



EL AJUSTE ADMINISTRATIVO

La ley de régimen total del
Gran Londres

En 1957, el Gran Londres está fraccionado en una multitud de distritos de forma irregular, cuya estructura y reglamentación está superada por la dinámica de crecimiento de la ciudad. Las autoridades locales (concejos de distrito) de carácter electivo, responden administrativamente a diferentes condados y se rigen por unas directivas de planificación muy vagas y fácilmente politizables.

Esta situación y la imposibilidad de conciliar tantas opiniones, demoraban la introducción de las reformas que el momento requería. En diciembre de 1957, se nombró una *Comisión Real*, presidida por Sir Edward Hebert, con el objeto de estudiar una nueva estructura administrativa para el Gran Londres. El *Informe*, publicado en octubre de 1960, propone un reglamento elástico, capaz de ser alterado por los cambios que sufra el propio Londres, que se basa en un esquema de atribuciones muy claro.

A la cabeza del complejo, la autoridad central, el Concejo del Gran Londres. En un segundo nivel, los Distritos de Condado, cuyo número se reduce a 52 (luego 32) y se les fijan unos límites físicos equilibrados y un volumen de población próximo a los 100.000 habitantes (luego 200.000).

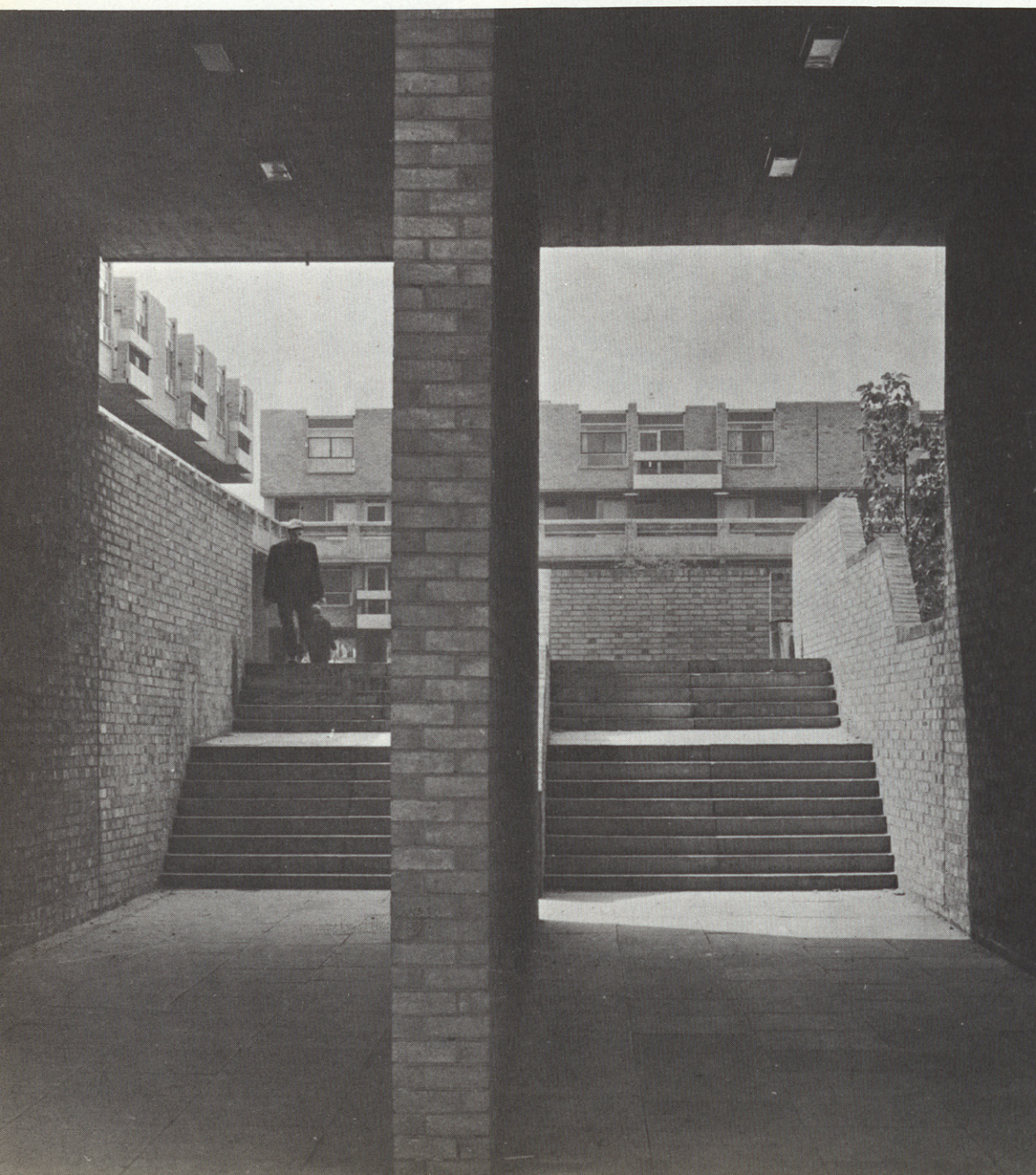
El Concejo del Gran Londres (G.L.C. que sustituye al L.C.C.) es la máxima autoridad y absorbe las responsabilidades de orden general (planeamiento urbano, vialidad, tráfico, carreteras).

Los Concejos de Distrito son ejecutores de planeamiento y no planificadores locales. Reciben una responsabilidad mayor y, al mismo tiempo, más específica, pues son responsables de directivas urbanísticas concretas. Pierden algunas prerrogativas en materia de vivienda, pero ganan otras en sanidad, asistencia social y educación.

El Departamento técnico de este complejo administrativo, ha producido, durante el periodo que estamos considerando, un esquema director del conjunto y los planes locales de cada Distrito. Esto representó un gigantesco esfuerzo de coordinación urbanística (33 planes locales, un plan general y el encuadre dentro del plan regional), realizado, simultáneamente, con la coordinación en los estudios de transporte (London Transportation Study) y con las funciones de mediación entre los intereses encontrados de los diferentes Distritos.

La coordinación ministerial

Hemos visto como la cartera de Planeamiento fue cambiando de denominación en tiempos



de la segunda guerra, tratando de salvar el retraso de las decisiones administrativas, frente a los planteos teóricos.

En enero de 1951, la competencia pasa, del *Ministerio de Planificación Urbana y Territorial* (creado en 1942), al *Ministerio de Administración Local y Planeamiento* que, en octubre del mismo año, se transforma en *Ministerio de Vivienda y Administración Local*.

La poca duración de las jurisdicciones ministeriales y la mucho menor de la de ministros en la cartera (dos años promedio) hizo que, a excepción de la tarea de L. Silkin (1945-1950), en la época del lanzamiento de la primera generación de ciudades nuevas, la orientación haya carecido de una serena continuidad.

La importancia creciente de la vialidad, hizo que, hacia 1963, se sumara a las responsabilidades del planeamiento, el *Ministerio del Transporte*. De esta fusión a nivel técnico, enriquecida luego por el Ministerio de Asuntos Escoceses, surgió lo que, en un comienzo, se llamó "*grupo conjunto de planificación urbana*", con el que se consiguió, por primera vez, identificar, administrativamente, directivas de uso del suelo y vialidad.

Más adelante se incorpora al *grupo* el *Ministerio de Asuntos Económicos*, quien incorpora su política de regiones de desarrollo preferencial y coloca en el primer plano de las consideraciones el problema regional de la ubicación de industrias y oficinas.

El *grupo conjunto* recibe, en estos últimos años, al *Ministerio de Asuntos Galeses* (interés laborista de beneficiar el regionalismo) y cambia su denominación por la de *Dirección de Planificación Urbana*.

Nuevo gobierno laborista

Luego de unas elecciones ganadas por escaso margen (200.000 votos), en octubre de 1964, es elegido primer ministro Harold Wilson. Dos años más tarde (marzo 1966) disuelve el Parlamento y vuelve a triunfar en forma más amplia (1.600.000 votos), lo que le permite libertad para enfrentar una difícil situación nacional.

La creación de un plan quinquenal económico-social y el establecimiento de *Comisiones de Planeamiento Regional* en todo el territorio, son dos hechos de notable importancia, iniciativa directa del Primer Ministro. Su proyección escapa a una consideración actual. Abre magníficas posibilidades a una acción territorial de mayor volumen, requerida por las concepciones teóricas y los proyectos que aparecen en este último periodo.

En 1966, se publican los primeros estudios realizados por los *Concejos de Planificación económica*. En 1967, como síntoma de la voluntad de agilizar la estructura burocrática de la planificación, el gobierno reconoce que los procedimientos excesivamente centralizados (consecuencia de la Ley de 1947), han creado grandes demoras en tramitaciones que, en muchos casos, eran urgentes. Para evitar que se repitan, posibilita una descentralización de las decisiones planificadoras hasta la escala local, lo que implica un voto de confianza a la madurez urbanística de las comunidades locales.

LA NUEVA ESTRATEGIA URBANISTICA EL SUDESTE INGLES

Estudios y proyectos recientes

En esta región se concentra, en la década del 50, el crecimiento demográfico más impresionante de la historia británica, dando límites físicos más amplios a la aglomeración londinense.

Zona agrícola de las más productivas del país, el sudeste de Inglaterra sufre, en breve tiempo, una profunda transformación. Los cultivos agrícolas ceden paso a las posturas de la cuenca lechera de Londres y, progresivamente, a cultivos más intensivos, a medida que la avalancha urbanizadora presiona sobre el valor de las tierras.

En febrero de 1963, aparece un diagnóstico de la región titulado "Empleo de tierras para vivienda" que sirve de base al Ministerio de Asuntos Económicos para un plan físico "*Estudio para el Sudeste*" publicado en febrero de 1964.

El plan reconoce que las ciudades satélites apenas han absorbido un 15 por 100 del crecimiento de la región y que si la descentralización industrial ha conseguido algunos objetivos, éstos han sido superados con creces por el crecimiento incontrolado del sector terciario.

Con horizonte en 1981, el plan entiende que, de mantenerse el ritmo de crecimiento de la inmigración, cabe esperar 1.400.000 nuevos habitantes entre 1961 y 1981. El estudio reconoce que esto debe ser evitado y se queda

con 1.100.000, cifra que, sumada a los 2.400.000 del crecimiento natural de la región, significa alojar 3.500.000 habitantes en 20 años. La nueva población es repartida de la siguiente manera. Gran Londres: 1.900.000 (los programas en marcha contemplan 500.000); la zona entre 64 y 160 kilómetros del centro de Londres: 1.600.000 (las ciudades nuevas contemplan 250.000). De acuerdo a los valores numéricos que especifica este reparto, los programas de actuación urbanística en marcha (1961), apenas cubren la quinta parte del crecimiento previsto. El *Estudio para el Sudeste*, incorpora previsiones para 850.000 nuevos habitantes (el crecimiento es cuatro veces esa cifra). En lo que tiene que ver con el empleo, el *Estudio* reconoce la necesidad de prever, para ellos, medios más atractivos que los que, hasta ahora, han sido brindados. Se decide utilizar infraestructuras territoriales y urbanas existentes, con el objeto de tener un apoyo inicial más conveniente, en materia de servicios y de recursos humanos para el empleo.

Esta proposición de nuevas "expanding towns" de gran escala, hace hincapié en una circunferencia de radio 100 kilómetros en torno a Londres. Allí ciudades como Ipswich, Northampton, Peterborough y Swindon, se señalan para ser ampliadas a 100.000 habitantes. Stansted, da respaldo al proyecto de un nuevo aeropuerto internacional. Ashford, da pie inglés al túnel bajo el Canal de la Mancha. Otras comunidades como Aylesbury, Banbury, Bedford, Chelmsford, Colchester, Hastings, Maidstone, Merwaytowns, Norwich, Poole, Reading, Southend, la mayoría fuera del área metropolitana, son destinadas a absorber 30.000 habitantes cada una. Se toma también en cuenta, la ampliación, ya decretada, de algunas ciudades nuevas de la primera tanda: Harlow, Stevenage, Crawley, Basildon y Hemel Hempstead.

