



Información General

V Congreso Hispano - Luso - Americano - Filipino de Municipios

Convocatoria

El IV Congreso Hispano-Luso-Americano-Filipino de Municipios que tuvo lugar en Barcelona, en 1967, acordó que el V Congreso se reuniera en Santiago de Chile, en 1969.

La Comisión Organizadora, con la colaboración del Instituto de Estudios de Administración Local de España, elaboró el temario que había de ser objeto de las sesiones de trabajo del Congreso, articulándolo así:

- Tema 1.- Planeamiento del Desarrollo Urbano, en sus aspectos jurídico, científico-urbanístico y económico-financiero.
- Tema 2.- Planeamiento social, como acceso de la Comunidad organizada al Poder Local y Cauces de participación ciudadana.
- Tema 3.- Organización administrativa de las Areas Metropolitanas.
- Tema 4.- El tránsito en las Areas Metropolitanas.

Además de las ponencias oficiales, elaboradas por los relatores designados por la Comisión, fueron presentadas cincuenta y nueve comunicaciones, de ellas veinte originales de autores españoles.

El número de congresistas asistentes fue muy elevado —cerca de seiscientos— y los países representados fueron: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Portugal, Puerto Rico, Uruguay y Venezuela.

También concurrieron delegaciones de diversos Organismos de carácter supranacional, como el Banco Interamericano de Desarrollo, la Comisión Económica para América Latina, la Organización Interamericana de Cooperación Internacional, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Panamericana de la Salud, la Organización Mundial de la Salud, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, etc.

Sesiones del Congreso

Durante los días 21 a 29 de noviembre de 1969, y en el espléndido Teatro Municipal de Santiago de Chile, tuvieron lugar las sesiones de trabajo y plenarias del Congreso.

En el acto inaugural y en la sesión de clausura, con la intervención de destacadas personalidades, quedó patente la inquietud de los países representados por hallar soluciones idóneas a la amplia problemática que hoy han de enfrentarse —especialmente a nivel municipal—, consecuencia del desarrollo fulgurante de los núcleos urbanos y de una sociedad en búsqueda de canales de expresión y participación en el fenómeno comunitario.

Las Comisiones de Trabajo, con la asistencia de los relatores y la participación de buen número de congresistas —siendo de justicia destacar la alta calidad de las intervenciones españolas—, elaboraron las conclusiones que habían de someterse al Pleno del Congreso.

Conclusiones

En las sesiones plenarias celebradas los días 26 y 27 fueron aprobadas las conclusiones generales, cuya extensión hace inviable transcribirlas aquí. Pero sí conviene dar un breve resumen de su contenido por cuanto tiene de elocuente catálogo de los propósitos enunciados.

Planeamiento del Desarrollo Urbano

En su aspecto jurídico, pueden considerarse postulados de tal planificación los de racionalidad, integración, imperatividad, equidad, funcionalidad, organicidad, politicidad y humanidad; debiendo integrarse el ordenamiento en un conjunto orgánico, con la adecuada promoción de estudios de Derecho Urbanístico, considera-

do como una tarea interdisciplinaria. A este fin sería deseable la colaboración de las Facultades de Derecho con los Organismos supranacionales, nacionales, regionales o locales que participan en la planificación urbana. Sin olvidar la reforma de las estructuras administrativas para una adecuada distribución de competencias.

El enfoque científico-urbanístico se analizó considerando las formas de planificación urbana y las técnicas operativas.

La planificación y la programación deben plantearse en forma integrada, encuadrando las acciones racionales de decisión dentro de unas líneas políticas generales de proceso continuo. Esta continuidad se deriva tanto de las condiciones propias de la planificación urbana como de su situación al servicio del desarrollo de la comunidad, que lleva en ocasiones a exigir programas inmediatos o a corto plazo, como corolario de las situaciones de emergencia originada por los cambios acelerados que provoca la incorporación de grandes masas marginadas a la vida socio-económico moderna, principalmente a través del medio urbano.

Por lo que respecta a las técnicas operativas —reconocidas como una necesidad y una responsabilidad— debe producirse una acción de planificación a distintos niveles y escalas, disponiendo de una información adecuada a la demanda y a las posibilidades, como un auténtico “Banco de datos”. Deberá existir, por ello, una preocupación constante para la realización de investigaciones, tanto académicas como operativas, con los métodos y procedimientos más adelantados posibles, revisando los conceptos actuales de uso del suelo —normas, zonificación, equipamiento, niveles urbanos, etc.— dentro del marco de la ecología urbana.

Los problemas económico-financieros del Desarrollo Urbano requieren una ampliación del concepto y límites de los Municipios, por consolidación de sus posibilidades, fomentando el establecimiento de centros de promoción. Porque la planificación no puede limitarse a la concepción de las vías públicas y a la acomodación y estética de las construcciones, sino que debe ajustarse al conjunto de potencialidades y condiciones de todo el espacio integrado, dotando de mayores recursos financieros y de una mayor autonomía a los Municipios. Para ello es necesario que se coordinen y complementen las actividades de la Administración Pública —en sus diferentes niveles— y el sector particular, impulsando los sistemas de ahorro-vivienda y canalizando los recursos financiero-urbanísticos para un rápido y eficaz aprovechamiento.

Planificación social

La integración social y la participación de todos los elementos componentes del grupo, para evitar la existencia de sectores marginados en el quehacer político, se ha de lograr a costa de profundas transformaciones en la estructura social y económica de los países.

La participación activa puede verificarse a través de los cauces clásicos y modernos.

Entre los primeros pueden enumerarse los sistemas de elecciones libres por sufragio universal, directo, secreto y obligatorio; partidos políticos; opinión pública manifestada a través de los medios de comunicación de masas y de información; regímenes de descentralización

territorial e institucional; autonomía municipal; etc. Como cauces modernos se proponen la institucionalización de funciones consultivas y de complementariedad a entes sociales intermedios, grupos o agrupaciones de base; el otorgamiento de funciones consultivas similares a Corporaciones públicas no estatales; la creación de Comisiones mixtas de planificación; etc.

Hay, todavía, ciertos aspectos informales de la participación a nivel personal por contacto de gobernantes y gobernados, entendiéndose que la ausencia de aquélla es imputable a falta de iniciativa, talento o voluntad de los primeros.

Organización administrativa de las Areas Metropolitanas

Reconocida la realidad de las Areas Metropolitanas y la extensión y gravedad de los problemas que plantean, se hace imprescindible un tratamiento adecuado que asegure la eficacia en la gestión y la integración de los grupos humanos afectados.

Mas, no siendo posible ofrecer una única fórmula —en razón a los distintos marcos constitucionales, grados de desarrollo del gobierno municipal, magnitud y singularidades de las Areas Metropolitanas, etc.— es deseable configurar a éstas como entidades territoriales autónomas, sin absorber a las entidades municipales de primer nivel, coexistiendo con ellas como un segundo nivel de gobierno y administración.

Sin constituirse sobre fórmulas exclusivamente fedrativas de los Municipios del Area, debe concebirse como una esfera político-administrativa de segundo nivel y pluralidad de cometidos, adecuadamente distribuidos entre los distintos niveles.

Como etapa transitoria será necesario establecer sistemas que aseguren la coordinación e integración administrativa en todos los niveles, a fin de ir creando las condiciones básicas para un futuro gobierno o administración metropolitana.

Los problemas más perentorios de las Areas Metropolitanas son aquéllos que por su naturaleza trascienden del marco municipal, comportando una verdadera definición de política urbana general, o implican campos comunes a los Municipios y al Gobierno central. En todo caso, ha de respetarse la autonomía municipal, arbitrando fuentes de financiamiento propio que deriven del ejercicio de potestades atribuidas con carácter específico.

La organización administrativa debe caracterizarse por su simplicidad, sin perjuicio de una cierta tecnificación y especialización de sus procedimientos, atribuyendo prerrogativas suficientes a los órganos de coordinación y promoviendo siempre la participación de la comunidad organizada.

El tránsito en las Areas Metropolitanas

El tránsito en las Areas Metropolitanas —aspecto parcial de un problema más amplio como es el del transporte urbano de personas y mercancías— precisa planificar el desarrollo urbano-regional con un sentido realista, aprovechando y adaptando los avances científicos y tecnológicos y ordenando la labor de los Organismos



de la Administración para una mayor eficiencia en su actividad.

Elemento básico de la planificación del tránsito a nivel metropolitano, es el logro de un equilibrio entre el uso del suelo y la disposición de los transportes, que permita el adecuado crecimiento de la ciudad, su remodelación, su descentralización o su compactación para un mejor aprovechamiento de la infraestructura, con reserva de amplios espacios para atender las necesidades previsibles y aprovechar las experiencias de países desarrollados, con la adopción —en su caso— de medidas de urgencia para el control del aprovechamiento del suelo urbano.

Independientemente de la planificación a largo plazo, deben los Municipios emprender una acción inmediata para conseguir resultados a corto y medio plazo. Con este propósito, el Congreso recomendó la prestación de asesoría técnica a los países que la requieran, a fin de incrementar la capacidad de las calles urbanas con una técnica adecuada en la ordenación racional de la infraestructura vial, que precisaría sólo de inversiones reducidas en la mayor parte de los casos.

Reconocida la primacía del movimiento vehicular sobre el estacionamiento, éste debe considerarse conjuntamente con las posibilidades de la red, la necesidad de inversiones y las tarifas a aplicar.

El transporte rápido y masivo de personas es un servicio ineludible y sólo puede ser resuelto en las Áreas Metropolitanas con un sistema combinado que comprenda vialidad urbana y estacionamientos, transporte

independiente y transporte de superficie, tanto individual como colectivo; y, dada la capacidad limitada del transporte de superficie en algunos momentos del desarrollo urbano, propugnar como solución idónea, incluso económica, el transporte independiente.

Finalmente, es preciso mejorar las condiciones del tránsito a través de una educación idónea del elemento humano —conductor y peatón—, perfeccionando planes de instrucción y promoviendo campañas permanentes encaminadas a reducir la morbilidad.

Otras actividades

La Comisión Organizadora del Congreso elaboró un programa complementario de actos y recepciones, dentro del cual tuvieron lugar una fiesta criolla en la Municipalidad de Las Condes, excursiones a Valparaíso, Viña del Mar y Rancagua, representaciones teatrales, almuerzos, exposiciones, etc.

Sede del VI Congreso

Por aclamación fue designada la ciudad de Quito como sede del VI Congreso Hispano-Luso-Americano-Filipino de Municipios, que tendrá lugar en 1971.

LUIS F. ARREGUI

MIGUEL MIRÓ

Dos Concursos de Renovación Urbana: Zaragoza y Buenos Aires

El Concurso de Ideas para la remodelación del casco antiguo de Zaragoza

En el Ayuntamiento de Zaragoza ha sido recientemente fallado el Concurso Nacional de Ideas para la Remodelación del Casco Antiguo de la Ciudad, en su área comprendida entre las Plazas de España y del Pilar, y las calles de Don Alfonso y Don Jaime.

El Jurado, ha acordado conceder el primer premio al proyecto presentado por los arquitectos Francisco Fernández-Longoria Pinazo, José Ramón Menéndez de Lurca y Gerardo Salvador Molezún. El segundo premio al proyecto cuyo autor es Don José Rafael Moneo Vallés, el tercero a los arquitectos D. Juan Enrique de Balbín y Behrman y J. López Jaén, y el cuarto al arquitecto zaragozano D. Regino Borobio Navarro.

Presidió el Jurado el Alcalde de la ciudad, Don Cesáreo Alierta, y formaban parte del mismo otros técnicos municipales, así como el Director general de Arquitectura, Sr. Larrodera, en calidad de Arquitecto elegido por los concursantes.

El antiguo problema que Zaragoza tiene planteado sobre el tratamiento urbanístico adecuado de su casco antiguo ha entrado con esto en un nuevo período de erupción. Cuando hace ya casi un mes se fallaba el concurso, no se había llegado a la resolución de una

polémica que dura ya desde 1909, sino que se iniciaba un nuevo período de controversias en el conflicto pendular centrado en la prolongación del Paseo de la Independencia o en la conservación de su Castro Romano. La opinión ciudadana se había ido polarizando más y más por una u otra solución, hasta que en 1965 la Corporación se manifiesta por la apertura del Paseo hasta el Pilar. De nuevo esta resolución queda en suspenso con la redacción del Plan General de Ordenación Urbana para la ciudad, en la que el Arquitecto Don Emilio Larrodera, nativo y conocedor del problema justifica el cambio en los condicionantes urbanísticos de uso del suelo y tráfico, realza el innegable valor del casco antiguo de Zaragoza, y recomienda un estudio detallado para la zona.

Frente a enormes intereses especulativos despertados ante la posibilidad de una gigantesca operación en pleno corazón de la ciudad, su Alcalde, Sr. Alierta, entiende la necesidad de plantearse el tema con la amplitud de juicio crítico que exigen los actuales criterios de la ciencia urbanística.

“El problema no es exclusivamente el de apertura de una grande y hermosa perspectiva si a espaldas de