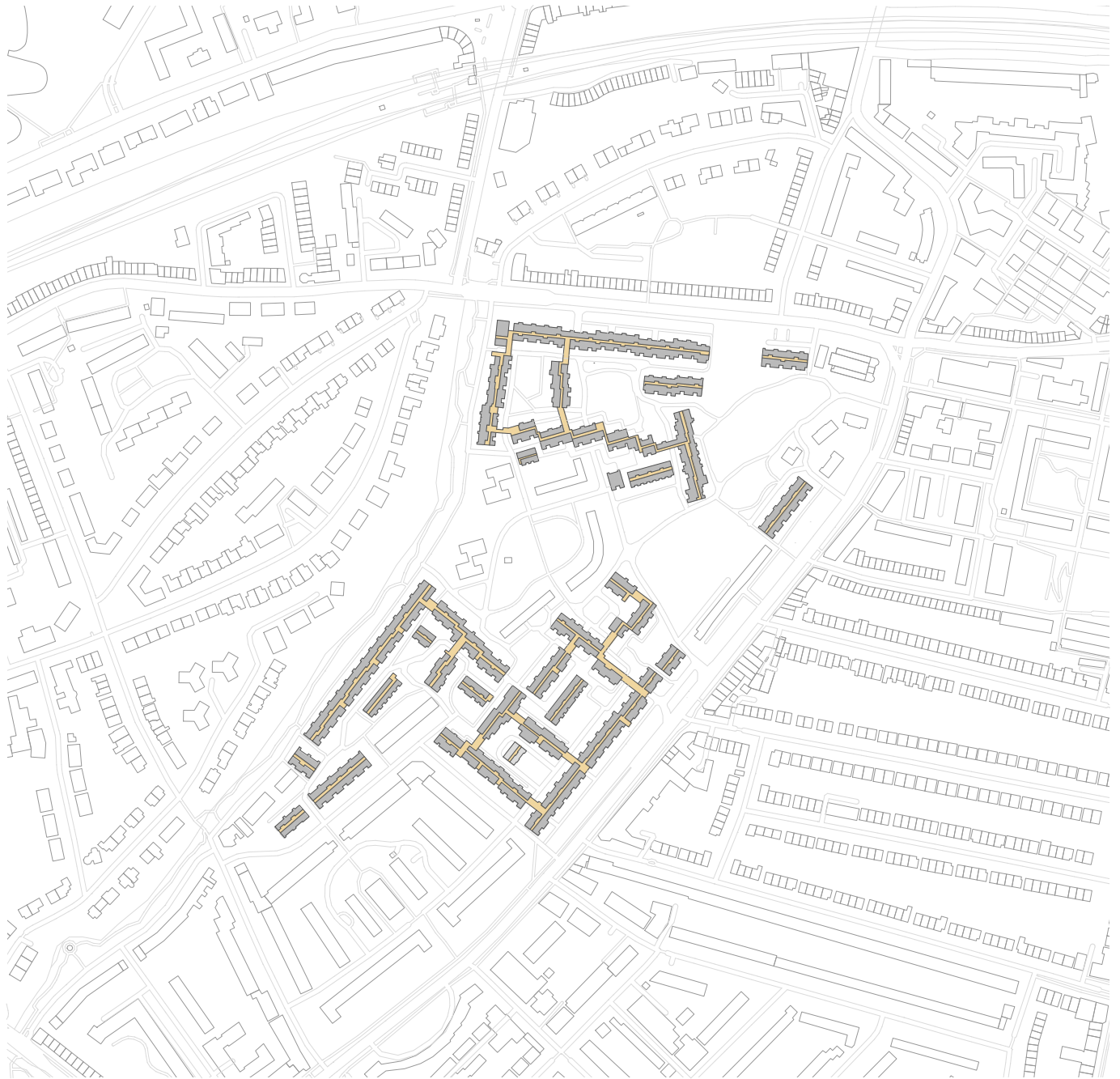
Desde el punto de vista urbano, a diferencia de los esquemas rígidos del urbanismo funcionalista, este conjunto que ocupa una superficie de 13 ha, presenta una disposición flexible y dialoga con la tradición arquitectónica londinense. Mientras que los edificios que bordean las calles principales mantienen alineaciones más lineales; en el interior, los bloques adoptan orientaciones variadas, creando espacios intermedios que fomentan la interacción comunitaria. Los accesos principales se encuentran en St. Paul's Road, facilitando la entrada a las unidades residenciales, mientras que accesos secundarios desde Essex Road mejoran la conectividad con la trama urbana adyacente.

La circulación dentro del conjunto es peatonal, la decisión de los arquitectos fue priorizar esta al tráfico rodado, buscando generar así un entorno más agradable para los residentes. El conjunto fue diseñado para que los vehículos circulen por las vías perimetrales o en espacios diferenciados, evitando cruces peligrosos con las personas. Este enfoque responde a las críticas formuladas hacia los grandes desarrollos modernos, donde la falta de espacios de interacción habían relegado cuestiones sociales y de habitabilidad.

El conjunto se divide en dos zonas diferenciadas, norte y sur. Esta división responde a la necesidad de integrar el nuevo desarrollo con los edificios existentes. La organización del conjunto refleja una clara intención de fomentar la vida en comunidad, los edificios se agrupan en torno a espacios exteriores semiprivados, que funcionan como extensiones del espacio doméstico. Estos espacios varían en escala, debido a la disposición flexible de los bloques. Se generan algunos de mayor escala que permiten áreas de juegos mientras que otros de escala más reducida generan espacios abiertos con un carácter más privado.

Con un total de 993 viviendas, la edificación residencial del conjunto se compone principalmente de bloques lineales que presentan quiebros en su trazado. Algunos de estos bloques están interconectados, permitiendo circulaciones entre las diferentes edificaciones del complejo. Cada uno variaba en términos de la cantidad de pisos y apartamentos que contenían. Los bloques eran de baja altura, variando de 3-5 alturas. La baja altura del complejo contrasta con las torres de 11 plantas presentes en el centro del conjunto, reflejando una búsqueda de una arquitectura más humana. A pesar de esto, estaban diseñados para albergar a una cantidad considerable de personas, lo que generaba una alta densidad en la zona. Los bloques más altos se sitúan frente a las calles principales, proporcionando una relación adecuada con el entorno urbano, mientras que los de menor altura se ubican en el interior del conjunto evitando espacios libres comprimidos.

En este proyecto, Darbourne y Darke implementaron el concepto de calles en el aire, priorizando las relaciones horizontales sobre las verticales. Los bloques se conectan a través de pasarelas elevadas, que funcionan como calles comunes. Estas estructuras permiten la circulación peatonal y, al mismo tiempo, se convierten en espacios de encuentro para los residentes. Su disposición forma una estructura que potencia la relación entre los habitantes y difumina el límite entre el espacio público y el privado. Gracias a esta estrategia, el conjunto adquiere una sensación de continuidad, generando un entorno dinámico. Aunque el concepto de "streets in the air" fue formulado por los Smithson en 1952, no pudieron materializarlo hasta el proyecto de Robin Hood Gardens en 1969. Sin embargo, Darbourne y Darke en este proyecto de 1967 ya lo estaban aplicando, lo que evidencia su afinidad con las ideas del Team X (Darbourne and Darke, 1977, p. 35).



Marquess Road St, Londres, Darborne & Darke, 1966. Emplazamiento.

0 50 100 250 E:1/5.000

Además de bloques lineales, el conjunto incluye maisonettes familiares con jardines privados en la planta baja y apartamentos más pequeños en las plantas superiores. La organización de las viviendas se estructura a través de un sistema de circulaciones a distintos niveles, permitiendo distribuir los accesos desde diversos puntos. Las maisonettes en las plantas bajas cuentan con accesos directos desde espacios verdes privados situados al frente de cada unidad, proporcionando un espacio que sirve de transición entre la calle y la vivienda. En cambio, a los apartamentos en las plantas superiores se accede mediante pasarelas elevadas, “calles en el aire”, que discurren por el espacio intermedio entre las unidades residenciales. Esta disposición de las pasarelas elevadas en el conjunto permite concentrar los accesos de las viviendas de ambos lados. Además, incorpora aperturas hacia el exterior, evitando la creación de corredores oscuros y permitiendo conexiones visuales entre los bloques y los espacios exteriores del conjunto. Además, las calles elevadas concentran accesos a las viviendas en uno o ambos frentes, generando un espacio dinámico y promoviendo la interacción social entre los residentes. Con ello se propone una nueva forma de entender los espacios comunes de los edificios.

La circulación vertical se resuelve a través de una combinación de escaleras exteriores y núcleos de comunicación vertical distribuidos a lo largo de las edificaciones. Cada bloque cuenta con una rampa o escalera en sus extremos, facilitando el acceso a las calles elevadas. Además, en los bloques, aproximadamente cada 40 metros se dispone un núcleo de comunicación, aunque el número exacto varía según la tipología de cada bloque. La separación de los accesos de unas viviendas y otras busca equilibrar la privacidad de las unidades en planta baja con la creación de espacios comunitarios en niveles superiores.

El material predominante en el Marquess Road Estate es el ladrillo visto. Se emplea predominantemente ladrillo rojo oscuro, una elección que refuerza la continuidad visual con el tejido urbano de Islington. En las épocas victoriana y eduardiana en Londres, las viviendas se caracterizaban por el uso predominante del ladrillo, especialmente el ladrillo rojo, tanto en fachadas como en muros y en delimitaciones de patios. La textura y el color del ladrillo ayudan a integrar el conjunto en su contexto, en contraposición a la tendencia en esa época hacia el uso del hormigón. Además, se busca una continuidad material, extendiendo el ladrillo en los pavimentos de las circulaciones, lo que refuerza la cohesión visual del conjunto.

La estructura de los bloques se resuelve a través de muros de carga de ladrillo y forjados de hormigón armado. Uno de los aspectos destacables de la composición de las fachadas es la decisión de dejar la estructura vista, resaltando la textura del ladrillo en contraste con los detalles de hormigón (Esher, 1981). La última planta se resuelve mediante un volumen mansardado, revestido con plaquetas de pizarra, el mismo material empleado en las cubiertas. Esta estrategia permite introducir una variación en la volumetría de los bloques, creando una mayor diversidad volumétrica que aporta flexibilidad y logra una percepción más reducida de la escala del edificio, que la acerca a la dimensión humana (Darbourne & Darke, 1977).

Los bloques se resuelven a través de la diversidad tipológica, los espacios intermedios y distribuciones entrelazadas que permitiesen evitar una construcción masiva. En esa época, esta estrategia no era común, los arquitectos empezaban a cuestionar el urbanismo rígido y a buscar alternativas que fomentaran un mayor acercamiento a las necesidades individuales y colectivas del usuario.



La estrategia adoptada en el proyecto demuestra cómo los arquitectos han tomado las limitaciones impuestas por el sistema de muros portantes de ladrillo y las han convertido en un elemento de diseño que ayuda a construir las tipologías. Como señaló Peter Smithson (1967), “las limitaciones son lo que te permite ser libre, te permite encontrar una forma diferente de hacer las cosas”. Las tipologías quedan organizadas dentro de un sistema estructural basado en muros portantes, lo que condiciona la disposición de las viviendas y limita la crujía de cada una a 6,5 metros, una medida que permite la combinación de espacios. A pesar de estas restricciones estructurales, el conjunto logra ofrecer una amplia variedad tipológica, desde viviendas de un único dormitorio hasta opciones con tres dormitorios, adaptándose a diferentes necesidades familiares.

En los bloques de cinco plantas se identifican cuatro tipos de viviendas, todas organizadas para optimizar la doble orientación y responder a las necesidades funcionales de los residentes. En el Tipo A, la zona de noche, compuesta por dos dormitorios, se ubica en un nivel ligeramente rehundido en el terreno, mientras que los espacios de día se distribuyen en la planta baja donde se produce el acceso, y primera, incorporando esta última una estancia polivalente, que puede funcionar como dormitorio. El Tipo B sitúa la zona de día en la planta baja, y los dos dormitorios en la planta superior. El Tipo C mantiene una organización similar al Tipo B, pero incorpora un único dormitorio en la planta alta. Con un carácter más singular, el Tipo D se diferencia de las demás tipologías, ya que es el único que presenta una única orientación, con un apartamento de un solo dormitorio distribuido en una sola planta. Además, el Tipo D une dos crujías de 6.5 metros, lo que permite una distribución distinta y un tipo de vivienda más compacto.

También en los edificios de menor altura se conserva la estrategia de cruzar viviendas para maximizar la ventilación e iluminación natural. En estos bloques se adoptan dos configuraciones principales con la misma crujía de 6,5 metros. En la tipología Tipo E, la vivienda cuenta con un dormitorio en la planta de acceso y dos dormitorios adicionales en la planta primera. Esta planta unifica un uso de noche en toda su longitud, al complementarse con un dormitorio del Tipo F, vivienda que cuenta con acceso y zona de día en la planta superior.

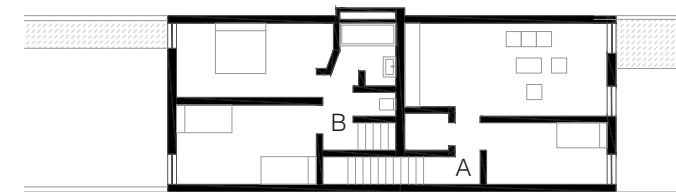
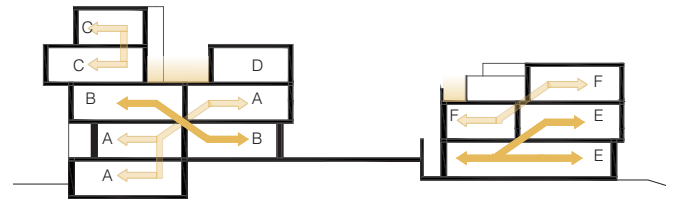
La orientación de las viviendas ha sido considerada para optimizar tanto la captación de luz natural como la ventilación cruzada. Las unidades situadas en planta baja cuentan con acceso a jardines que favorecen un contacto directo con el exterior. En cambio los apartamentos elevados se benefician de orientaciones que potencian la visibilidad del entorno urbano y los espacios intermedios, y además cuentan con accesos desde las calles elevadas. La ubicación de los espacios de día en las plantas de acceso asegura que la vida cotidiana se desarrolle en áreas estratégicamente conectadas con el espacio exterior. Los jardines, los patios y las calles elevadas actúan como extensiones naturales del espacio habitado, facilitando la interacción social y ofreciendo áreas que promueven un estilo de vida en contacto con el exterior y la naturaleza, aun en un contexto urbano densamente poblado.

El conjunto es reconocido como un referente en la arquitectura residencial de posguerra en Londres, representando un avance significativo en el diseño de viviendas públicas. Demuestra que las limitaciones urbanas pueden transformarse en oportunidades para crear espacios habitables de alta calidad que fomenten la integración social y la vida en comunidad.

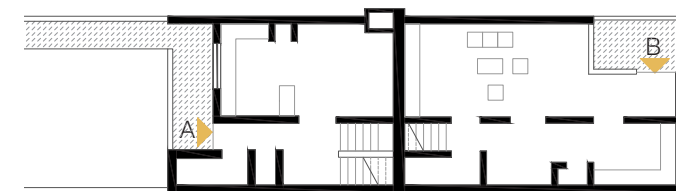
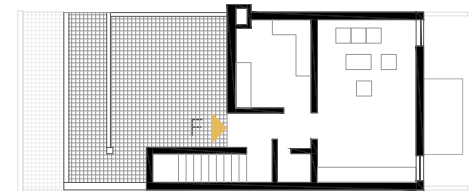


Planta Cuarta

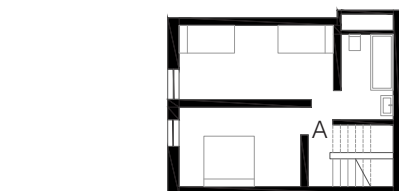
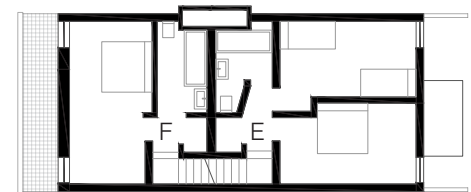
Planta Tercera



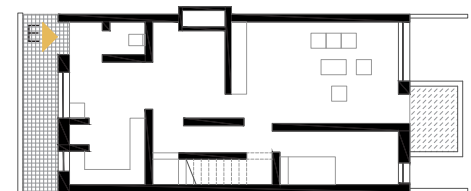
Planta Segunda



Planta Primera



Planta Baja



En su estado inicia, el conjunto, se presentaba como una promoción de vivienda social destinada a albergar distintos tipos de núcleos familiares en un entorno pensado para reforzar el sentido de comunidad. Marquess Road Estate se articulaba en bloques lineales conectados por pasarelas elevadas (fig. 5) y rodeados de patios y jardines de diversas escalas (figs. 1–3). El uso de ladrillo rojo visto establecía un diálogo respetuoso con el tejido histórico de Islington, mientras que los volúmenes mansardados aportaban una escala doméstica (fig. 5).

Con el paso del tiempo esta configuración ha soportado bien el uso y el tiempo. El ladrillo conserva su estado y carácter (fig. 2) y solamente los cuerpos mansardados han sido actualizados con acabado de pintura (fig. 4), manteniendo aun así el espíritu del conjunto. En términos de uso, las pasarelas continúan siendo transitadas, aunque con menor afluencia de encuentros, y varias conexiones horizontales entre bloques han sido cerradas por decisión de los vecinos, con el objetivo de limitar el tránsito de no residentes. En cambio, los patios y jardines semiprivados siguen cumpliendo su función ofreciendo sus recorridos y rincones de descanso (fig. 2), proporcionando una sensación de amplitud dentro del denso tejido urbano de Londres.

A pesar de que en los años 80 espacios abiertos similares eran considerados como inseguros, en Marquess Road Estate estos espacios intermedios constituyen la fuerza vital del conjunto. Las “calles en el aire” que unían los bloques al estar cerradas, (fig. 2) han perdido parte de su valor original como espacios de encuentro. Actualmente el pensamiento ha evolucionado y quizás la comunidad no surge por la conectividad física entre bloques, sino por la creación de lugares que inviten al encuentro. Los patios y

jardines semiprivados al ofrecer rincones de descanso y áreas comunes, facilitan encuentros espontáneos, el juego de los niños o una tertulia entre los mayores (fig. 1). Por lo tanto, no es tan valorada la relación lineal y física de estos espacios o calles como la calidad y el contenido, que realmente crea y apoya el valor social de la comunidad. La variedad tipológica permite un perfil sociodemográfico heterogéneo que también enriquece las distintas relaciones y lazos poblacionales.

Marquess Road Estate es un ejemplo de arquitectura de vivienda social que supo responder a las necesidades de su tiempo, leyendo con sensibilidad el contexto social y urbano del Londres de los años 70. El conjunto ha evolucionado a lo largo del tiempo sin perder su esencia y aunque ha sufrido algunas transformaciones, el carácter general del proyecto original sigue reuniendo los principios de convivencia, diversidad de usos y el equilibrio entre lo colectivo y lo privado.



Fig. 29. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966. Espacio entre bloques, 2025



Fig. 30. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.
Bloque de tres alturas, 1980



Fig. 32. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.
Pasarela de unión entre distintos bloques, 2025



Fig. 31. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.
Vista de la calle elevada en la tercera planta, 1985



Fig. 33. Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.
Rampa de acceso, 2025



Fig. 34. Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Rampa de acceso, 1969

South Thamesmead, Londres

Robert Rigg, 1967

Thamesmead construido en 1967, surgió como una New Town promovida por el Greater London Council para cubrir la escasez de vivienda y regenerar áreas degradadas al sur de Londres. Se inscribe dentro de la tercera generación de New Towns británicas y representa un cambio de enfoque respecto a modelos anteriores: en Thamesmead se incorporaron aprendizajes clave, como la diversificación tipológica, la separación de flujos peatonales y rodados, y la planificación de espacios elevados reservados exclusivamente al peatón (Greater London Council, 1967).

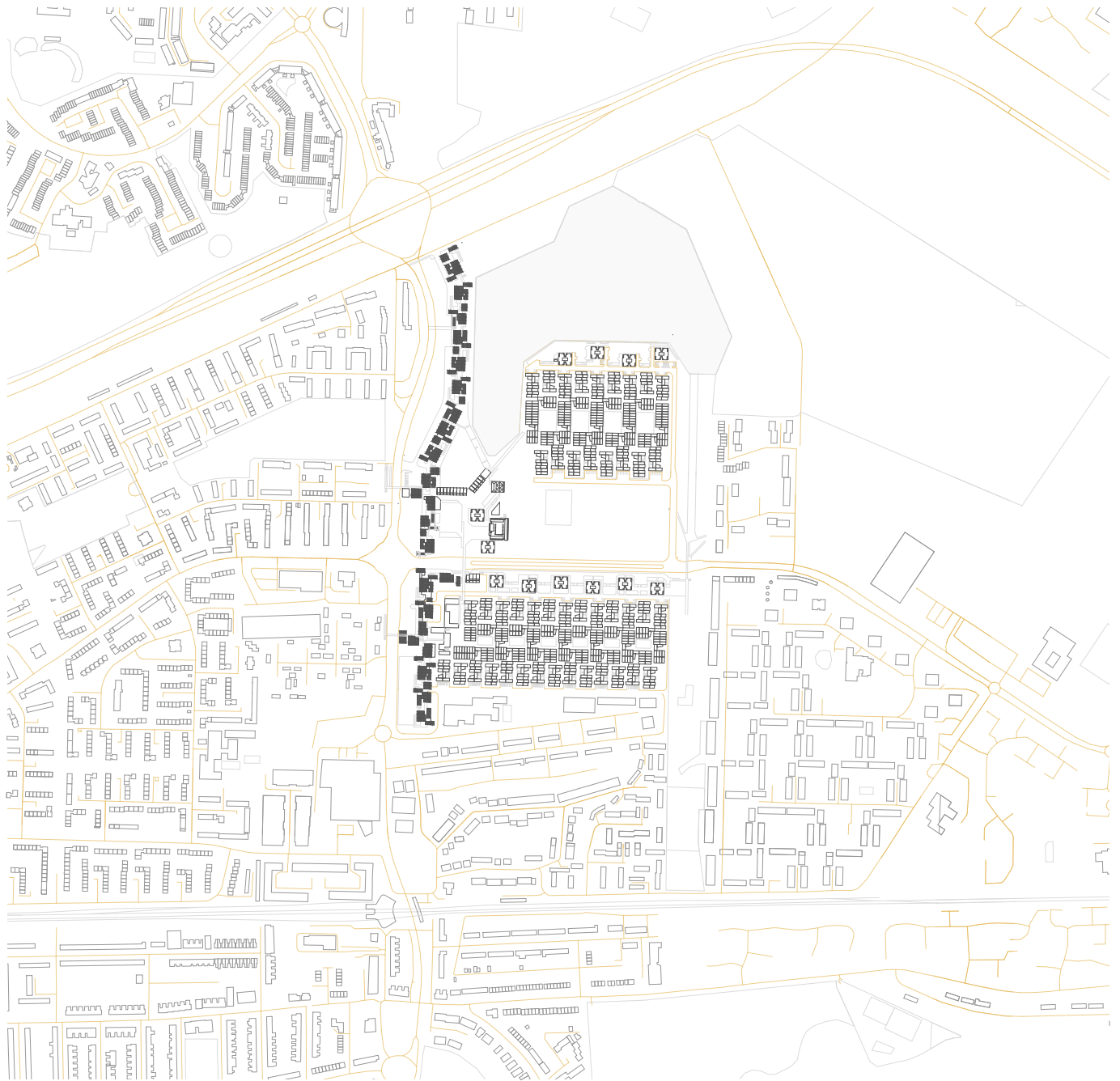
El desarrollo se estructuró en tres fases. La Fase I, Thamesmead South, fue la primera en ejecutarse entre 1967 y 1974, sobre una superficie de 34 hectáreas y a cargo del arquitecto Robert Rigg. Le siguieron Thamesmead North y una etapa de consolidación de infraestructuras. Solo las fases I, II se construyeron siguiendo el plan original, mientras que el resto del área fue desarrollado con criterios distintos. Es por ello que centramos el análisis en Thamesmead South, al tratarse del único sector que se llevó a cabo como estaba planteado en el Master Plan.

El emplazamiento elegido fue un área de antiguos pantanos del Royal Woolwich Arsenal, situados entre la ribera del Támesis y las colinas de Abbey Wood. Pese al riesgo de inundaciones de la zona, cada vez era más urgente la necesidad de suelo residencial en la capital. Dentro de Thamesmead South, los límites se definían: al norte por un terraplén del sistema de alcantarillado, al este se construyó el lago artificial de Southmere, que funcionaría como reserva hidráulica en caso de inundación y espacio verde. Al sur, una vía de tráfico rápido dividía la organización del conjunto, que al oeste era delimitado por la arteria principal Harrow Manor Way.

El Master Plan establecía objetivos ambiciosos: crear una comunidad de hasta 60.000 personas, ofrecer empleo local para reducir desplazamientos, organizar la circulación priorizando al peatón, dotar de equipamientos adecuados a cada fase, e integrar el trazado urbano con el paisaje natural del entorno (Greater London Council, 1967). Estas directrices se aplicaron con especial rigor en Thamesmead South, donde las viviendas se disponen en altura, sobre planta baja libre, conectadas mediante plataformas peatonales que vinculan edificios, parques, servicios y zonas comunitarias.

El sistema viario se organizó de forma perimetral, permitiendo que el interior del conjunto se destinara casi en su totalidad a circulación peatonal. Harrow Manor Way canaliza el acceso rodado, mientras que el transporte público se resolvió mediante líneas de autobús hacia Abbey Wood y Woolwich Arsenal situadas al sureste de Londres. Aunque el plan preveía una futura conexión ferroviaria directa con el centro de Londres, nunca llegó a realizarse.

En esta primera fase, se sitúa el conjunto de spine blocks proyectado por Robert Rigg, que recorre en sentido norte-sur Thamesmead South, paralelo a Harrow Manor Way. La Fase I se organizaba en tres zonas diferenciadas: una franja residencial al sur del lago Southmere, una segunda área al otro lado de la vía rápida que cruza el barrio en dirección este-oeste, y una tercera —la que analizaremos— formada por los bloques paralelos a Harrow Manor Way, conocidos como spine blocks. Esta agrupación representa los principios que definieron la propuesta urbana de Thamesmead: la separación entre tráfico rodado y peatonal, la integración con el paisaje fluvial, y la creación de una vida comunitaria en altura, articulada a través de pasarelas elevadas y espacios comunes.



Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Situación.

0 100 200 500 E:1/10.000

El conjunto de spine blocks de Thamesmead South, se sitúa en una banda lineal con dirección norte sur, que se desarrolla en paralelo a Harrow Manor Way, delimitando la fase I por el oeste. La disposición de los bloques paralelos responde no solo a la geometría del solar y al límite impuesto por la vía, sino también a una voluntad de organizar un eje urbano que articule el conjunto. (Deltoro Soto, 2020, p. 14)

El acceso rodado se organiza en el perímetro del conjunto, evitando cualquier cruce con los recorridos peatonales. Desde el oeste, se puede acceder a una vía de servicio que recorre el zócalo de los bloques y permite la entrada directa al aparcamiento semienterrado. Los accesos peatonales se resuelven mediante once rampas y doce escaleras distribuidas a ambos lados de los bloques, al oeste, hacia Harrow Manor Way, y al este, hacia el interior del conjunto. Estas conexiones salvan el desnivel de la parcela y conducen directamente a las galerías elevadas que recorren los bloques. Se plantean dos circulaciones separadas según el uso, desde la cota inferior se accede a los servicios comunes, situados en el zócalo, mientras que desde la cota elevada, se accede a las viviendas. Esta organización refuerza la separación entre los recorridos públicos y el ámbito doméstico, y contribuye a proteger el espacio residencial frente al tráfico o posibles inundaciones.

En la disposición lineal de los bloques se genera una secuencia de espacios abiertos. Estos, funcionan como lugares de transición entre lo comunitario y lo privado. En algunos puntos, el trazado de los bloques se adapta a la geometría del solar, retranqueándose y suavizando la rigidez de la alineación. Coincide en estos puntos la introducción de rampas o escaleras, lo que ayuda a ordenar el conjunto y marcar un ritmo claro a lo largo del recorrido.

Los bloques combinan viviendas de tres a cinco alturas, incorporando diferentes tipologías. En los extremos se ubican maisonettes de dos niveles que suavizan la transición hacia las zonas residenciales vecinas. Esta variación en la altura refuerza la escala humana, al mismo tiempo que permite introducir diversidad tipológica dentro de un esquema modular claro. Además, los bloques se retrasan respecto a Harrow Manor Way, generando un corredor lateral donde se ubican zonas de aparcamiento y áreas ajardinadas. Este espacio actúa como filtro entre el tráfico y la vivienda, amortiguando el impacto urbano de Harrow Manor Way y facilitando una transición más amable.

El conjunto establece relaciones directas con el entorno natural mediante pasarelas que cruzan canales y espacios de retención de agua. Estas conexiones refuerzan la relación entre arquitectura y paisaje, facilitando la integración visual y física entre el entorno natural. Al oeste, el conjunto se enfrenta a Harrow Manor Way, una vía principal de circulación rodada, que lo separa de una zona residencial de baja densidad. Hacia el norte, el límite lo marca otra vía secundaria que articula el borde superior del sector sur. En dirección este, el conjunto se abre hacia el lago Southmere y el resto de la fase I, donde se combinan bloques de tres alturas con torres puntuales de trece plantas, siguiendo la lógica tipológica y de densidad progresiva propuesta en el plan original. (Architectural Journal, 1972)

En su conjunto, los bloques de Thamesmead South configuran una secuencia de viviendas conectadas por recorridos en altura, donde la claridad de accesos, la separación entre usos y la relación con el paisaje construyen un entorno de gran interés.



Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Emplazamiento.

0 50 100 250 E:1/5.000

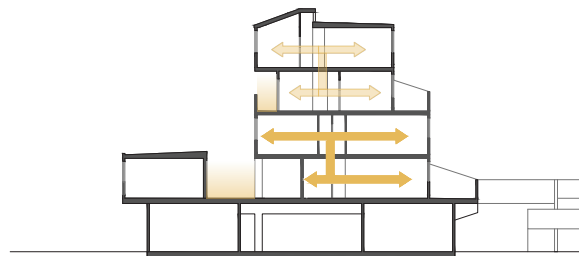
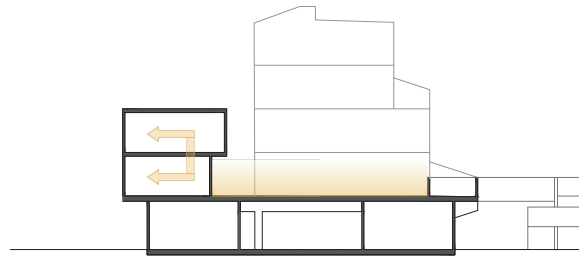
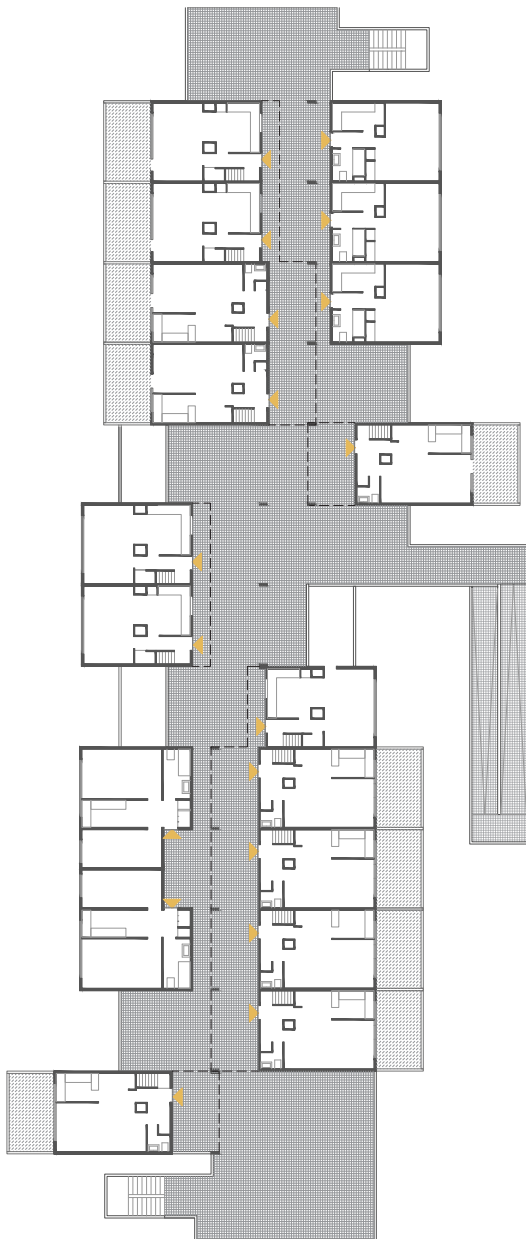
Los bloques combinan zonas de dos a cinco alturas, poniendo en relación de forma diversa las viviendas. Las áreas de dos plantas se componen del zocalo más viviendas distribuidas en una sola planta, mientras que las tipologías dúplex se disponen en dos niveles superpuestos, generando cuatro plantas más el zócalo en planta baja. Estas viviendas se organizan en hilera y se accede a ellas desde dos niveles distintos: una galería elevada en la primera planta y otra en la tercera planta, ambas ocupan una posición central y se abren puntualmente a ambas orientaciones. Desde la primera galería se accede tanto a viviendas de una sola planta como a las de mayor tamaño. Algunas de las unidades destinadas a personas mayores se agrupan en la primera planta para facilitar su acceso. En cambio, los dúplex se distribuyen entre las plantas superiores y el acceso se realiza desde la galería superior. Esta disposición genera retranqueos y variaciones en el volumen que rompe la monotonía del conjunto. Algunas viviendas cuentan con terrazas privadas hacia el interior o el exterior, esto refuerza la conexión con el entorno, humaniza la escala del edificio y dinamiza la actividad en la calle.

La circulación vertical se organiza a partir de un sistema que combina doce núcleos de escaleras y once rampas. Las escaleras se distribuyen a lo largo del bloque, situándose en los extremos y en puntos intermedios, para evitar recorridos excesivamente largos. El arquitecto busca una transición progresiva y suave desde el nivel de calle hasta la cota de acceso a las viviendas, para ello, en vez de concentrar toda la circulación vertical en escaleras, incorpora rampas de pendiente suave, que permiten acceder a las calles elevadas. Estas rampas conectan hacia el oeste, en dirección a Harrow Manor Way, y hacia el este, abriéndose hacia los espacios interiores del conjunto, además permiten atravesar transversalmente los bloques. El

objetivo no es solamente salvar el desnivel, sino generar un recorrido gradual que acompaña al peatón desde el nivel de calle hasta los niveles residenciales.

El edificio se resuelve con paneles prefabricados de hormigón con acabado de árido grueso como cerramiento exterior, una elección que refuerza la relación con el lenguaje del resto de Thamesmead. Aunque no se utilizó el sistema Balency que consistía en la producción en serie de paneles de hormigón, y que había sido utilizado en otras construcciones del proyecto debido a la complejidad del bloque y la variedad de módulos, se mantuvo la apariencia brutalista a través de hormigonado in situ mediante encofrados de madera, garantizando la continuidad visual con las demás piezas del conjunto. Las galerías y pasarelas, también resueltas en hormigón visto, ofrecen una imagen austera pero fría, reflejando el carácter experimental y social de la propuesta. (Greater London Council, 1967, pp 26)

La estructura de estos bloques se organiza a través de 14 vanos con una separación de 5,5 m, que se repiten a lo largo del desarrollo lineal del bloque. Cada uno de estos tramos se configura como un bloque estructural que se encadena con el siguiente, formando el conjunto completo. Los muros portantes, contruidos en hormigón armado, se sitúan entre vanos consecutivos y soportan tanto las cargas de las plantas superiores como las pasarelas elevadas. En la planta baja, cada par de vanos permite agrupar dos plazas de aparcamiento, mientras que en las plantas superiores se alojan las viviendas, generalmente una por vano, salvo en casos puntuales donde dos viviendas se adaptan a lo largo de tres vanos, en función de la tipología. Esta disposición estructural proporciona una gran flexibilidad, ya que permite adaptarse a los retranqueos y cambios de sección del bloque. (Architectural Journal, 1972)



Los bloques de Thamesmead South integran una variedad de tipologías que permiten responder a las necesidades de diferentes estructuras familiares y modos de habitar. En total se desarrollan cuatro tipos de vivienda que se diferencian por su organización en planta y por su número de alturas. La mayoría de las unidades se adaptan a la estructura modular de 5,5 metros entre vanos, que define una crujía constante para las viviendas.

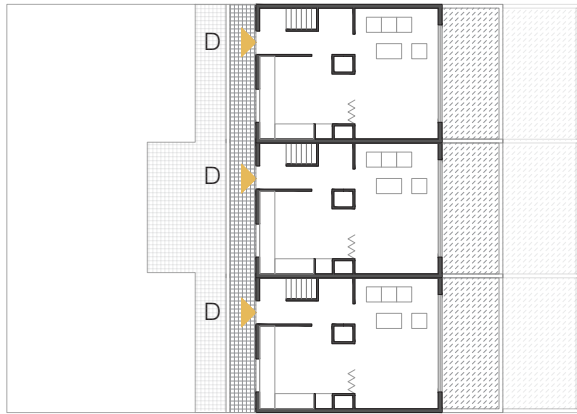
En la primera planta, encima del zócalo técnico, se sitúan los tipos A, B y C. El tipo A es una vivienda estudio concebida como un espacio abierto, con posibilidad de subdividir el área de estar para generar una habitación más privada. En el caso del tipo B, el arquitecto introduce cierta flexibilidad respecto al esquema modular, planteando una tipología que ocupa vano y medio. Esta ampliación permite —frente al tipo A— disponer de una habitación separada, además de una zona de estar y cocina-comedor más amplia. De esta forma, respetando la lógica estructural, se introducen variaciones que permiten introducir un tipo distinto sin comprometer la unidad formal del bloque. El tipo C es un dúplex al que también se accede desde la galería en planta primera, y que organiza la zona de día en la planta de acceso y los cuatro dormitorios en la planta superior, permitiendo una separación clara entre los usos públicos y privados.

En la tercera planta, una segunda galería dá acceso al Tipo D, ubicado en la parte superior del bloque. A diferencia de la galería de la primera planta —más ancha y abierta—, esta segunda galería presenta una anchura mucho más reducida y queda parcialmente cubierta por la planta superior del propio tipo D, que se proyecta hacia fuera. Este recurso permite que la pasarela de la primera planta no quede completamente cubierta, generando zo-

nas al descubierto que aportan luz natural y le otorgan un carácter más exterior. El tipo D sigue un funcionamiento similar al tipo C: la zona de día se desarrolla en la planta de acceso, mientras que los dormitorios se organizan en la planta superior. En este caso, el Tipo C distribuye tres dormitorios frente a los cuatro del Tipo C, permitiendo otra configuración familiar. Tanto los tipos C como D cuentan con terrazas privadas, que establecen una relación directa con el exterior.

En todas las tipologías se distingue una clara intención de separación funcional y organización del espacio. Uno de los aspectos más destacables del proyecto es la integración del mobiliario fijo dentro del diseño de la vivienda. También se introduce una organización flexible en la zona de día, donde el salón, comedor y cocina comparten un único espacio abierto, aunque con la posibilidad de cerrar la cocina mediante puertas plegables. Esta configuración permite ajustar el espacio según las necesidades del residente, flexibilizando la vivienda.

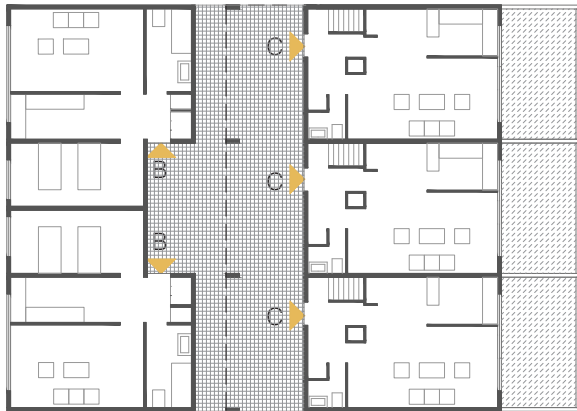
En conjunto, las viviendas que Robert Rigg proyectó en Thamesmead South reflejan un equilibrio entre la rigidez del módulo y la adaptabilidad, buscando una diversidad tipológica que fuese capaz de acoger distintos tipos de familias. Frente a otros modelos más rígidos o uniformes, este sistema responde con eficacia a distintos modos de habitar, garantiza buenas condiciones de habitabilidad, y proporciona un espacio que promueve la vida comunitaria. Exteriormente, el conjunto presenta una imagen dura y brutalista, pero conforme se recorre, y la escala se va reduciendo, el proyecto se va humanizando. En su dimensión más próxima, la de la vivienda, la galería, la terraza, el bloque adquiere una escala doméstica, cercana, y propone un modo de habitar más cotidiano y más humano.



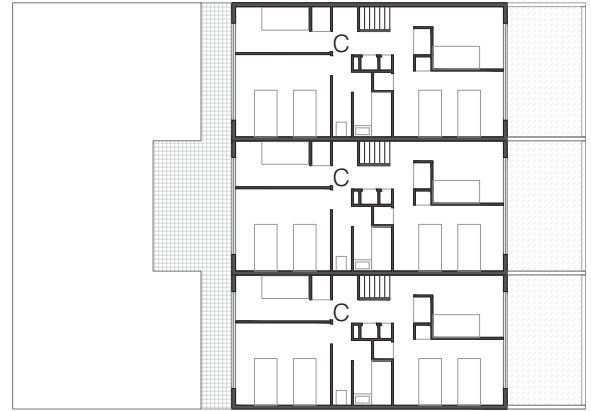
Planta Tercera



Planta Cuarta



Planta Primera



Planta Segunda



Thamesmead South nació a finales de los años 60 como un ambicioso experimento de New Town, destinado a familias trabajadoras que fueron reubicadas desde viviendas victorianas de dimensiones reducidas. Su diseño, basado en bloques tipo spine, el uso del hormigón visto, pasarelas elevadas y una red de canales, aspiraba a facilitar una nueva forma de vida moderna y colectiva junto al agua. El modelo apostaba por la autosuficiencia y la descentralización, con equipamientos y entornos peatonales, aislados del tráfico rodado. Un elemento clave en la propuesta era su conexión con Londres, que iba a ser facilitada por una nueva infraestructura de transporte que incluía enlaces ferroviarios y estaciones de metro. Sin embargo, estas conexiones nunca se materializaron, lo que provocó desde el inicio un aislamiento físico y social respecto del núcleo urbano.

Con el paso del tiempo, la situación ha desencadenado un deterioro. Debido al insuficiente mantenimiento, a los pocos años las viviendas sufrieron filtraciones, debidas a la construcción con paneles prefabricados de hormigón, que, aunque eficientes en términos económicos y de rapidez, presentaban serios problemas de estanqueidad cuando no eran adecuadamente sellados. Los espacios comunes, como pasarelas y canales (fig. 4), se volvieron inseguros y mal iluminados. Esta situación se vio agravada por políticas de reasentamiento que atrajeron a individuos con necesidades sociales complejas, lo que contribuyó a una estigmatización considerable. El complejo, que inicialmente proyectaba una capacidad para albergar a 60.000 residentes, se estancó en aproximadamente 20.000. En 2014, Peabody Trust, una asociación de viviendas, adquirió la zona y se comprometió a llevar a cabo una regeneración integral que se inició en 2022 con la demolición de los spine blocks como primer paso hacia un nuevo enfoque urbanístico más abierto.

Thamesmead South es un modelo de cómo la falta de conexión física de una ciudad con su entorno puede transformar una utopía en un desastre urbano. El diseño que pretendía conectar lo doméstico con el paisaje acuático no funcionó y acabó por generar una imagen degradada del entorno (fig. 1). La visión utópica de una “comunidad vibrante” (fig. 2-3) sólo se llegó a ver de manera parcial. La vida comunitaria de los primeros años, nunca alcanzó la densidad social que los slogans anunciaban. La zonificación funcional y la configuración cerrada del complejo limitaron las oportunidades de encuentros informales, impactando negativamente en la construcción de comunidad. Su demolición no debe considerarse simplemente un fracaso, sino más bien una oportunidad de entender qué cuestiones fallaron y por qué. La lección que se extrae de este caso es que una ciudad no puede subsistir sin movimiento, mantenimiento continuo o conexión urbana, si aspira a perdurar como comunidad.



Fig. 35. South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Spines blocks hacia el lago, 2019



Fig. 36. South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Vista exterior de los spines blocks, 1969



Fig. 37. South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Calle elevada de los spines blocks, 1970



Fig. 38. South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967. Calle elevada de los spines blocks, 2015



Fig. 39. Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977. Encuentro entre bloques, 1979

Southgate Estate, Runcorn

James Stirling, 1977

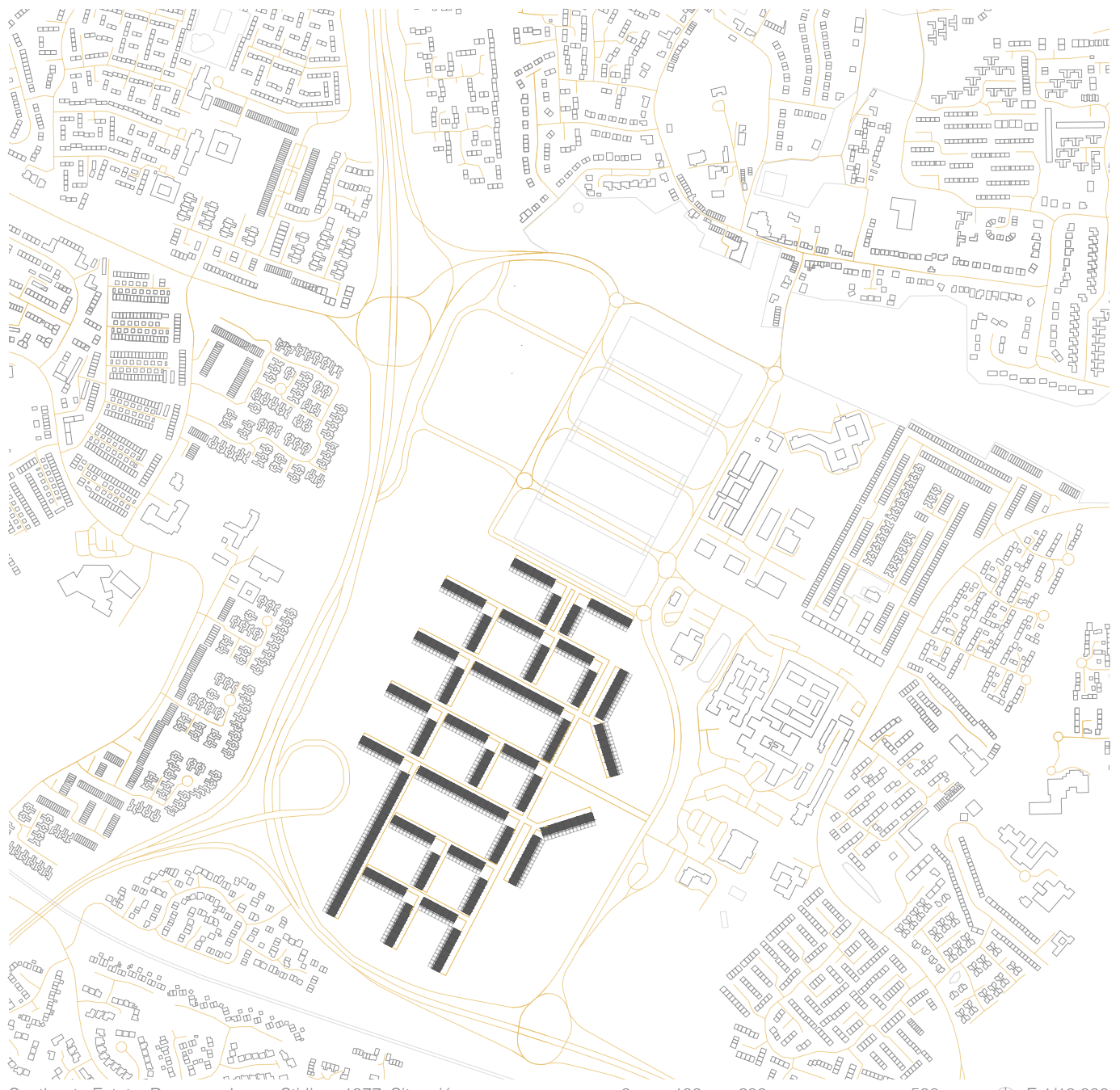
Runcorn surge como New Town en 1977, dentro de la segunda ola del programa británico de ciudades planificadas, con el objetivo de responder a la escasez de vivienda en el Reino Unido tras la Segunda Guerra Mundial. Su desarrollo fue impulsado por la necesidad de descongestionar Liverpool, ofreciendo un nuevo enclave urbano al sureste de esta ciudad y al oeste de Manchester, donde reubicar a parte de su población. La planificación fue asumida por la Runcorn Development Corporation, que encargó el masterplan al urbanista Arthur Ling, responsable también de New Towns como Peterlee o Coventry.

Se llevó a cabo en tres fases principales: en la primera entre 1966 y 1972 se llevó a cabo el desarrollo de la zona residencial, marcando así el inicio del conjunto. La segunda fase, transcurrió entre 1968 y 1975 enfocándose en fortalecer el núcleo y expandir el tejido residencial mediante la incorporación de nuevas áreas como Southgate, que ocuparía una superficie de 39 ha y se encargó a James Stirling. Posteriormente, se ejecutó una fase de consolidación entre 1975 y 1980 que abarcó la finalización de infraestructuras, la transformación de sectores industriales en espacios residenciales, y la construcción de las últimas viviendas sociales. El estudio se enfoca en Southgate Estate, una de las pocas zonas que se desarrolló según el plan original y fue posteriormente demolida en 1990.

Runcorn era una región ubicada junto al río Mersey, caracterizada por su entorno industrializado estratégicamente posicionada y bien conectada principalmente por carretera y ferrocarril además de estar vinculada al canal de navegación de Manchester. La existencia de infraestructuras, sus conexiones y la disponibilidad de suelo hacia el este lo convertía en un enclave perfecto para el desarrollo de una New Town capaz de acoger el exceso de población de Liverpool.

El masterplan proyectaba una ciudad para 70.000 habitantes, organizada en comunidades residenciales autónomas con centros comunitarios, equipamientos y acceso a espacios verdes, todas conectadas por un anillo de transporte rápido. Uno de los principios clave era la separación total entre tráfico rodado y circulación peatonal, mediante calles elevadas y caminos segregados. Southgate Estate, también conocido como Runcorn New Town Housing Scheme, representaba una de las propuestas más ambiciosas dentro de este plan. El arquitecto James Stirling proyectó una agrupación residencial de alta densidad que buscaba integrar los principios de la New Town —como la jerarquía de flujos y la repetición modular— con una arquitectura compacta y experimental (Dell’Aria, 2022).

El conjunto se ubicaba al suroeste del núcleo central de Runcorn, entre Hallwood Link Road y la carretera A533, al norte del área residencial de Beechwood. Delimitado por conexiones rodadas en sus lados este, sur y oeste, facilitaba tanto el acceso como la organización del tráfico perimetral, permitiendo una conexión directa con el entorno urbano y facilitando el acceso desde diferentes puntos de la ciudad. Al noreste se situaba una zona comercial integrada, conectada mediante pasarelas peatonales elevadas. Al otro lado de las vías, al sur y al oeste, se desarrollaban áreas de baja densidad. Esta localización permitía a Southgate seguir los principios establecidos en el masterplan original, situándose en una zona cercana tanto a la zona comercial como a zonas verdes. La ciudad se concebía como una red de comunidades residenciales conectadas por transporte público y situadas a corta distancia de paradas de autobús y servicios. La separación entre tráfico rodado y circulación peatonal —resuelta con pasarelas y calles elevadas— estructuraba el trazado urbano y condicionaba directamente la disposición de los bloques.



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977. Situación.

0 100 200 500 E:1/10.000

La ordenación general del conjunto se basa en un esquema geométrico, en el que tanto las edificaciones como el sistema viario se corresponden con una trama ortogonal. Los bloques se disponen en forma de L, agrupándose para formar manzanas cuadradas de 120 x 120 metros. Esta ordenación responde a la geometría del solar que está delimitado por dos vías rodadas al este y al oeste.

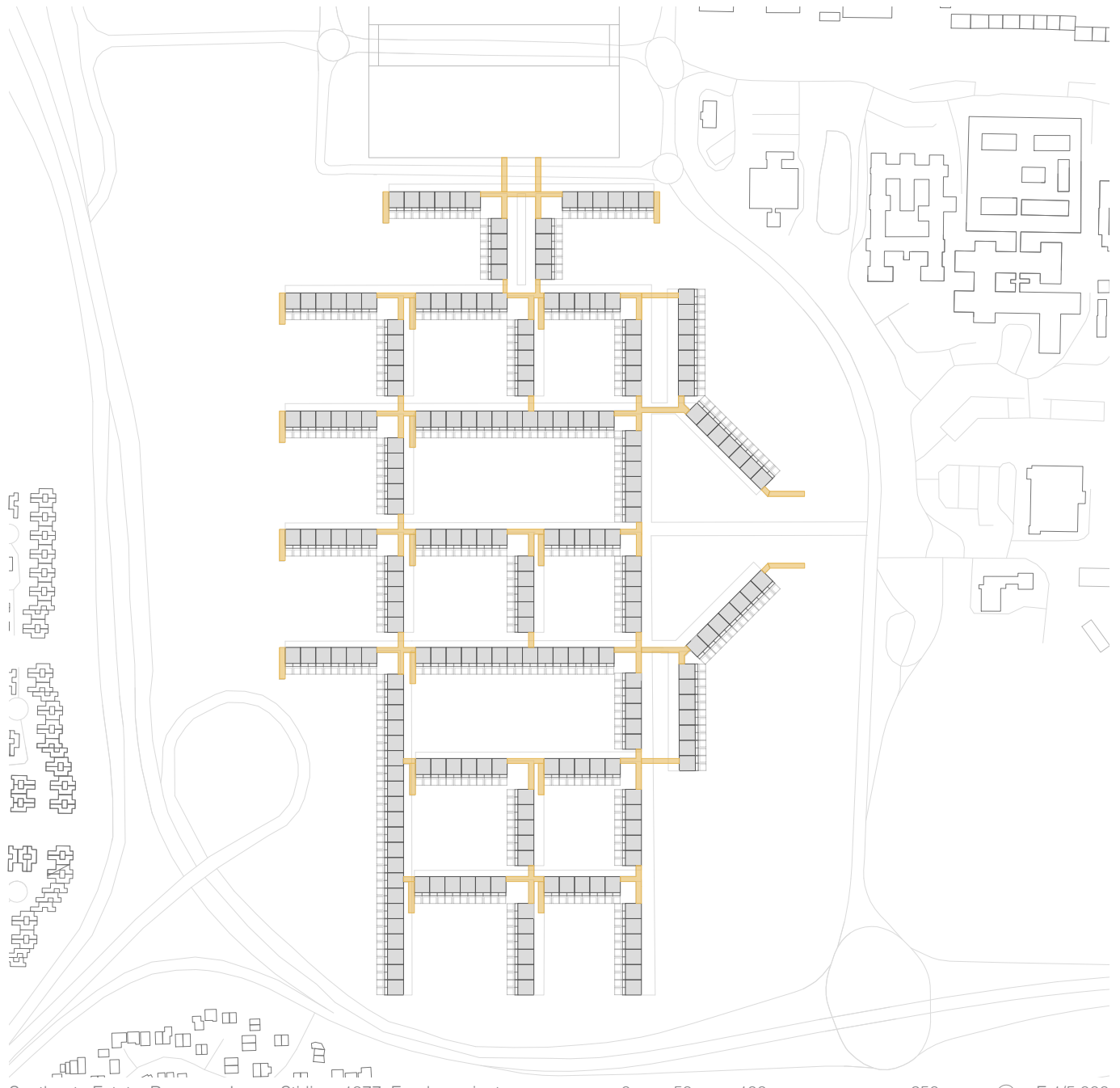
El acceso rodado al conjunto se realiza desde el límite este, a través de Hallwood Link Road, que distribuye el tráfico hacia una serie de calles tipo cul-de-sac. Estas vías organizan el tráfico interno de manera controlada, reduciendo la velocidad, delimitando claramente la zona vehicular en la cota inferior y permitiendo el acceso a los aparcamientos situados en la planta baja de los bloques. Paralelo a la vía de acceso desde el este se encuentran dos rampas que permiten ascender a la segunda planta donde se encuentra el nivel peatonal. Además de estos dos accesos, cada bloque cuenta con escaleras y rampas que permiten que el residente acceda a este nivel. El proyecto se entiende y se recorre a través de esta calle peatonal elevada, accesible y considerada como la cota segura frente al tráfico y al entorno urbano.

El acceso a las viviendas se realiza desde esta calle elevada de cuatro metros de anchura, que permite habitar estos espacios. Los bloques están conectados entre sí por pasarelas que permiten recorrer el conjunto sin descender a la planta baja. Esta red de circulación peatonal refuerza la idea de crear un tejido urbano continuo, donde la vida cotidiana está totalmente separada del tráfico rodado. Existen además dos puentes peatonales que comunican el área residencial con la zona comercial situada al noreste, conectando el uso residencial con el equipamiento y reforzando la autonomía del conjunto.

La ordenación de los bloques genera espacios intermedios abiertos, que funcionan como zonas verdes comunitarias. Además, se generan unos vacíos en las esquinas de la "L" que logran la continuidad de estos espacios abiertos entre ellos, huyendo de la repetición monótona de patios de manzana. El conjunto se concentra en el interior del espacio delimitado por el viario, dejando un espacio entre ambos, lo que genera distancia con estas vías de carácter rápido. Además, se establece una transición verde entre el bloque habitado y la carretera, un espacio que actúa como filtro entre el tráfico y los bloques.

Los bloques son de cinco alturas e incorporan diferentes tipologías residenciales, ordenados en base a un mismo módulo repetido cada 5 metros. En la segunda planta se encuentra la circulación principal, que conecta transversal y longitudinalmente todos los bloques. La existencia de esta red peatonal refuerza la continuidad del espacio colectivo, fomenta la interacción entre vecinos y garantiza la accesibilidad en todas direcciones. La conexión constante entre bloques mediante pasarelas genera también relaciones visuales entre los patios y el entorno, enriqueciendo la experiencia del residente al moverse por el interior del conjunto. De manera paralela, en planta baja los espacios intermedios entre bloques se componen de zonas verdes que van acogiendo usos recreativos y que permiten una circulación continua a lo largo de todo el conjunto.

Southgate Estate establece así una estrategia urbana clara y ordenada, en la que la segregación de flujos, la repetición geométrica y la prioridad peatonal no solo obedecen a un sistema técnico, sino que además buscan construir una arquitectura estructurada y legible, donde el espacio público es tan esencial como la vivienda en sí (De-ll'Aria, 2022).



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977. Emplazamiento.

0 50 100 250

⌚ E:1/5.000

Los bloques de Southgate Estate mantienen una altura constante planta baja mas cuatro alturas. Para suavizar su presencia dentro del entorno, las plantas superiores se retranquean progresivamente, lo que permite reducir visualmente el impacto del volumen edificado y adaptar la escala del conjunto. Estos retranqueos también permiten introducir diferentes tipos de viviendas, adaptando la superficie conforme a la altura.

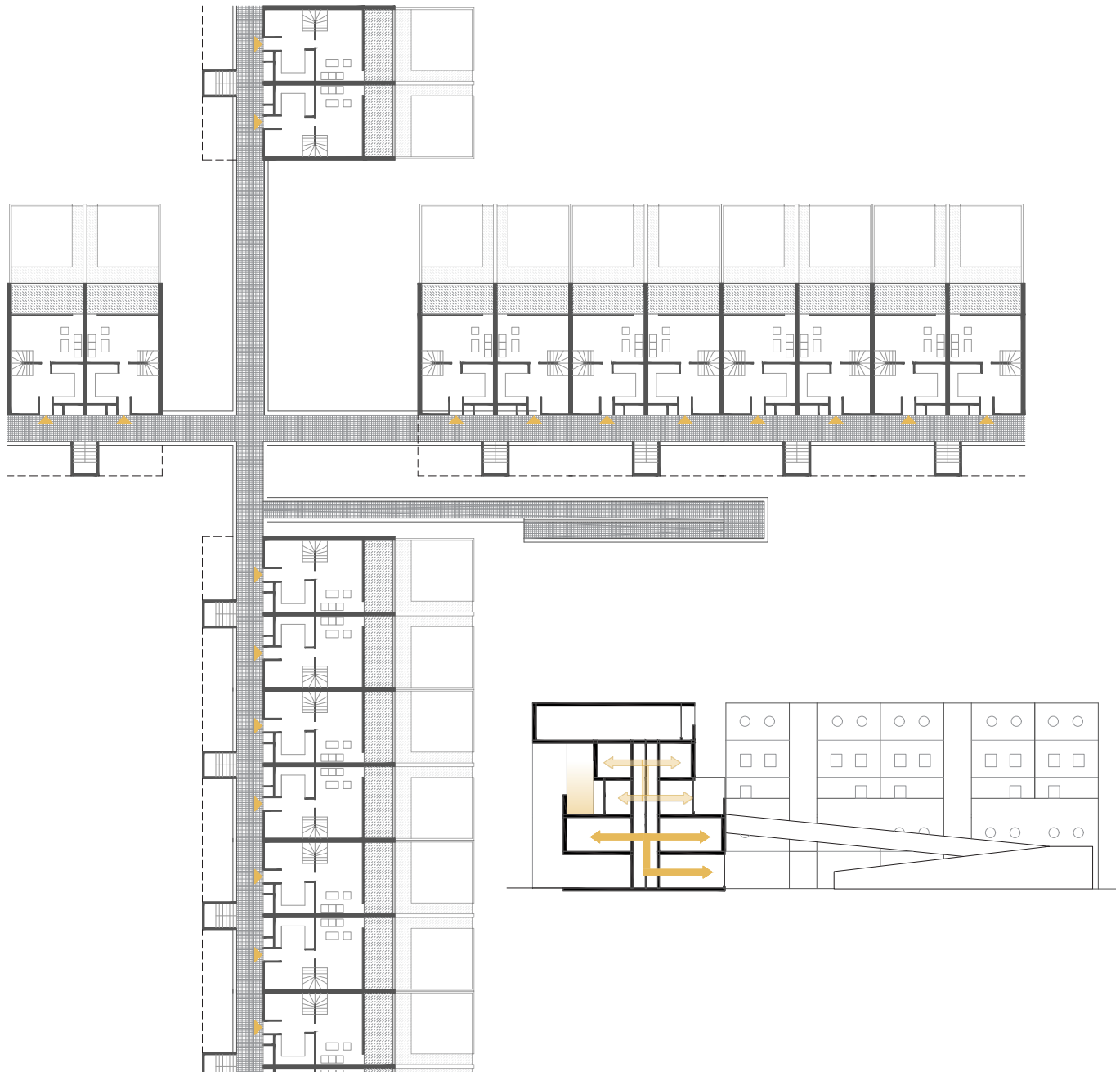
Cada tramo del bloque repite un módulo muy claro: una escalera en el centro y dos viviendas simétricas a los lados. Este patrón se repite cada 10 metros, generando un ritmo regular a lo largo del bloque. En total, cada núcleo sirve a cuatro viviendas, lo que garantiza recorridos cortos, privacidad y facilidad de acceso. La circulación peatonal principal se organiza en la tercera planta, a lo largo de uno de los laterales del bloque y se extiende hasta unirse con el siguiente bloque. Esta calle elevada conecta todos los núcleos y se abre en doble altura, lo que favorece el carácter de esta circulación y la relación directa con el entorno. Desde la planta baja se accede a las tipologías dúplex que se desarrollan en dos alturas. A partir de la segunda planta, donde se concentra la circulación peatonal principal, se accede a otro grupo de dúplex que ocupan las plantas segunda y tercera. Finalmente, el núcleo de escalera permite alcanzar una última tipología situada en la cuarta planta. Las viviendas incorporan terrazas privadas que, orientadas hacia el espacios intermedios generados por la ordenación de los bloques, lo que refuerza la relación con el paisaje y da una sensación más amable a los espacios.

En cuanto a la circulación vertical, se organiza a partir del mismo módulo que, por agregación, formaliza el conjunto. Cada núcleo se sitúa cada 10 metros, acompañando el ritmo compositivo de la fachada. En los extremos

de los bloques se disponen rampas de pendiente suave que permiten el acceso al nivel peatonal elevado de la segunda planta desde la calle, garantizando la accesibilidad y continuidad del recorrido sin necesidad de utilizar los núcleos de las escaleras.

El sistema constructivo empleado se basa en el ensamblaje de elementos prefabricados de hormigón, afianzando una tecnología que Stirling ya había utilizado en proyectos anteriores como la universidad de St. Andrews en 1964. Para Southgate, se emplearon paneles prefabricados de hormigón con acabado de árido visto, incorporando óculos circulares que acentuaban la imagen técnica e industrial del conjunto. Estos elementos se combinaban con paneles de poliéster reforzado con fibra de vidrio de colores vivos, que cubrían las zonas no estructurales de las fachadas. El contraste entre el hormigón áspero y el plástico brillante aportaba una estética que, para su época, anticipaba ciertos rasgos del movimiento high-tech, que en Reino Unido surge en la década de 1970, y alcanza mayor desarrollo en los años 80 y 90 con arquitectos como Norman Foster, Richard Rogers, Nicholas Grimshaw o Michael Hopkins. (Arquitectura Viva Monografías, 1993, p. 46).

Los muros portantes de hormigón cada cinco metros, marcan el ritmo estructural del edificio. Cada tres módulos se agrupa una unidad estructural que se repite a lo largo del bloque. Esta distancia entre muros permite acoger en las diversas plantas el programa necesario y posibilita jugar con las distribuciones, generando distintos tipos de vivienda. La lógica estructural del proyecto no solo responde a criterios constructivos y económicos, sino que marca también la forma del edificio, con un orden claro pero suficientemente flexible para introducir variaciones a partir de una potente modulación.



Southgate St, Runcorn, James Stirling, 1977. Planta tercera bloque tipo.

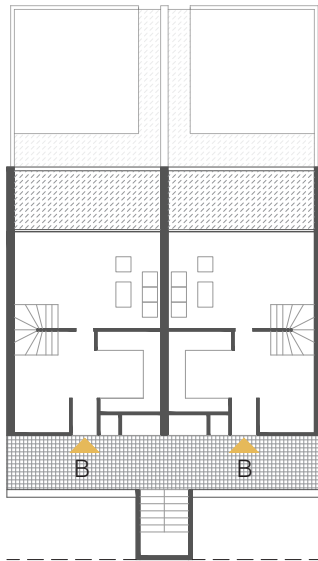
A pesar de la clara modulación que organiza el conjunto, las viviendas del Southgate Estate buscan lograr una amplia variedad tipológica. Los retranqueos en las plantas superiores no solo suavizan la escala del bloque, sino que también permiten ajustar la superficie útil de las viviendas, dando lugar a unidades con diferentes configuraciones y número de dormitorios. Esta diversidad responde a la voluntad de acoger a distintos tipos de familias, y por tanto diversidad de población, dentro de una misma estructura modular.

Las viviendas se agrupan simétricamente a ambos lados de los núcleos de escaleras, que organizan la comunicación vertical entre plantas. En la planta baja se ubica el Tipo A, una vivienda dúplex que en el frente opuesto al acceso contiene las plazas de aparcamiento del bloque. El acceso se produce a través de un pequeño patio privado, que actúa como filtro entre la calle y el interior. Esta planta resuelve la zona de día —cocina, comedor y salón—, mientras que en la planta superior se sitúan cuatro dormitorios, lo que permite alojar familias numerosas con comodidad.

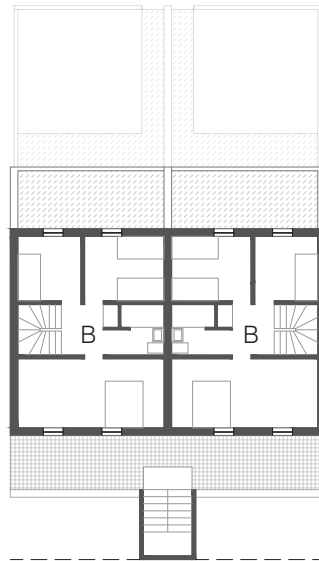
Desde la segunda planta, a través de la pasarela peatonal elevada, se accede al Tipo B, otro dúplex de configuración similar pero con ligeras diferencias. Frente al Tipo A, que cuenta con un patio, el Tipo B incorpora una terraza orientada hacia el sur-oeste. La planta de acceso acoge también los espacios de día, aunque aquí se organizan de forma más compartimentada: comedor, cocina y salón aparecen como estancias diferenciadas. La planta superior se destina a los dormitorios, en este caso tres, de mayor superficie. En ambos tipos, Stirling organiza el interior de manera que las estancias principales miran hacia los espacios libres entre manzanas, mientras que la zona central de las viviendas se reserva para circulación interna y baños.

La última tipología es el Tipo C, una vivienda en una sola planta ubicada en la cuarta altura. Se accede desde los núcleos de escalera, que desembocan en un pequeño vestíbulo interior que da acceso a las dos unidades simétricas. En este caso, la vivienda se adapta a las condiciones del bloque: hacia el frente de la circulación vuela sobre el vacío de la pasarela inferior y gana ese espacio como superficie útil; hacia el frente opuesto, el volumen se retranquea para permitir la presencia de un balcón. La distribución se mantiene coherente con la separación racional de usos de los otros tipos: la zona de día se abre al noreste o sureste, los dormitorios se abren hacia el noroeste o suroeste, separados por una franja central de servicios. La claridad del esquema, y el desarrollo en una planta, aportan gran amplitud a esta vivienda, destinada a un núcleo convivencial más reducido.

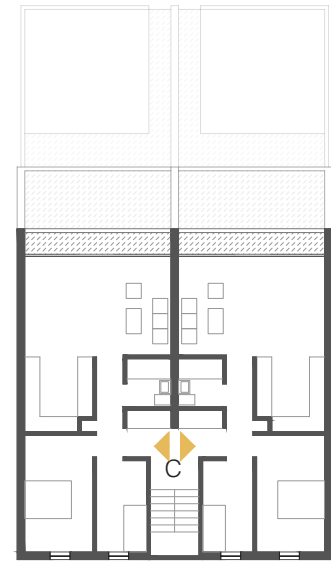
Stirling consigue introducir variaciones que enriquecen la experiencia residencial dentro de la rigidez del conjunto. Todas las viviendas disfrutan de doble orientación, espacios exteriores, ya sean patios, terrazas o balcones. La “calle en el aire”, abierta a doble altura y cubierta, refleja una reflexión sobre el carácter que deben tener estos espacios: no son meras galerías de acceso, sino espacios pensados para habitar, transitar y mirar. Frente a otras propuestas contemporáneas donde estas pasarelas derivaron en lugares marginales, Stirling trabaja para dotarlas de luz, escala y calidad, ofreciendo una respuesta digna a las condiciones residenciales de la época. Esta estrategia responde a una actitud general presente en toda su trayectoria donde refleja un interés por transformar el lenguaje del movimiento moderno en una arquitectura más compleja. Southgate Estate ofrece un modelo residencial donde el rigor del sistema no interfiere en el confort doméstico, y donde la estructura se pone al servicio de quienes van a habitar el espacio.



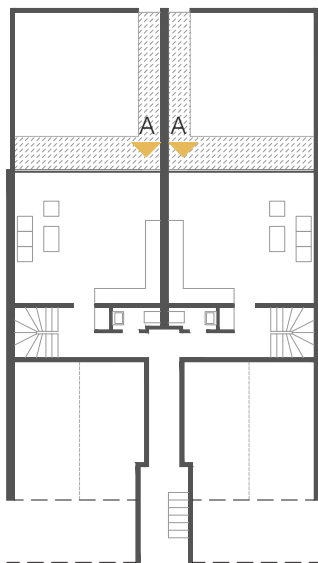
Planta Segunda



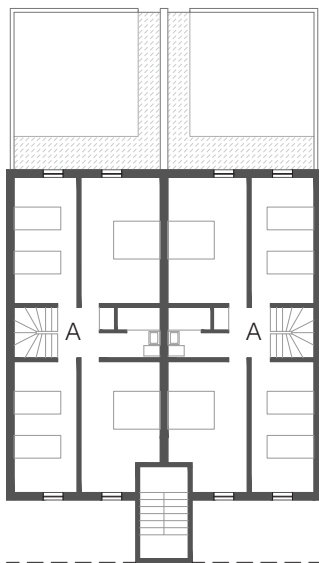
Planta Tercera



Planta Cuarta



Planta Baja



Planta Primera

Southgate Estate es un conjunto urbano de emergencia, que la premura fue construido en un solo año. Era un desarrollo de bloques de cinco alturas conectados por pasarelas elevadas. El complejo de hormigón prefabricado, con revestimientos de plástico de color y características ventanas circulares, se disponía en torno a patios concadenados, proyectando una imagen radicalmente moderna (fig. 1). Se pretendía proporcionar un nuevo hogar a las familias trabajadoras desplazadas durante los desalojos de asentamientos de infravivienda desarrollados durante esos años en Liverpool y Manchester, ofreciendo una alternativa densa pero humana.

Sin embargo, desde sus primeros años, el complejo evidenció múltiples conflictos: las pasarelas elevadas, destinadas a espacios sociales (fig. 3), quedaron sin vigilancia natural y con el tiempo se desarrolló un ambiente de inseguridad. La identidad estética definida por plásticos y hormigón, no resultaba atractiva para los habitantes, y las tipologías no contaban con espacios exteriores suficientes. A nivel constructivo, el sistema prefabricado demostró rápidamente sus límites: los acabados eran de escasa calidad, el aislamiento térmico era deficiente y el revestimiento plástico se deterioraba fácilmente (figs. 4-5). Con la crisis energética de los años 70, el sistema de calefacción central a gas resultó inviable y comenzaron a surgir problemas relacionados con humedad, moho y ventilación insuficiente. Muchos de los residentes que se habían trasladado a Southgate empezaron a abandonar sus hogares y a mediados de los años 80, el complejo estaba social y físicamente deteriorado (fig. 4). Una gran parte estaba abandonada y fue estigmatizada como un área problemática. En 1989, la *Warrington and Runcorn Development Corporation* estimó que la rehabilitación costaría más de 20 millones de libras durante 15 años. Finalmente, se optó por la demolición completa del conjunto.

No habían pasado ni 15 años cuando Southgate ya había sido reemplazado por una urbanización de viviendas unifamiliares de ladrillo. Ninguna de las cuestiones que Stirling había querido materializar en Southgate llegó a consolidarse. Fallos de ejecución, gestión y contexto conderaron al proyecto desde un inicio y lo que debía ser un símbolo de modernidad se convirtió en pocos años en un símbolo de obsolescencia. Ni la estética innovadora, la segregación de flujos, o los espacios abiertos entre bloques (fig. 5), fueron suficientes para construir el sentido de pertenencia de los residentes.

Aunque la propuesta buscaba ofrecer una alternativa potente a la vivienda convencional, el conjunto no logró consolidarse como un entorno urbano completo. Falta de comercio entre bloques, desconexión funcional entre espacios y estandarización excesiva de las viviendas derivaron en una ciudad sin vida urbana. Aunque Stirling quiso hacer una arquitectura que transformase la sociedad, a veces, es la sociedad la que termina transformando la arquitectura.



Fig. 40. Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977. Bloque tipo al terminar su construcción, 1978



Fig. 41. Southgate Estate , Runcorn, James Stirling,1977. Rampa de acceso, 1979



Fig. 43. Southgate Estate , Runcorn, James Stirling, 1977. Fachada bloque tipo, 1985



Fig. 42. Southgate Estate , Runcorn, James Stirling,1977. Pasarela comunicando dos bloques, 1979



Fig. 44. Southgate Estate , Runcorn, James Stirling,1977. Fachada de los bloques hacia la manzana, 1985

IV. Consideraciones finales

Desde la escala territorial podemos establecer una primera distinción clave: proyectos desarrollados sobre un contexto urbano preexistente, los casos de Slough Lane y Marquess Road Estate, y aquellos que construyen su propio contexto, como ocurre en South Thamesmead y Southgate. Esta primera cuestión no solo condiciona la manera en la que cada conjunto se relaciona con su entorno, sino también en su capacidad de generar vida urbana. Como señalaba Aldo Rossi, “la arquitectura debe entenderse como parte de la ciudad: su historia, su morfología y su continuidad” (Rossi, 1966). En ese sentido, intervenir sobre un vacío o sobre un tejido consolidado implica enfrentar problemas muy diferentes.

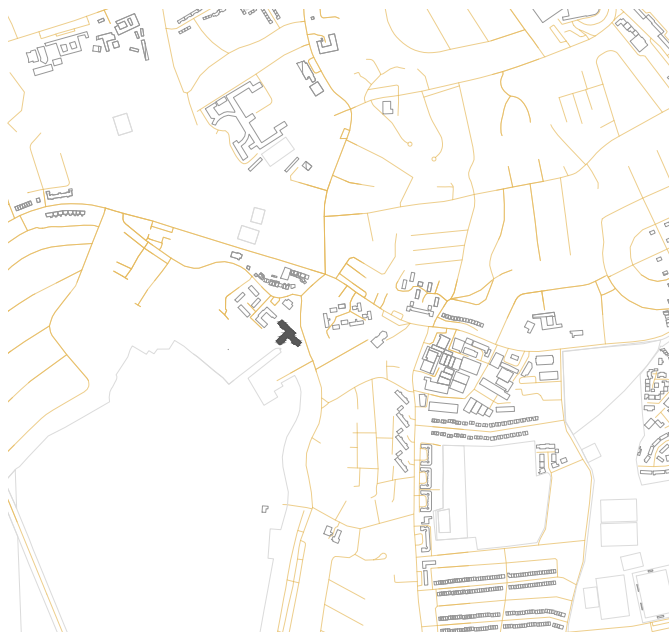
En el caso de Slough Lane, el conjunto se ubica en un área suburbana consolidada del noroeste de Londres, cercano a viviendas unifamiliares, parques y equipamientos. Su implementación territorial tiene un impacto muy bajo, hay una estructura existente sobre la que se asienta, sin redefinirla. Lo mismo ocurre en Marquess Road Estate, que se suma al tejido del barrio de Islington. En estos casos, el proyecto no necesita crear ciudad, sino coser y acomodarse en una trama urbana ya establecida.

Por el contrario, South Thamesmead y Southgate enfrentan una situación más ambiciosa y compleja. Aunque no se asientan estrictamente sobre “vacíos” territoriales, sí lo hacen en contextos donde el tejido urbano es poco consolidado o está aún por definir, lo que convierte a estos conjuntos en estructuras fundacionales de ciudad. La escala de los proyectos es significativamente mayor, y con ello aumenta también su responsabilidad: no se integran en una ciudad preexistente, sino que la configuran. En estos casos, la arquitectura no se adapta al contexto, sino que lo crea: debe generar estructura urbanística, establecer je-

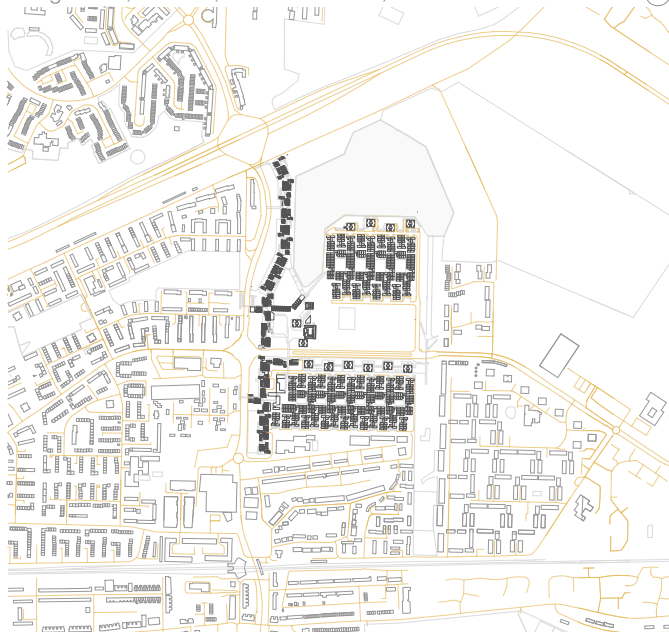
rarquías territoriales y construir un sentido de lugar desde cero. Como señalaban los miembros de Team X, “la ciudad no puede diseñarse solo como un objeto físico, debe pensarse como un marco para la vida” (Smithson, 1968). No obstante, cuando dicha vida aún no se ha establecido, la tarea se convierte en doble: construir ese marco y activar las relaciones sociales, económicas e infraestructurales que lo doten de sentido y viabilidad. En este tipo de desarrollos planificados integralmente, como ocurre en el caso de las New Towns, la dependencia del funcionamiento inicial del conjunto urbano completo es clave: si las infraestructuras, los servicios o el empleo no se consolidan a tiempo, el fracaso puede ser estructural desde el origen.

El segundo factor a considerar es la conectividad territorial. Slough Lane y Marquess Road están bien conectados con metro, tren o autobús con el centro de Londres. Thamesmead nunca llegó a integrarse adecuadamente en el sistema metropolitano y su desconexión física se tradujo en aislamiento social, económico y simbólico. En Southgate, a pesar de contar con una red de carreteras planificada, su ubicación periférica y la ausencia de empleo dentro del área disminuyeron su capacidad para mantenerse por sí misma y le llevaron a una situación similar a la de South Thamesmead.

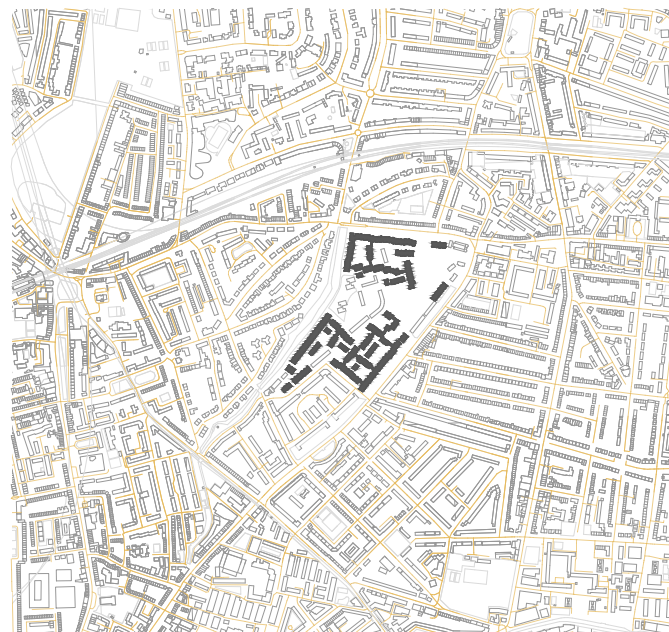
La escala territorial condiciona el alcance urbano de cada intervención. South Thamesmead y Southgate, trataron de hacer funcionar un nuevo modelo de ciudad, por lo que la articulación entre arquitectura, territorios e instituciones se vuelve mucho más compleja. Es esta dimensión territorial la que nos permite visibilizar que el éxito de un conjunto residencial no depende únicamente de su arquitectura, sino de su integración y permeabilidad con el entorno urbano, y vínculos con la ciudad.



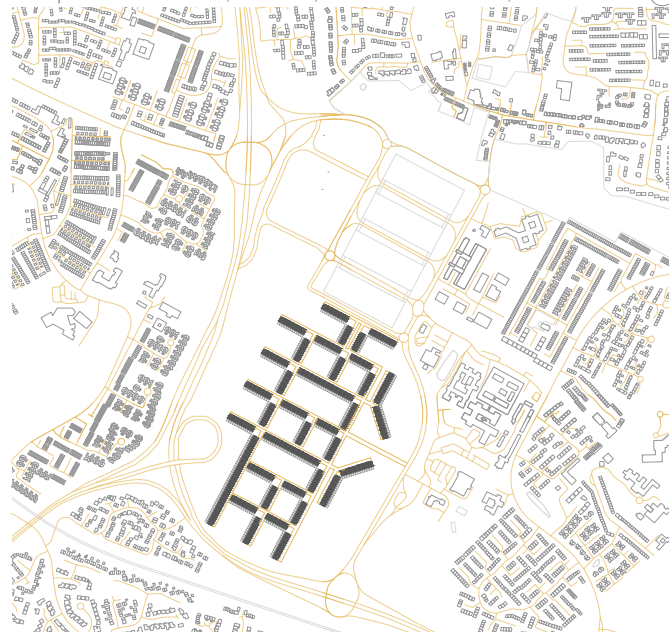
Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960.



South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967.



Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977.



0 100 200 500 E:1/10.000

A escala del conjunto, podemos ver cómo estas intervenciones organizan su estructura interna, y el papel que se asigna a la arquitectura y al espacio intermedio. Esta dimensión permite una reflexión sobre cómo las decisiones formales no solo condicionan la habitabilidad, sino también expresan una concepción específica de lo colectivo, de la vida comunitaria y de su forma de materializarse en el proyecto.

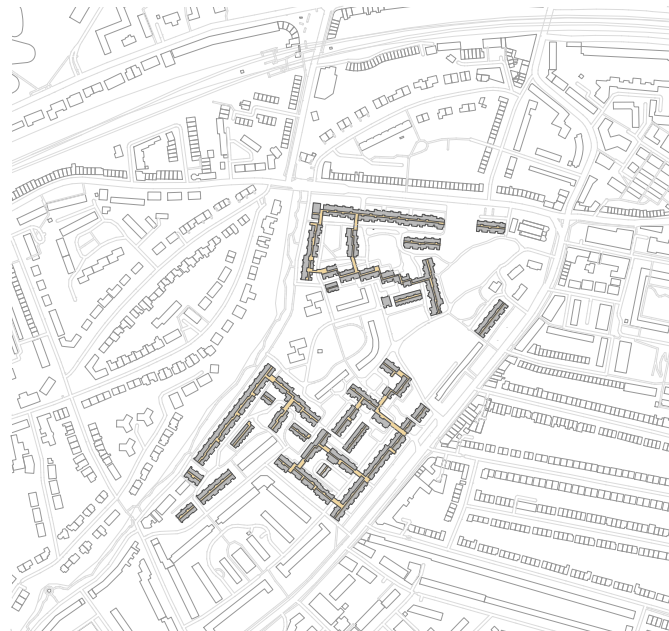
Una cuestión clave en los cuatro casos estudiados es el uso de circulaciones peatonales elevadas. Estas “calles en el aire” se manifiestan, en distintos grados, en todos los conjuntos analizados. En unos casos de una forma más natural, como en Slough Lane, donde esta estrategia se despliega con una escala doméstica, adaptada a la dimensión reducida del proyecto, o en Marquess Road, donde la “calle en el aire” se integra de manera equilibrada, combinada con un sistema de accesos en la planta baja, que aseguran que el conjunto permanezca permeable y vinculado al tejido circundante. En cambio en South Thamesmead y Southgate, la separación entre tráfico rodado y circulación peatonal adopta una posición mucho más radical. Las calles elevadas no son un elemento más, sino la base estructural del proyecto. En ambos casos, se observa una abstracción total del plano del suelo, que queda relegado al tráfico o a los servicios. Esta decisión, aunque alineada con los principios funcionalistas de las New Towns, generaba una serie de consecuencias ya que, aunque se buscaba seguridad y legibilidad, muchas veces derivó en fragmentación y desafección. Alison y Peter Smithson señalaban: “la forma urbana debe ser entendida no sólo como una solución espacial, sino como una anticipación de relaciones” (Smithson, 2005). Cuando la forma no logra establecer esas relaciones por un excesivo control o falta de conexión, el conjunto no logra generar la vida comunitaria.

Las estrategias de organización interna también varían entre los casos. South Thamesmead se organiza a lo largo de un eje que condensa tanto los flujos como la repetición de los bloques. Sin embargo, Southgate adopta una malla ortogonal cerrada, con manzanas cuadradas. Respecto a los conjuntos de menores dimensiones, Marquess Road propone una figura más libre, que adapta la orientación de los bloques a la geometría de la parcela, y Slough Lane opta por una disposición en T simple y funcional. Estas elecciones no son únicamente formales, sino que también influyen en la legibilidad del complejo, la jerarquía de los espacios exteriores y la forma de apropiación del entorno por parte de los habitantes. La escala de los espacios intermedios derivada de estas organizaciones internas es clave para comprender las lógicas de convivencia que propone cada proyecto. En Marquess Road, estos espacios expresan una relación cercana con la vivienda y una adecuada conexión visual. En cambio en Southgate, aunque se emplea un sistema similar, la monumentalidad del conjunto y la falta de diversidad espacial debilitan su sentido comunitario.

La ordenación de los conjuntos va más allá de organizar bloques para proponer formas de relación. Cuando estas estructuras priorizan la claridad, la diversidad de escalas y la conexión con el entorno, el proyecto gana vitalidad. En cambio, cuando se imponen modelos abstractos o jerarquías excesivamente rígidas, se reduce la capacidad del conjunto de adaptarse a la vida y necesidades de los usuarios. La arquitectura se convierte en una infraestructura social que puede facilitar o inhibir relaciones. Y es aquí donde muchas de las New Towns empiezan a mostrar sus limitaciones. Tratan de controlar todos los aspectos de la vida colectiva, pero con ello eliminan la espontaneidad y la capacidad de establecer relaciones, capaces de favorecer la complejidad urbana.



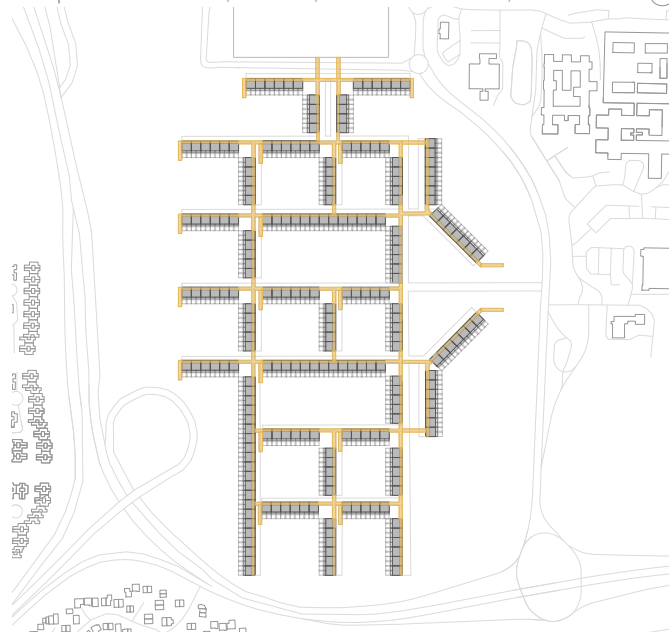
Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960.



Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.



South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967.



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977.



0 50 100 250 E:1/5.000

En la escala edificio vemos cómo cada uno de estos casos traduce sus aspiraciones urbanas en modos específicos de habitar y cómo construyen el umbral entre lo colectivo y lo doméstico. La manera en que se diseñan las circulaciones, se resuelven los accesos, se determina el sistema de agregación de viviendas y se expresan los materiales, configuran una idea específica de ciudad y condiciona la forma de habitar de los residentes.

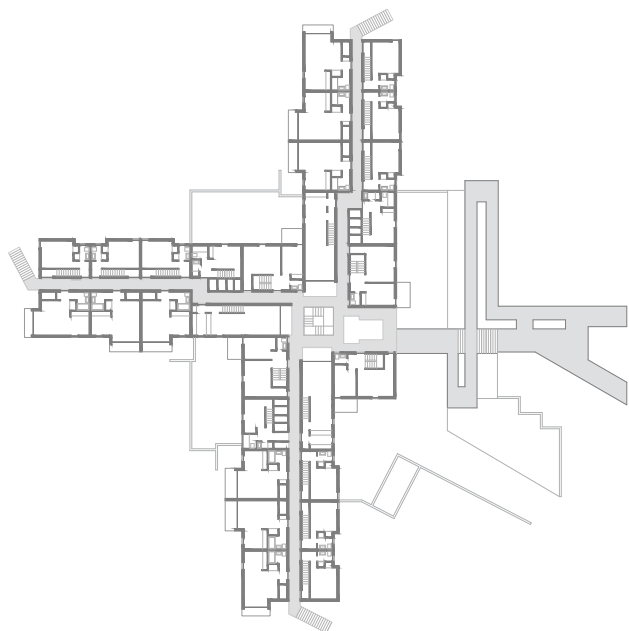
En este sentido, la presencia de calles en el aire, además de su relevancia en una escala urbana, es un gesto arquitectónico que condiciona el uso y refleja un intento de redefinir la relación entre la vivienda y el espacio público. Las calles en el aire, funcionan simultáneamente como espacios de tránsito y ámbitos comunitarios. Sin embargo, cada proyecto define de manera distinta este límite entre lo público y lo privado. En Southgate, la continuidad y extensión del sistema elevado genera una red de gran escala y poco adaptada a la experiencia cotidiana y a la escala humana. La calle se convierte en un lugar de paso más que en un espacio de apropiación, lo que limita su capacidad de fomentar vínculos vecinales. South Thamesmead adopta una lógica similar, aunque introduce ligeras variaciones formales que suavizan la rigidez del esquema, los quiebros y desplazamientos entre módulos enriquecen la percepción del peatón y rompen la monotonía. Sin embargo, la separación tajante entre el nivel peatonal y el suelo sigue produciendo una cierta fragmentación, que debilita la conexión con el entorno urbano y natural.

Frente a estos casos, Marquess Road y Slough Lane proponen una estrategia más matizada. Las pasarelas elevadas conviven con accesos a nivel de calle, generando un sistema más permeable y doméstico. Esta coexistencia entre niveles no solo mejora la accesibilidad, sino

que permite que los recorridos sean vividos como espacios sociales. La calle en el aire se integra en la lógica urbana del conjunto, como una prolongación de la vida común.

Las diferencias en la estructura reflejan ideas distintas sobre cuál es la función del edificio. En Southgate y South Thamesmead, la estrategia basada en la repetición de un mismo módulo, refuerza la concepción de arquitectura como infraestructura, del edificio como parte de un sistema. Esta lógica de repetición, aunque es eficiente, generalmente produce una experiencia espacial menos diferenciada. Por otro lado, en Marquess Road y Slough Lane, el uso del ladrillo y los sistemas tradicionales suavizan la presencia de la estructura, permite mayor variación compositiva, y genera una materialidad más cálida y reconocible, en sintonía con el entorno urbano preexistente. Es evidente que los proyectos que permiten mayor flexibilidad, escala humana y riqueza espacial, como Marquess Road, tienen más capacidad de generar una sensación de arraigo frente a aquellos que imponen estructuras duras y jerarquías excesivas, como South Thamesmead o Southgate, que corren el riesgo de imponer su presencia ajena a los habitantes. La arquitectura, cuando se convierte en infraestructura sin matices, pierde su capacidad de conectar al individuo con la ciudad.

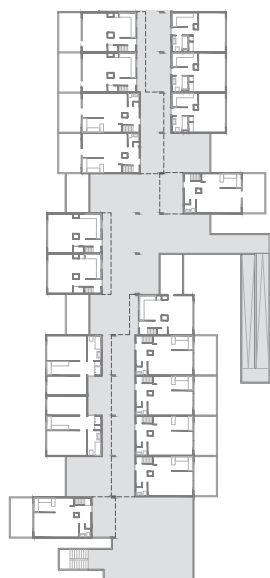
El análisis a escala edificio nos permite leer no sólo decisiones técnicas, sino también posturas compositivas. En cada caso se decide si el edificio pretende controlar el uso o sugerirlo y permitir su adaptación a las necesidades del usuario. Las respuestas que ofrece cada caso revelan tanto sus aciertos como sus límites. Lo importante es que en esta escala, donde se cruzan la técnica, la forma y el uso del residente, la arquitectura debe ser capaz de ofrecer un escenario para todos ellos.



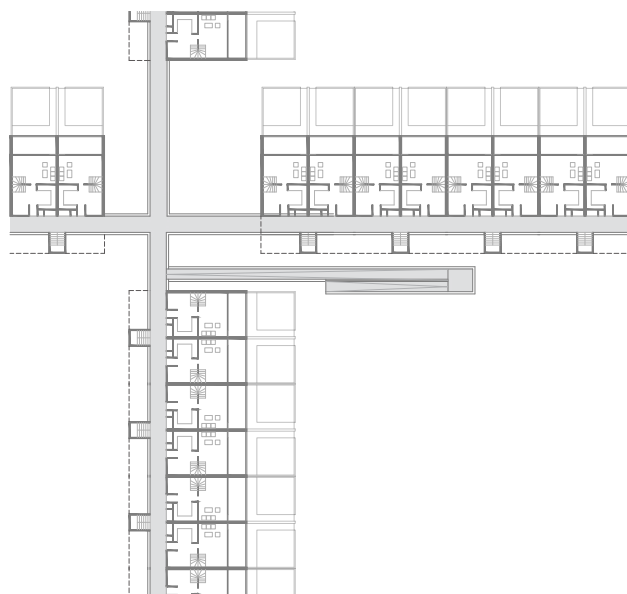
Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960.



Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.



South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967.



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977.

0 5 10 25

E:1/500

En la escala de la vivienda, los casos de estudio revelan con mayor claridad sus ambiciones sociales. Más allá de construir alojamiento, el objetivo era aportar vivienda digna, barajando nuevos conceptos como el confort, mediante la arquitectura.. El diseño del acceso, la organización interna, la diversidad tipológica o la relación con el exterior se convierten en factores clave con los que cada arquitecto intenta dar forma a nuevas maneras de habitar.

Una estrategia común es la incorporación de diversidad tipológica como respuesta a las nuevas estructuras familiares de la posguerra. Slough Lane y Marquess Road destacan por su variedad de configuraciones —desde unidades individuales hasta hogares para familias numerosas— y por su capacidad de adaptación. En Thamesmead, aunque la organización espacial responde a un sistema más repetitivo, ofreciendo también un rango tipológico capaz de acoger distintos tipos de hogar, desde una hasta seis personas, lo que desmiente la idea de una estandarización absoluta. En contraste, Southgate Estate responde a una lógica más restringida, con menos variaciones internas y mayor dependencia de una estructura repetitiva. Como recordaba Aldo van Eyck, “la casa no debe ser una máquina de vivir, sino un lugar para estar” (1962); una afirmación que aquí adquiere valor como criterio crítico.

Desde el punto de vista funcional, todos los proyectos intentan establecer una separación clara entre zonas de día y noche, mejorando la legibilidad del espacio y la vida cotidiana. Marquess Road y Slough Lane combinan orientaciones y niveles para maximizar la luz y la ventilación. En Southgate se mantiene este criterio con la articulación vertical del programa en dúplex. South Thamesmead, en cambio, aunque mantiene una estructura de organización más constante, introduce variantes funciona-

les suficientes para acoger distintos modos de uso, lo que refuerza su versatilidad.

La relación con el exterior se presenta como una dimensión fundamental del habitar que complementa las condiciones del espacio privativo de cada vivienda. En Slough Lane, esta relación se produce a través de terrazas que se abren tanto al interior del conjunto como hacia el exterior, generando una doble permeabilidad que refuerza el carácter del espacio intermedio. En Marquess Road, en cambio, las viviendas de planta baja disponen de pequeños patios privados, mientras que las unidades en altura integran su apertura al exterior en la propia estructura de circulación, reforzando la idea de las calles elevadas como extensión del espacio doméstico. En Southgate, la integración de terrazas es más limitada y, pese a la intención de incorporar espacios intermedios, muchos residentes percibieron estas soluciones como insuficientes. Como señala Herman Hertzberger, “una buena vivienda no debe imponer una forma de vivir, sino abrir posibilidades” (1991); una cuestión que no siempre es posible cuando las condiciones de diseño no se traducen en apropiaciones reales.

Estos proyectos demuestran que diseñar viviendas no es únicamente una tarea técnica, sino también una práctica con profundas implicaciones sociales y culturales. De las tipologías analizadas se extrae un importante interés social, y una preocupación porque el espacio doméstico ofrezca una cierta variedad para favorecer la diversidad de usuarios, y una importante flexibilidad para acoger la convivencia de usos variables en el tiempo. Estas cuestiones unidas a la existencia de espacios comunitarios que complementan a los privativos, convierten a estas viviendas en referentes a tener en cuenta en la actualidad.



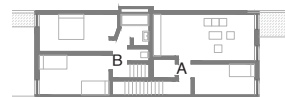
Planta Primera

Planta Segunda

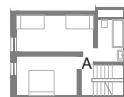
Planta Tercera



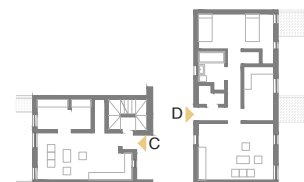
Planta Cuarta



Planta Segunda



Planta Baja



Planta Tercera

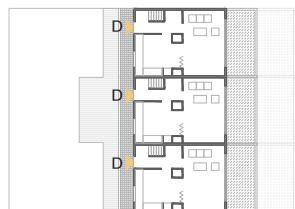


Planta Primera

Slough Lane, Londres, Clifford Wearden, 1960.



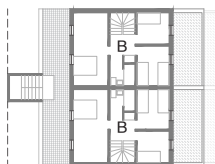
Marquess Road Estate, Londres, Darbourne & Darke, 1966.



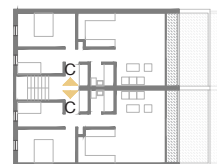
Planta Tercera



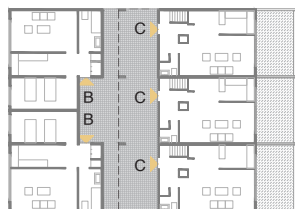
Planta Cuarta



Planta Tercera



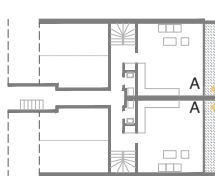
Planta Cuarta



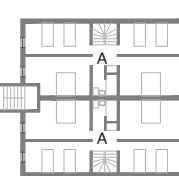
Planta Primera



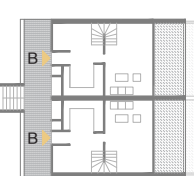
Planta Segunda



Planta Baja



Planta Primera



Planta Segunda

South Thamesmead, Londres, Robert Rigg, 1967.



Southgate Estate, Runcorn, James Stirling, 1977.



0 3 6 15

E:1/300

IV. Consideraciones finales

A lo largo de este trabajo se han analizado cuatro proyectos desarrollados en el marco de las New Towns británicas, entendiendo que más allá de sus diferencias formales, todos comparten una intención común: transformar el modo de vida a través de la arquitectura. Lejos de concebir la vivienda como un mero dispositivo funcional, estas propuestas intentaron construir un marco físico y cultural para nuevas formas de habitar. Hoy, en un contexto de crisis habitacional, desigualdad urbana y emergencia ecológica, visitar estas experiencias no solo ofrece una mirada histórica, sino también herramientas y argumentos para repensar la ciudad contemporánea.

Las New Towns surgieron de una voluntad política clara: garantizar acceso a la vivienda, calidad del entorno y cohesión social mediante una planificación integral. Frente al urbanismo fragmentado y desregulado actual, estos proyectos apostaban por una visión pública del desarrollo urbano. Como recuerda Peter Hall, su valor no residía solo en la calidad de su diseño, sino en haber sido planificadas con visión, ejecutadas con control estatal y dotadas de infraestructuras antes de ser habitadas (Hall, 2002). Este enfoque planificado contrasta fuertemente con el enfoque actual.

Desde la escala doméstica, los casos como Marquess Road o Slough Lane evidencian cómo la variedad tipológica y la riqueza espacial fueron respuestas conscientes a los cambios sociales de su época. Frente a la estandarización predominante en la oferta habitacional contemporánea, estos proyectos apostaron por soluciones que permiten múltiples formas de uso y apropiación. El diseño de las viviendas no se limita a resolver una necesidad funcional, sino que se plantea como una oportunidad para fomentar vínculos, cuidar lo cotidiano y construir comuni-

dad. Esta perspectiva continúa siendo relevante hoy, especialmente si se entiende la vivienda como un proceso en evolución, capaz de asumir transformaciones a lo largo del tiempo.

Muchas de estas intervenciones supieron articular arquitectura y espacio público con una intención clara de generar vida colectiva. Los recorridos peatonales, las calles elevadas y los espacios intermedios no son simples decisiones formales, sino intentos de propiciar relaciones y estructuras comunitarias. Aunque algunas de estas estrategias resultaron excesivamente rígidas, siguen ofreciendo lecciones valiosas sobre cómo la configuración del entorno incide en las dinámicas sociales. En este sentido, el proyecto arquitectónico no debe limitarse a resolver un programa, sino asumir todas sus dimensiones, incluyendo la organización del componente social.

Otro aspecto crucial es la relación con el paisaje y el territorio. El urbanismo de las New Towns mediante un control riguroso de los espacios verdes y una baja densidad controlada, introduce una visión ecológica que, aunque limitada en su desarrollo inicial, resulta especialmente relevante hoy frente a los desafíos ambientales y climáticos contemporáneos. Como sostiene Matthew Bradbury, estas infraestructuras verdes pueden leerse hoy como estrategias integradas de adaptación al cambio climático. En este marco, el territorio deja de ser un soporte neutral para convertirse en un sistema vivo, que requiere cuidado, continuidad y adaptación.

Sin embargo, estas experiencias también nos enseñan los límites de una planificación excesivamente autónoma. Problemas como el mantenimiento, la desconexión de redes urbanas más amplias o la falta de infraestructura

social sólida, como en el caso de Thamesmead, muestran cómo un buen diseño no basta sin un soporte institucional y económico a largo plazo. Tal como advierte Nicholas Falk, la viabilidad de una ciudad nueva no depende solo de su forma inicial, sino de su capacidad para sostener comunidad, economía y sentido de pertenencia en el tiempo (Falk, 2024). Esta visión exige que el proyecto contemple la temporalidad como una dimensión esencial: el tiempo debe ser asumido como parte del diseño.

A escala de conjunto, estos casos ensayan formas de crear comunidad mediante distintas estrategias que conectan lo urbano con lo doméstico. La articulación de los recorridos peatonales, la creación de espacios comunes y la integración con el paisaje son un intento de ordenar lo colectivo desde la arquitectura. Aún con todo, no podemos ser ingenuos y de nuevo algunos ideales no se cumplieron o fracasaron parcialmente en la práctica. La excesiva idealización de lo comunitario, la falta de flexibilidad programática o la desconexión con dinámicas sociales reales dejan en evidencia los límites de una planificación que confió demasiado en el diseño como solución integral. Aun así, estas propuestas continúan ofreciendo alternativas valiosas ante la fragmentación urbana actual y recuerdan que proyectar ciudad implica asumir una responsabilidad mayor.

A escala de la vivienda, la variación tipológica revela intención de responder a configuraciones familiares diversas y modos de vida en transformación, mediante esquemas flexibles, espacios intermedios y fomentar relaciones con el exterior. Sin embargo, no siempre lograron materializar completamente estas aspiraciones, en algunos casos, la apropiación real por parte de los usuarios fue escasa, lo que pone en cuestión hasta qué punto la arquitectura puede anticipar la vida cotidiana. Aun así, estos

proyectos ofrecen lecciones valiosas frente a un contexto actual en el que la vivienda tiende a reducirse a una solución funcional. Entender la vivienda como una idea más compleja, ligada a lo social, lo afectivo y lo comunitario es, quizá, el desafío más interesante.

Con el paso del tiempo, las trayectorias de estos conjuntos han sido desiguales, algunos han sido modificados, deteriorados o demolidos, mientras que otros han sido mantenidos. Esto demuestra que el destino de la vivienda colectiva no depende solo de un primer diseño, sino también del mantenimiento, la gestión pública y la capacidad de adaptarse a nuevos escenarios. Por eso, más que replicar sus formas, quizá lo interesante sea recuperar la actitud crítica que los originó: aquella que se preguntaba si la arquitectura estaba respondiendo a las necesidades sociales de su tiempo.

Esta es la lección mas valiosa que nos han dejado estos casos. La revisión crítica de estos proyectos nos invita a repensar la arquitectura como una práctica que es capaz de responder a los cambios sociales sin renunciar a su responsabilidad proyectual. Estos conjuntos, con sus aciertos y fracasos, siguen recordándonos que habitar no es una acción neutra, y que proyectar vivienda implica tomar partido sobre el modo en que queremos vivir juntos. Como apuntaba Richard Rogers, “el futuro de nuestras ciudades no se basa en lo que sabemos, sino en reaprender lo que hemos olvidado” (Rogers, 2009). En un momento de urgencia social y climática, recuperar estas lecciones desde una mirada crítica puede ser una herramienta poderosa para construir entornos más justos, adaptables y humanos.

V. Referencias bibliográficas

Architectural Journal (1972) *Architectural Journal Parts 1 & 2*: A report on the architecture and review of the town planning. TMCA_JASA_DOC_001. Thamesmead Community Archive.

Arquitectura Viva (1993) James Stirling. *AV Monografías*, Nº 42. Madrid: Arquitectura Viva.

Baggs, A.P., Bolton, D.K., Croot, P.E.C. & Currie, C.R.J. (1976) *A History of the County of Middlesex: Volume 5, Hendon, Kingsbury, Great Stanmore, Little Stanmore, Edmonton Enfield, Monken Hadley, South Mimms, Tottenham*. Londres: Victoria County History.

Boléat, M. & Taylor, M. (1993) *Housing Policy in the United Kingdom*. Londres: Routledge.

Bradbury, M. (2013) *Water City: Practical Strategies for Climate Change Adaptation in Urban Areas*. Londres: RIBA Publishing.

Bullock, N. (2002) *Building the Post-war World: Modern Architecture and Reconstruction in Britain*. Londres: Routledge.

Casas en grupo. (1974) *Casas en grupo: ejemplos de agrupaciones de viviendas unifamiliares adosadas y en bloque*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Clapson, M. (2017) 'The English New Towns since 1946: What are the Lessons of their History for their Future?', *Histoire Urbaine*, 50, pp. 93–111.

Clement, D. (2017) *Robin Hood Gardens: The Death and Life of a British Housing Estate*. Londres: Open House.

Darbourne, D. & Darke, G. (1977) *The Architecture of Darbourne & Darke*. Londres: RIBA Publications.

Dell'Aria, S. (2022) 'A New Town and a Numbers Game: Runcorn Merseyside and Liverpool', *Planning Perspecti-*

ves: An International Journal of History, Planning and the Environment, 37B, pp. 242–262.

Deltoro Soto, A. (2020) *La vivienda social en el Reino Unido: transformaciones y retos contemporáneos*.

Esher, L. (1981) *A Broken Wave: The Rebuilding of England 1940–1980*. Londres: Allen Lane.

Falk, N. (2024) *Planning Cities for the Long Term: Building Resilient Communities*. Londres: Urban Futures Press.

Gibberd, F. (1953) *Town Design*. London: Architectural Press.

Glendinning, M. & Muthesius, S. (1994) *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*. New Haven: Yale University Press.

González Benito, C. (2021) *El impacto social de la vivienda pública en el Reino Unido: análisis histórico*. Madrid: Editorial Académica Española.

Greater London Council (1967) *Thamesmead: Greater London Council, Planning Proposals*. Londres: GLC.

Greater London Council (1970) *Islington: Planning Proposals*. Londres: GLC.

Greater London Council (1973) *Islington Housing Programme*. Londres: GLC.

Hall, P. (2002) *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford: Blackwell.

Hall, P. (2014) *Good Cities, Better Lives: How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism*. Abingdon: Routledge.

Hall, P. & Ward, C. (1998) *Sociable Cities: The Legacy of Ebenezer Howard*. Chichester: John Wiley & Sons.

Harloe, M. (1985) *Private Rented Housing in the United States and Europe*. Londres: Croom Helm.

Heckmann, O., Schneider, F. & Zapel, E. (2017) *Floor Plan Manual Housing*. Basel: Birkhäuser.

Howard, E. (1898) *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Londres: Swan Sonnenschein.

Jackson, A. (1973) *Semi-Detached London: Suburban Development, Life and Transport, 1900–39*. Londres: Wild Swan Publications.

Lefaivre, L. & Tzonis, A. (1999) *Architecture of Regionalism in the Age of Globalization: Peaks and Valleys in the Flat World*. Londres: Routledge.

Mayne, T. (2009) 'Morphosis', *El Croquis*, 146, pp. 10–87.

Ministry of Town and Country Planning (MTCP) (1946) *Final Report of the New Towns Committee. Cmd. 6876*. London: HMSO.

Mumford, E. (2000) *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928–1960*. Cambridge: MIT Press.

Osborn, F. & Whittick, A. (1977) *The New Towns: The Answer to Megalopolis*. Londres: Leonard Hill.

Pevsner, N. (1998) *The Buildings of England: London 4: North*. Londres: Penguin Books.

Perry, C. (1929) *The Neighborhood Unit. New York: Regional Plan of New York and Its Environs*.

Power, A. (1993) *Hovels to High Rise: State Housing in Europe Since 1850*. Londres: Routledge.

Power, A. (2007) *City Survivors: Bringing Up Children in Disadvantaged Neighbourhoods*. Bristol: Policy Press.

Peters, T. (1972) *Housing and Urban Development in Post-War London*. Londres: Architectural Press.

Ravetz, A. (2001) *Council Housing and Culture: The History of a Social Experiment*. Londres: Routledge.

Richard Rogers Partnership (2009) *Cities for a Small Planet*. Boulder: Westview Press.

Risselada, M. & van den Heuvel, D. (2006) *Team 10: In Search of a Utopia of the Present*. Rotterdam: NAI Publishers.

Rogers, R. (2009) *Cities for a Small Planet*. Boulder: Westview Press.

Rossi, A. (1966) *L'architettura della città*. Padua: Marsilio.

Saint, A. (1987) *Towards a Social Architecture: The Role of School-building in Post-war England*. New Haven: Yale University Press.

Smithson, A. & Smithson, P. (1970) *The Evolving City*. Londres: Architectural Press.

Smithson, P. and Smithson, A. (1967) *Urban Structuring: Studies of Alison & Peter Smithson*. London: Studio Vista.

Smithson, A. & Smithson, P. (2005) *The Charged Void: Urbanism*. Baden: Lars Müller Publishers.

Terán, F. (1971) *La ciudad como idea: Historia de las teorías urbanas*. Madrid: Alianza Editorial.

Van Eyck, A. (1962) 'The Child, the City and the Artist', *Architectural Forum*, 117(6), pp. 92–102.

The Parks Trust (2020) *Milton Keynes: Green Infrastructure Strategy*. Milton Keynes: Parks Trust Publications.

Fig. 1

Autora (2024). Saint Catherine's College, Oxford, Arne Jacobsen, 1959–1964. Entrada principal. Fotografía tomada por la autora.

Fig. 2

US National Archives and Records Administration / Science Photo Library. WWII Docklands fire. Disponible en: <https://sciencephotogallery.com>

Fig. 3

McKibbin, R. (2010). *Your Britain: Media and the Making of the Labour Party*. Londres: Hutchinson, pp. 12.

Fig. 4

Historic England. Casas prefabricadas en la Tate Gallery, Londres, 1945. Disponible en: <https://images.historicenglandservices.org.uk/>

Fig. 5

Kenyon, N. (2022). *Building Utopia: The Barbican Centre*. Londres: Batsford, pp. 21.

Fig. 6

Fundación Arquitectura y Ciudad. CIAM, 1953. Disponible en: <https://fundaayc.com/tag/ciam/>

Fig. 7

Metalocus. Alison y Peter Smithson sobre la vivienda. Disponible en: <https://www.metalocus.es>

Fig. 8

Autora (s/f). Urban Re-Identification, CIAM Grille, 1953.

Fig. 9

Metalocus. *Golden Lane, 1952*. Disponible en: <https://www.metalocus.es>

Fig. 10

Vidotto, M. (1997). *Alison + Peter Smithson: Obras y proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Fig. 11

Vidotto, M. (1997). *Alison + Peter Smithson: Obras y proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Fig. 12

Università degli Studi di Roma La Sapienza. Welwyn Garden City. Disponible en: <http://www.cittasostenibili.it>

Fig. 13

Harlow Civic Society. Harlow Masterplan, 1947. Disponible en: <https://www.harlowcivicsociety.org.uk>

Fig. 14

Taylor, J.A. (2020). *The Birth of Milton Keynes: 2 The Master Plan*. Milton Keynes: The Book Castle.

Fig. 15

Milton Keynes Council. (2023). *CMK Neighbourhood Plan Part 2*. Disponible en: <https://www.milton-keynes.gov.uk>

Fig. 16

Archives départementales de Seine-et-Marne. (n.d.). Marne-la-Vallée Masterplan, 1965. Disponible en: <https://archives.seine-et-marne.fr>

Fig. 17

AV Monografías. (2016). MVRDV. *AV Monografías*, n° 189–190, pp. 198–203.

Fig. 18

Urban Renaissance Agency of Japan. (n.d.). *Tama New Town*. Disponible en: <https://www.ur-net.go.jp/overseas/achievements/tama.html>

Fig. 19

RIBA Collections. Slough Lane, Clifford Wearden, 1960.

Fig. 20

Thamesmead Community Archive. Thamesmead, 1967. Disponible en: <https://thamesmeadcommunityarchive.org.uk>

Fig. 21

Mikellides, B. (1980). *Architecture for People: Explorations in a New Humane Environment*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.

Fig. 22

AV Monografías. (1996). James Stirling. *AV Monografías*, n° 42, pp. 46.

Fig. 23

RIBA Collections. (n.d.). Slough Lane, Clifford Wearden, 1960.

Fig. 24

ETSAM. (2015). Publicación académica sobre Slough Lane.

Fig. 25
Peters, P.H. (1972). *Casa en grupo. Viviendas plurifamiliares. Colección Temas de Arquitectura Actual*. Barcelona: Gustavo Gili, pp. 45.

Fig. 26
Peters, P.H. (1972). *Casa en grupo. Viviendas plurifamiliares. Colección Temas de Arquitectura Actual*. Barcelona: Gustavo Gili. pp. 46.

Fig. 27
ETSAM. (2015). Publicación académica sobre Slough Lane.

Fig. 28
Mikellides, B. (1980). *Architecture for People: Explorations in a New Humane Environment*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.

Fig. 29
Autora (2025). Fotografía propia tomada en agosto de 2025 en Marquess Road Estate, Londres.

Fig. 30
Islington Local History Centre. Marquess Road Estate, 1980. Disponible en: <https://www.islington.gov.uk/libraries-arts-and-heritage/heritage/local-history-centre>

Fig. 31
Islington Local History Centre. Marquess Road Estate, 1985. Disponible en: <https://www.islington.gov.uk/libraries-arts-and-heritage/heritage/local-history-centre>

Fig. 32
Autora (2025). Fotografía propia tomada en Marquess Road Estate, 2025.

Fig. 33
Islington Local History Centre. Rampa de acceso, Marquess Road Estate, 2025. Disponible en: <https://www.islington.gov.uk>

Fig. 34
Thamesmead Community Archive. Thamesmead, rampa de acceso, 1969. Disponible en: <https://thamesmeadcommunityarchive.org.uk>

Fig. 35
Sambrook, J. (2023). Parting Shot: Thamesmead New

Town by Tony Ray-Jones. RIBA Journal. Disponible en: <https://www.ribaj.com>

Fig. 36
Council de Thamesmead. Archivo municipal sobre South Thamesmead, 1969.

Fig. 37
Thamesmead Community Centre. South Thamesmead, calle elevada, 1970.

Fig. 38
Council de Thamesmead. South Thamesmead, calle elevada, 2015.

Fig. 39
AV Monografías. (1996). James Stirling. *AV Monografías*, n° 42.

Fig. 40
Canadian Centre for Architecture (CCA). Southgate Estate, Runcorn, bloque tipo al terminar su construcción, 1978. Disponible en: <https://www.cca.qc.ca>

Fig. 41
Canadian Centre for Architecture (CCA). Southgate Estate, Runcorn, rampa de acceso, 1979. Disponible en: <https://www.cca.qc.ca>

Fig. 42
Canadian Centre for Architecture (CCA). Southgate Estate, Runcorn, pasarela comunicando dos bloques, 1979. Disponible en: <https://www.cca.qc.ca>

Fig. 43
The Twentieth Century Society. Southgate Estate, Runcorn, fachada de bloque tipo, 1985. Disponible en: <https://c20society.org.uk>

Fig. 44
The Twentieth Century Society. Southgate Estate, Runcorn, fachada hacia la manzana, 1985. Disponible en: <https://c20society.org.uk>

