

CUARTO PERÍODO

(1961-1969)

Cuando en 1961 se realiza el nuevo censo nacional de población (que tras los valores objetivos), ya existe en los cuadros técnicos y administrativos, la madurez y perspectiva necesaria para establecer un balance de 15 años de gestión y superar el "statu quo" planificador. Se nombra una comisión de estudio para la que se amplían los límites geográficos del problema Londres, los Ministerios coordinan sus esfuerzos para enfrentar unas dimensiones de planificación diferentes y las autoridades, responsables de la ejecución de las ideas, se reestructuran para asegurar su eficacia.

El año 1965, fecha en que aparecen claras las líneas directrices del futuro, divide este período en dos momentos: *a) el de la crítica a la concepción anterior y el ajuste administrativo b) el de la nueva estrategia de planificación.*

Conciden ambos con dos tandas de ciudades nuevas, cada una encuadrada en una atmósfera de pensamiento diferente. La una (segunda generación) es una corrección sumaria de lo anterior, la otra (tercera generación) recoge el pensamiento renovador.



LA CRITICA A LA CONCEPCION ANTERIOR

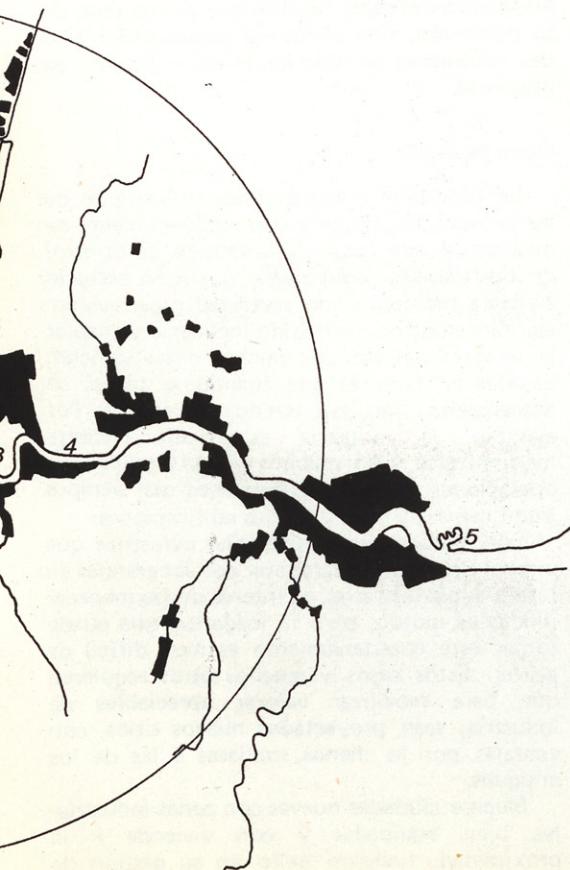
El Plan Abercrombie, puntal del programa urbanístico de tres quinquenios, descansaba sobre dos puntos de partida cuya fragilidad demostró el censo nacional de 1961: la estabilización de la población regional y la descentralización industrial.

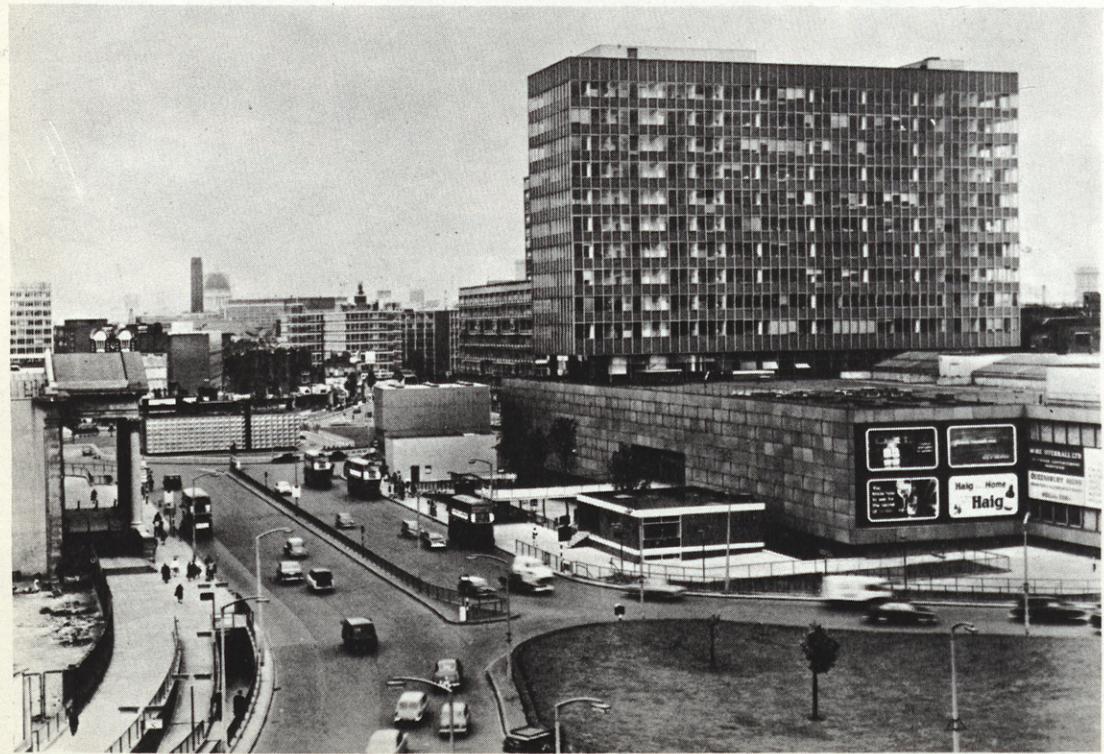
La estabilización de la población regional

Desde los tiempos de Isabel I, se confía que el crecimiento de Londres va a ser detenido por su propio desgaste. En el caso de Abercrombie, las estimaciones de población le reiteraron en una creencia similar.

El vertiginoso aumento de los nacimientos, una vez concluida la segunda guerra, sorprende a Europa entera y da por tierra con los pronósticos de estabilización demográfica. En Gran Bretaña, el "boom infantil" coincide entre 1951 y 1961, con un hecho estructural de enorme importancia: la concentración del crecimiento en el sudeste de Inglaterra, a instancia de una emigración interna que vacía el sudoeste, el oeste de Gales y el norte de Escocia.

En la conurbación londinense, el sector dentro de los límites del Condado pierde habitantes (como lo hace desde 1931), allí la "city" es, sistemáticamente, abandonada como lugar de residencia y los suburbios decrecen al paso de su reordenación arquitectónica. El anillo exterior gana, en cambio, 966.000 habitantes (el 40 por 100 del crecimiento de





todo el país). A instancias de estos cambios, el sudeste y el sudoeste de la conurbación pierden su carácter rural y la superficie de acción, delimitada en 1944, es completamente desbor-dada.

La descentralización industrial

La región destinada a estancarse crece, durante el decenio, un siete por 100, mientras el país entero lo hace en un cinco por 100. Con 1/4 de la población recibe 2/5 de los nuevos empleos. La descentralización queda estrangula-dada. ¿Cómo se explica ese fracaso?

Hay razones históricas. Londres nace en el vado fácil del gran río y no escapa a las fuerzas geopolíticas que construyen su destino de gran capital (punto de convergencia de las rutas nacionales, capital administrativa, primer puerto, primer aeropuerto). Londres demuestra la estabilidad de su empleo, aún en tiempos en que la gran depresión paraliza a todo el país.

Hay razones técnicas. Mientras la mayor parte de las áreas industriales son afectadas por la obsolescencia, Londres prospera. Esto se debe a que sus actividades: *a)* son fácilmente renovables (el comercio de materias primas coloniales, la mueblería, los textiles, los comestibles y bebidas), *b)* son industrias de vanguardia (la ingeniería, la electricidad, la petroquímica, el papel), o *c)* son las de fuerza decisiva (la banca, los seguros, las inmobiliarias, las ventas al por mayor). Las márgenes del Támesis brindan enormes ventajas a las industrias que procesan materias a granel, de allí que el estuario sea decisivo para las refinerías, la petroquímica, la pulpa y el papel. Las industrias de manufactura pesada, necesitan un centro de rápida distribución a todo el mundo, lo que lo garantiza el puerto de Londres.

Hay razones económicas. La capital es un enviable mercado, no sólo por el volumen de su población, sino porque el poder adquisitivo del londinense es superior al del habitante de provincia.

Otros aspectos

La ubicación y condiciones ambientales de las industrias existentes y el establecimiento de nuevas, ha sido tarea de la *Oficina de Control de Certificados Industriales*, quien ha actuado, en todo momento, con severidad y perseverancia. Sin embargo, ha debido inclinarse y aceptar la excepcionalidad de muchas circunstancias, basadas en factores que cuando se piensa en descentralizar no son tenidos en cuenta. Por ejemplo, la industria establecida necesita modernizarse y, en muchos casos, reagrupar sus operaciones, ambas circunstancias casi siempre significan expansión y nuevas edificaciones.

Son abundantes las pequeñas industrias que viven a expensas de colaborar con las grandes en tareas suplementarias, el interés de permanecer unidas es mutuo, pero la magnitud que puede tomar este encadenamiento es muy difícil de prever. Estos casos y muchos otros requieren que, para movilizar valores apreciables de industria, sean proyectados nuevos sitios, con ventajas, por lo menos, similares a las de los antiguos.

Muchas ciudades nuevas con zonas industriales bien equipadas y con vivienda a la proximidad, tuvieron éxito en su gestión de

atraer interesados, pero también debe destacarse que ciudades antiguas como Watford, Luton, Southend y High Wycombe, situadas a la misma distancia de la capital, las superaron.

Al hablar de aciertos y fracasos de la descentralización industrial, en Gran Bretaña y en Londres en particular, existe un argumento que desequilibra todo balance crítico. Es que el 50 por 100 del aumento del empleo en la zona donde se pretendió evitarlo, corresponde al sector terciario (empleos) y, sobre éste, no se ejerció ninguna acción restrictiva. En 1961, en los 26 kilómetros cuadrados de la "city", trabajaban 1.400.000 personas. (1/4 del empleo de la región) y los empleos aumentaban en 150.000 por año. Recién en 1965 apareció una ley que controló su implantación.

Valorado el equívoco demográfico y el fracaso de la descentralización del empleo, podemos colegir en qué dimensión los problemas de Londres se han agravado. De los dos millones y medio de personas que, diariamente, se trasladan de su casa a su puesto de trabajo, dos terceras partes llegan al interior del polígono formado por las estaciones del ferrocarril suburbano. En noviembre de 1955, la jornada promedio de viaje significaba 45 minutos, hoy es de 70 minutos y crece rápidamente.

Basados en la distribución espacial de las migraciones alternantes, Wooldridge en 1944 y luego Fawcett, demostraron que la región de Londres abarcaba Brighton y buena parte de la costa sur de Inglaterra y señalaron la necesidad de ampliar la superficie de planteamiento. El desborde sufrido por los límites del Gran Londres de Abercrombie, era entonces previsible.

