

Herbert George Wells

Nació el 21 de septiembre de 1866 en Bromley, Inglaterra, y murió el 13 de agosto de 1946 en Londres, Inglaterra. Su padre era jardinero y su madre era ama de llaves. Pertenecían a la clase baja de la sociedad inglesa. Tuvo un hijo en 1914 llamado Anthony West, producto de su relación con la escritora Rebecca West. Al ganarse una beca estudió ciencias naturales en la universidad de Londres. Tuvo varios trabajos hasta 1895 cuando se dedicó por completo a la escritura. Fue un amante de la ciencia. El creía que la ciencia podía aportar a la sociedad de ese momento muchas cosas. En 1890 se dedicó a la enseñanza y publicó un manual de biología. Comenzó su carrera literaria con novelas de ciencia ficción, y su estilo era muy parecido al de Julio Verne. Hizo parte de la Fabian society (Organización británica socialista para la educación). Después empezó a escribir obras sobre utopía sociológica, en las cuales demuestra preocupación por la estructura de un estado ideal. Sus obras eran realistas y muy exitosas, y en el periodo de entreguerras se caracterizó por ser un escritor político y sociológico. La segunda guerra mundial y el principio de la era atómica hicieron que sus últimas obras fueran muy pesimistas.

En la mayoría de sus obras se habla de la idea de una sociedad con justicia social y libertad, y se critica la burguesía y a la moral cristiana. Siempre demostró por su forma de escribir la fe que tenía el futuro de la humanidad.

Su vision del futuro en la evolucion de las comunicaciones por tierra , en el libro Anticipaciones de 1901 , son acertadas en su mayoria , aunque con algunos errores dignos de mencion,pero la tempranez con que hizo estas predicciones perdonan estos errores.

En Anticipaciones Wells nos describe el futuro de los transportes y de las comunicaciones por tierra , como uno de los graves problemas a solucionar en un futuro. Ve el problema de una manera un poco extraña para nosotros,pero comprensible e su epoca .Cree que las maquinas tendran una potencia y unas prestaciones tan amplias y altas , que los caminos carreteras se les quedaran pequeños y que por ello , las empresas de transportes , construiran caminos privados en los que poder circular a toda maquina .

Otra de sus predicciones es que los caminos futuros , serian de carriles amplios divididos para ambos sentidos y que a la hora de cruzarse nunca lo harian a nivel , sino que lo harian a traves de puentes o de tuneles .Por lo que se puede extraer de estas ideas , se observa que sus predicciones no difieren en demasia de las actuales autopistas , aunque las carreteras privadas aun no han aparecido y ,personalmente,creo que nunca llegaran a existir , debemos , por lo tanto, tener muy en cuenta las predicciones de Wells a la hora de enfocar el problema del trafico en las ciudades y en los suburbios como un problema historico y no solo actual .

COMIENZOS DE LA PROBLEMÁTICA

Durante los principios del siglo XX , hasta el año 1925 aproximadamente , solo USA podia alardear de tener un numero de automoviles muy alto , pero esto no era algo que solo trajera beneficios , sino que trajo consigo una serie de problemas que los urbanistas y constructores de la epoca no supieron como arreglar ni como atajar.

Hacia el año 1923 los colapsos circulatorios en las zonas mas centricas de algunas de las ciudades mas importantes de USA , eran de tal calibre que muchos de los responsables municipales clamaban por la prohibicion del trafico rodado en el interior de las ciudades. Este problema era en gran parte debido al espectacular crecimiento de las poblaciones cercanas a las grandes ciudades , que crecian en una proporcion mucho mayor que los cascos de las ciudades , por lo que los desplazamientos diarios en coche al trabajo en las ciudades comenzaron a ser un grave problema , ya que superaban con mucho al trafico de paso.Ante esto se opto por un sistema denominado Parkway , que consistia en construir carreteras muy amplias y que permitian

unas velocidades mas altas , similares a las actuales autovias , que aun no eran autopistas , pero que no distaban mucho de estas. Este tipo de carreteras eran construidas en ciudades como Nueva York (ejemplo claro), Boston, Chicago o Kansas City.

ROBERT MOSSES

Este seria el principal responsable del sistema de autopistas de Nueva York. En el año 1924 redacto la State Act , por la cual se daba poderes sin precedentes a si mismo . Gracias a esto y a la escusa del interes publico , consiguio llevar a cabo su proyecto de Parkways , que conectaran las nuevas zonas de residencia de la clase media con el interior de la ciudad , asi como con las playas , hasta entonces de uso casi exclusivo de las grandes familias de la ciudad .

La principal caracteristica del sistema empleado por Mosses en Nueva York , eran sus pasos a distintos niveles a traves de puentes , pero unos puentes con unas particularidades muy curiosas . Los puentes que se cruzaban sobre las carreteras que llevaban a las playas , eran de muy poca altura , lo que impedia a los camiones o furgonetas el llegar a las playas , por lo que su sistema de Parkways estaba pensado solo para la clase media que utilizaba los utilitarios .

Mosses llevo sus Parkways hasta un radio muy superior al que cubria el metro de la ciudad , por lo que permitio el amplio crecimiento de la ciudad de Nueva York en condados como Westchester y Nassau (a unas 30 millas de la ciudad) donde el crecimiento de la poblacion fue espectacular.

Este tipo de vias llevo a mas de un urbanista americano a pensar en la construccion de las denominadas Motorways (autopistas tambien llamadas carreteras sin ciudad) con las caracteristicas que tienen actualmente las autopistas que conocemos .

LA PRIMERA AUTOPISTA

La idea de crear las carreteras sin ciudad no fue bien aceptada por todos en USA y eso trajo consigo que no se llegaran a crear . Sin embargo en ningun otro pais del mundo el coche habia llegado tanto a los trabajadores . No seria hasta despues de la segunda guerra mundial cuando en Alemania los coches llegaron a los garajes de los alemanes y en Inglaterra , hasta el año 1934 no se creo la primera compañía de fabricacion.

Sin embargo en el año 1921 en las inmediaciones de Berlin se inauguraba la primera autopista del mundo , una via rapida de unas 6 millas de largo que permitia a los trabajadores desplazarse a Berlin con una mayor rapidez para sortear el Grunewald.

La hironia de la historia se dio lugar en este putno , ya que las ideas de las autopistas habia visto la luz en el año 1930 por MacKaye en USA , sin embargo solo veria la luz en la Alemania de Weimar de una forma primitiva y en los EEUU de Coolidge despues. Por lo que resulta ironico que unas mentalidades tan distintas dieran lugar a la misma idea .

En USA la primera autopista real , fue inaugurada en el año 1940 y era la Pennsylvania Turnpike , este retraso se debe en gran parte al crack del 29 y sus repercusiones en la construccion.

A pesar de todo , por todos es conocido que la ciudad de Los Angeles , lleva el sobrenombre de La ciudad de las autopistas nombre que no es por la longitud de las mismas , ya que en este aspecto la ciudad de Nueva York y Mosses le llevarian siempre la delantera , sino que su nombre es debido en mayor medida a la total dependencia de sus habitantes de las autopistas para su transporte y por el estilo de vida que se creo , ya que las autopistas estaban incluidas en este estilo de vida , ya fuese como simple zona de paso , ya como zona de recreo o como zona de odio , en la que tanto se odiaba a la persona del coche delantero por entorpecer el paso , como a la propia autopista por su propia existencia y su final en el puesto de trabajo.

Pero no seria hasta despues de la segunda Guerra Mundial cuando el plan de construccion de autopistas de la ciudad de Los Angeles seria llevado a cabo , ya que su inicio fue tardio y ademas al comienzo de la Guerra , solo contaba con 11 millas de autopistas , una minucia al lado de su hermana mayor Nueva York , con el bulldozer de Mosses a la cabeza.

FRANK LLOYD Y LOS DESURBANISTAS SOVIETICOS.

Entre los años 1907 y 1908 , se inicio la construccion del COUNTRY CLUB DISTRICT , en el que se reflejaba una clara influencia de las ciudades jardin europeas. Este proyecto se basaba en la construccion de muy baja densidad en zonas de precio bajo del suelo, pero con una alta claidad en la construccion y unos servicios nunca vistos hasta entonces , fruto de este proyecto nacio el primer centro comercial de la historia que se encontraba en la Plaza del Country Club.

Esta idea aparecio tambien en la URSS ,pero de una forma un poco distinta , ya que los desurbanistas sovieticos , pensaban en un pais poblado de forma uniforme y sin ciudades , gracias a construcciones , de materiales fabricados en masa , pero esta idea era totalmente fantastica en aquella epoca en la URSS , ya que era un pais sin apenas coches , sin casi electricidad y con una base poco estable , ya que entendian las actividades como algo colectivo , excepto dormir , pero esto distaba bastante de la realidad.

El urbanista que habia dado lugar a esta corriente urbanistica era Frank Lloyd Wright y hacia el año 1924 comenzo la construccion de Broadacre City , con lo que pretendia liberar a los hombres y mujeres del cancer fibroso que consideraba que era Nueva York .Partia de la base de la desurbanizacion que el campo norteamericano habia sufrido con la PGM y para ello , el Consejo de Recolonizacion , habia ayudado a crear grandes comunidades rodeadas de cinturones verdes , pero Broadacre City seria distinta , aparecerian los nuevos materiales de construccion , hormigon a altas presiones e incluso cristal , todo teniendo en cuenta que se podrian desplazar a cualquier lugar gracias a la electricidad o a los automoviles.

Pretendian crear alli , una ciudad basada en el individuo y no en el grupo , por lo que no habria dos casas iguales, ni dos jardines iguales, y todo estaria diseñado para mejorar la forma de vida de la persona y no por el interes publico .

Este proyecto sufrio criticas por parte de casi todos los sectores de importancia en el desarrollo urbanistico de EEUU , en base a que según Wright , el arquitecto , podria llegar a ser un dictador , ya que toda la comunidad , estaria bajo su control , ademas ,las grandes autopistas por zonas de campo , daban como consecuencia , no la urbanizacion del campo y desurbanizacion de las ciudades , sino una invasion del campo,pero no por las casas ni por la clase media , sino por los McDonalls o por las estaciones de servicio , que desfiguraron totalmente el campo americano , por lo que su proyecto , a pesar de llevarse a cabo , no tubo , para nada , los efectos que se esperaban.

El ideal de comunidad en la que lo mas importante es el individuo , quedo en un segundo plano , ya que nadie parecia excesivamente convencido de los ideales de Wright , pero su influencia en las actuales autopistas queda clara , ya que sin el , las zonas de servicio en mitad de la nada o los McDonalls en mitad del desierto de Texas, donde entran 3 o 4 personas al dia , no habrian existido nunca , pero la ciudad no podria haber invadido al campo.

Pero solo cabe destacar un efecto positivo de las ideas de Wright sobre el campo americano , y esta es , la mejora de las comunicaciones en las zonas mas desoladas de EEUU , debido a la emigracion del campo a la ciudad y una ligera vuelta al campo por parte de algunos sectores de la poblacion , que no se encontraba excesivamente comodo con su residencia , ni con su trabajo en la gran ciudad americana.

LA LLEGADA DE LOS BARRIOS RESIDENCIALES

El fin de la Segunda Guerra Mundial , trajo consigo muchas consecuencias para EEUU , entre ellas, la creacion de zonas residenciales en zonas anteriormente utilizadas para el cultivo tradicional del campo , pero esto no formo el ideal de Wright , ya que las casas estaban hipotecadas a grandes bancos y los individuos no eran autosuficientes , sino que dependian de sus empresas y de la benevolencia del gobierno para mantener sus casas, por lo que en cierta manera el ideal de Wright se creo , pero no con las consecuencias que el hubiera querido.

Hubo cuatro factores que se dieron cita para dar lugar al boom de los barrios residenciales , a continuacion se explicaran brevemente cada uno de ellos :

- La expansion de las carreteras .

Las carreteras a partir del año 1956 y gracias a la Ley de Ayuda Federal a las autopistas , fueron las que dieron el verdadero empujon a la creacion de los barrios residenciales , esta ley venia a indicar que el plan para la creacion de 41.000 millas de autopistas seria pagado por los ciudadanos a traves de un nuevo impuesto sobre la gasolina , el aceite , los autobuses , etc .. Y que deberia ascender a unos 41 billones de \$.Era el mayor programa de obras publicas creado en toda la historia.

Las autopistas se harian según las ideas de Mosses de 1929 , es decir , entrarian en las ciudades para renovar el paisaje urbano y acercar el centro de las ciudades a los nuevos barrios residenciales , para llegar a imponerse , Mosses se valio de una idea que peso como una losa sobre los responsables del proyecto , el era el unico constructor de autopistas con experiencia en todo EEUU.

- La zonificacion

Tubo su origen en Modesto , California , donde en el año 1880 , se utilizo como excusa para acabar con las lavanderias chinas. Era un concepto por el cual , en una determinada zona de una ciudad no podian aparecer determinadas cosas. Como excusa se utilizaba la mejora de la calidad de vida o el mantener el valor del suelo y de los inmuebles .

No seria hasta el año 1926 hasta que una sentencia judicial historica diera la zonificacion como legal para la expropiacion de un determinado suelo o inmueble, se hacia en nombre del bienestar publico lo cual recordaba mucho a las ideas que utilizaba Mosses para la construccion de sus autopistas en los años 20 en Nueva York.

- Financiacion barata y a largo plazo.

Este el ultimo punto que frenaba la expansion de las zonas residenciales ,al estilo de la ocurrida en Londres en los años 20 y 30 , ya que alli , las grandes compañías constructoras , habian creado la posibilidad de comprar las viviendas con una entrada de solo el 10% y el resto del precio a pagar en venticinco o treinta años .Mientras que en EEUU los depositos de entrada para las viviendas eran mucho mas altos y el resto del precio debia pagarse en solo 6 u 8 años , por lo que intentar comprar una casa en esas condiciones era la quiebra para cualquier familia media norteamericana.

Cuando en el año 1933 las empresas americanas imitaron , como experimento , el sistema de financiacion ingles , quedaron sorprendidos por la gran demanda de viviendas que se creaba , por lo que dieron el experimento como valido y siguieron con el nuevo sistema de financiacion para la compra de las viviendas.

Sin embargo , las inversiones sufrieron una extraña tendencia , ya que pocas veces , por no decir ninguna , financiaban la construccion de casas en zonas predominantemente negras de las ciudades , por lo que tambien seguian las bases de la zonificacion.

- Baby boom

Tras la Guerra , los niños que debían haber nacido durante la Guerra y los nacimientos normales se unieron , por lo que la demanda de casas creció mucho tanto que la industria pasó de construir 500.000 casas en 1939 al 1.500.000 en 1959.

Ya en el año 1950 se observaba que el crecimiento de los barrios residenciales era infinitamente mayor que el de los centros urbanos llegando , en el año 1960 , algunas grandes ciudades americanas a perder habitantes a favor de los barrios residenciales.

La rapidez de las construcciones , no hacían que las casas tuvieran mala calidad , sino que los barrios no eran estéticamente alegres , sino que eran muy sosos y para colmo los habitantes se quejaban de problemas de tráfico , pero no como en la ciudad , por lo que se podría decir que a los nuevos barrios residenciales les faltaba un poco de imaginación , ya que aunque no estaban mal , podrían estar mejor.

Implicaciones sociales

Estos barrios estaban muy sesgados por la edad , por la raza y por los recursos económicos , ya que estaban ideados , en su mayoría , para matrimonios jóvenes , que tenían una situación económica entre media y baja y , casi sin excepción , eran blancos .

Lugares como Levittown , no eran más que nuevos casos de barrios residenciales , y los problemas raciales , los más importantes , se solucionaban con un ejemplo como St. Louis , donde la gente que abandonaba las ciudades era principalmente , blanca , sin embargo en Levittown , era al revés , la gente que llegaba era blanca , que escapaba de las ciudades , a donde se dirigía la población negra , proveniente del campo.

En boca de los dirigentes de la época , se podía solucionar el problema de las viviendas o el problema racial , pero lo que no se podía hacer , era el intentar mezclarlos , porque entonces tendrían un problema tan grave que temblaría todo el país.

SUBURBIOS , EL DEBATE

La aparición de las nuevas zonas residenciales , no estuvo exenta de polémica, ya que numerosos urbanistas , sobre todo de la costa este de EEUU y en mayor medida de la vieja Europa , se pronunciaron en contra de la nueva forma de construcción de viviendas que estaba dándose en la costa oeste de EEUU y que no respetaba el concepto clásico de lo que era y lo que debía ser una ciudad.

Los principales argumentos expuestos en contra de las zonas residenciales de la costa oeste fueron los siguientes :

- El entorno que se daba en los espacios que estaban en el interior de las zonas residenciales eran fríos , ya que tenía tan en cuenta la disponibilidad del coche para los desplazamientos , que el desplazamiento a pie no existía , por lo que las relaciones interpersonales eran mínimas. Esto daba un entorno frío y poca vida social.
- La falta de monumentos que recordaran el pasado contribuía muy poco a la mejora de la calidad de vida .
- El espacio está mal usado , ya que en el espacio en el que se construían dos casas en una zona residencial , se podrían haber construido seis en una ciudad convencional.
- La existencia de las zonas residenciales suburbanas , perjudicaba a los agricultores tradicionales , ya que utilizaba gran cantidad de terrenos que antes estaban siendo utilizados para los cultivos.
- Aumento del tiempo para la llegada al trabajo por parte de los habitantes de estas zonas , por lo que se deben levantar antes , por lo cual se empeora la calidad de vida de los propios trabajadores , quienes además , deben soportar muchas veces , los atascos que se producen a la salida de estas zonas residenciales.

Por el contrario , los promotores de las zonas residenciales suburbanas , tambien se pronunciaban , claramente , a favor de las zonas residenciales , pero tambien contaron con el apoyo de muchos otros urbanistas y arquitectos que defendian la nueva forma de las ciudades y por tanto las ciudades del futuro. Los argumentos que utilizaban para defender las zonas residenciales suburbanas eran las siguientes :

- Se proscribia a la nueva ciudad por el simple hecho de ser nueva y no regirse con nada similar a lo anterior , ademas era el fruto de una planificacion clara .
- La planificacion no era solo para zonas suburbanas , sino que tambien se intentaba aplicar sobre las grandes ciudades , con el fin de mejorar sus comunicaciones y por tanto su calidad de vida.
- El uso del suelo , no debe ir en busca del mayor beneficio posible , si no en busca de una mejor calidad en las construcciones y en la posterior vida de los inquilinos. Ademas debe enfocarse con vistas al futuro , no teniendo en cuenta solo el presente , ya que dentro de unos años las necesidades no serian las mismas.

Resulta curioso que muchas de estas voces a favor de la nueva ciudad se levantasen desde el este de EEUU , donde se habian impuesto con rotundidad una idea totalmente opuesta a las zonas residenciales suburbanas.

Por otro lado otro de los hechos que contribuyo en gran medida a sentenciar el debate fue que el arquitecto y urbanista mas importante de EEUU de la epoca , Venturi , abandonara la linea tradicional y tradicionalista .Esto fue debido en gran parte a que consideraban que las lines tradicionales de los años 30 eran excesivamente funcionalistas y que se debia tener mas en cuenta las lineas de creacion como era el caso de Las Vegas que constituye un ejemplo claro de este nuevo tipo de ciudades , donde la autopista es casi lo mas importante de la ciudad. Sin embargo ni el , ni sus colegas , optaban por abandonar totalmente las lineas tradicionales y demoler lo anterior , sino que consideraban que esta nueva vision urbanistica era la mas adecuada para el crecimiento que estaba experimentando las ciudades de la epoca.

Una de las consecuencias de estos barrios residenciales y la ciudad en autopista fueron los restaurantes fast-food como McDonalls o como el pionero de estos Holiday Inn de Tenesse, esto distaba mucho de la idea de los desurbanistas o de los nuevos urbanistas , pero fue a lo que condujo quitar a la gente de caminar por las aceras a hacerles conducir por las autopistas.

EL CRECIMIENTO SUBURBANO EN EUROPA

En Europa , el crecimiento de las ciudades , tras la Segunda Guerra Mundial , tambien fue controlado y planificado por urbanistas , aunque con unas ideas y unos idelaes de organizaci3n mas apreciados a los de las grandes megapolis de la costa este de EEUU que a las zonas residenciales suburbanas de la costa oeste.

El caso mas significativo de utilizacion de las teorias tradicionales del urbanismo lo encontramos en Inglaterra y en concreto en las zonas perifericas de Lodres. Fue en este pais donde se intento llevar la poblacion hacia los nucleos pequenos y medianos alejados de la ciudad. Pero estos planes tubieron las siguientes consecuencias:

- Contencion de la poblacion , la cantidad de suelo rural que paso a ser suelo urbano fue minima.
- Suburbanizacion. Las zonas donde se acumulaba la poblacion se encontraban muy alejadas de las zonas en las que se ofrecian los puestos de trabajo que ocupaban estas personas.
- Inflacion. El percio del suelo edificable se disparo ante la escasez del mismo , lo que motivo, la edificacion en altura y el excesivo aumento de los precios de la vivienda.

Ante estas consecuencias , en los ultimos años , el estado Britanico , ha tratado de pasar a un sistema mas similar al americano , liberalizando mas el suelo , por lo que el precio de los terrenos ya no es tan caro y los constructores optan por zonas residenciales suburbanas al estilo americano. Anteriormente el estado Ingles habia limitado el terreno para construir, pero la desatencion de los estratos mas pobres de la poblacion hizo que se optara por este otro sistema .

Hacia la cuadratura del circulo

Para comprender el diferente desarrollo urbanístico entre las ciudades europeas y las ciudades de EEUU, debemos partir de la base de la tardía llegada del coche a los garajes de los europeos, pero esto no quiere decir que en la década de los 40 los urbanistas europeos no tubieran que enfrentarse al problema del tráfico rodado en las ciudades, adoptando diferentes soluciones, cada uno a su manera. Pero resulta curioso que algunas de ellas llegasen a llevarse a cabo.

Como un caso especial podemos citar el caso de Estocolmo, que con solo 600.000 habitantes, no sufría los problemas de tráfico que Londres o las grandes urbes mundiales, pero también sufría sus problemas y ante esto, la solución dada por Markelius fue la creación de una serie de ciudades satélite alrededor de Estocolmo al igual que se había hecho con anterioridad en Frankfurt. Existieron tres motivos por los que la ciudad del país más próspero de Europa eligió esta solución.

- Los terrenos que el ayuntamiento poseía en los alrededores de la ciudad como base para el crecimiento de la ciudad.
- La promesa de los gobiernos socialdemócratas de solucionar los temas referentes a la vivienda.
- La falta de viviendas en Estocolmo, por lo que los compradores aceptaban casi cualquier cosa.

La primera ciudad satélite fue Vällingby en 1947 y la idea era crear las ciudades formando un gran círculo alrededor de la ciudad de Estocolmo y tenerlas a todas unidas unas a otras, y a la capital, a través de líneas de metro, por lo que las obras para crear las líneas del ferrocarril subterráneo. La distribución de las ciudades satélite era muy similar para todas y variaría poco con el paso de los años. Grandes bloques de apartamentos en el centro y a su alrededor bloques con una densidad menor. Los servicios y los comercios estarían en el centro, cerca de los grandes bloques de apartamentos, lo que permitía que la mayoría de las personas que se dirigieran a los comercios, lo harían a pie, por lo que el tráfico no debía ser un problema.

En teoría todo era perfecto en estas ciudades, ya que todos los expertos coincidían en afirmar que los habitantes de estas ciudades, eran más felices que los suburbanitas de Levittown. Además el buen gusto de las construcciones, los amplios espacios verdes e incluso el arte, ya que cada estación de metro fue decorada por un artista distinto, contribuían a que la ciudad fuese un remanso de bienestar, pero en las encuestas quedó reflejado que los habitantes de estas ciudades, preferían vivir en casas, en lugar de en pisos. Con el paso del tiempo, la calidad de vida en estos lugares ha ido descendiendo, ya que las ciudades han sido ocupadas por inmigrantes y las gentes de la ciudad marginada a los de las ciudades satélites, además los grafitis han quitado el sitio a las obras de los artistas en las estaciones del metro, donde los sabados por la noche, grupos de borrachos aterrorizan a los pasajeros.

Otra de las ciudades europeas donde el problema del tráfico obligó a tomar medidas serias fue París. En la capital francesa se adoptó una medida similar a la de Estocolmo, aunque el tamaño de París obligaba a que las ciudades satélite, en lugar de ser de 80.000–100.000 habitantes, oscilasen entre las 300.000–1.000.000 habitantes, y el número sería de ocho. Otra de las características que diferencian el caso de París del caso de Estocolmo es el método que se usó para comunicar por tierra las ciudades satélites con la gran urbe parisina. En París, además de un sistema de autopistas circulares, se utilizó un sistema de trenes, que no serían metros, si no un sistema de trenes similar a los actuales de cercanías, que cubrirían esas distancias en periodos de tiempo muy cortos y cuyo coste sería menor que el de construir las líneas de metro necesarias para semejantes nuevas urbes.

Pero, la enormidad del proyecto y algunas críticas hicieron que en 1969 este fuese reformado, haciendo desaparecer tres de las ocho nuevas ciudades y haciendo al resto descender de capacidad. Finalmente gran parte del plan no se llevó a cabo, pero algunas ciudades fueron construidas y se convirtieron en grandes polos

de atracción para las inversiones privadas , que construyeron allí , centros comerciales , oficinas , etc....

SITUACION ACTUAL DEL PROBLEMA

El problema, a pesar de las distintas soluciones que se le dieron , sigue existiendo y cada vez con mayor agudeza .Solo cabe una esperanza y es que los países europeos y EEUU se han dado cuenta de que el coche ya no es un gran símbolo de modernidad , si no un problema grave , lo que unido a la grave crisis del año 1973 , provocada por la OPEC , el petróleo se encareció , e hizo ver a los gobernantes que la solución no estaba en crear más autopistas o mejorar las existentes , si no en crear grandes líneas de transporte colectivo , que ahorran petróleo y cuyo coste era muchísimo menor .

Las primeras ciudades en crear grandes líneas de transporte público colectivo , fueron San Francisco y Los Angeles , donde se creó un sistema de ferrocarriles al estilo del creado en París , donde se podía llegar al centro de la ciudad en un espacio de tiempo muy corto y sin crear graves problemas de tráfico.Esta solución fue vista como buena por otras ciudades e imitado a lo largo de EEUU y de Europa , donde no tenían que crearse estas líneas , sino mejorar las existentes.

De todas formas esta no fue la única solución que se dio al problema, ya que otras ciudades europeas y alguna americana , como San Francisco , optaron por crear un sistema de tranvías que hasta cierto punto molestaban al tráfico rodado y que en muchas ciudades fueron desechados por esto.

Otra de las soluciones que se dio , fue la creación de autopistas a diferentes niveles , pero su enorme impacto visual y su elevado coste , dieron al traste con muchos de los proyectos .

Sin embargo , estas soluciones fueron en valde, ya que no representaban una opción atractiva frente al coche , lo cual hizo que no se pudieran llevar a cabo los proyectos de las grandes líneas de transporte urbano de masas , ya fuese por tierra , como por railes, por lo que nos viene a la cabeza unas ideas , que ya a Wells se le habían ocurrido a principios de siglo , por que a pesar de la creación de cinturones verdes alrededor de San Francisco o de Londres , solo se conseguía que el suelo edificable fuese escaso y no se lograba parar el increíble aumento de población que experimentaron las ciudades europeas y americanas , debido , sobretodo , al crecimiento demográfico alto y a la llegada de mucho emigrantes interiores provenientes del campo que se instalaban en los centros urbanos , permitiendo la salida de estos a los trabajadores más adinerados , como a los pequeños burgueses , que optaban por vivir en los nuevos barrios residenciales suburbanos que se siguen extendiendo alrededor de las grandes ciudades como una gran mancha de aceite .

El gran problema de esta nueva forma de residencia en las ciudades es el transporte que los habitantes de los barrios residenciales suburbanos para llegar a sus puestos de trabajo , ya que el alejamiento de los centros , no ha ido acompañado de un acercamiento a las factorías.

Como opinión personal y de cara a un futuro a medio y largo plazo , creo que aparecerá algún medio de transporte que desplace al coche de su posición de privilegio y no considero , al contrario que muchos especialistas , que el transporte público sea el futuro , ya que nuestra sociedad tiende a el individualismo y a perder todo tipo de contacto entre las personas y el transporte urbano colectivo , es visto como un transporte para aquellas personas cuya situación no les permite tener un coche , que es el símbolo de la independencia , pero a la vez del individualismo .Esto se observa en cualquier autopista o semáforo , ya que podemos observar que la mayoría de los coches son ocupados por una o dos personas , por lo que el individualismo es lo que premia en esta sociedad y considero que ahí se encuentra el problema de las viviendas y del transporte urbano.