



Esta zona está siendo derribada y utilizada, o sea, reedificada: se construyen apartamentos de lujo y oficinas. Muelles abandonados en Wapping en los diques de Londres.

LAS CIUDADES DE EUROPA: ¿UN PROBLEMA EUROPEO?, ¿UNA PROFESION EUROPEA?

Peter Hall

The mid-1960s can be termed one of the golden ages of European planning. Twenty years ago, the planners of Europe were vying with each other in the preparation of huge strategic plans for the development and restructuring of their largest and most complex urban regions. In Britain, the South East Study had been published in 1964 and work was well advanced on the South East Strategy of 1967, which would in turn lead to the definitive Strategic Plan for the South East of 1970. In France the Schéma Directeur for the Paris region had just appeared; in the Netherlands, they were just completing their Second Report with its proposals for "concentrated desconcentration" in Randstad

Los años situados a la mitad de la década de los sesenta, pueden ser considerados una de las épocas doradas de la planificación europea. Hace veinte años los planificadores europeos competían entre ellos en la preparación de grandes planes estratégicos para el desarrollo y reestructuración de sus regiones urbanas más grandes y complejas. En Inglaterra, el Estudio del Sureste (South East Study)

había sido publicado en 1964 y el trabajo sobre la Estrategia del Sureste (Sout East Strategy) de 1967 se encontraba muy avanzado, lo que a su vez conduciría al definitivo Plan Estratégico para el Suroeste (Strategyc Plan for the South East) de 1970. En Francia el Esquema Director (Schéma Directeur) para la región de París acababa de aparecer; en los Países Bajos estaban terminando en ese momento su

Segundo Informe con sus propuestas para la "desconcentración concentrada" en Randstad —Holland. Y estas eran solamente las grandes piezas de muestra regionales. También había, sin exageración, centenares de estudios sub-regionales, planes para los nuevos pueblos y nuevas ciudades, acompañados por una explosión de estudios técnicos.

Gran Bretaña puede reivindicar haber estado entre los líderes mundiales en la teoría y la práctica de la planificación durante esa época. Pero hoy día, lo cierto es que la planificación en nuestro país ha caído en un abismo de desaliento como en los peores años de la década de los cincuenta, o, incluso, de los treinta. Concretamente, a pesar de que el sistema sobrevive en un sentido formal, ha ido transformándose cada vez más en uno de pequeña escala, a corto plazo y reactivo. El nivel estratégico y regional de la planificación casi ha vuelto a desaparecer. Los Consejos Regionales de Planificación ya no existen y nuestras autoridades metropolitanas van, en poco tiempo, a unirse a ellos en el limbo. En 1980, cuando el gobierno deseó poner al día las directrices dadas en los seis volúmenes del Plan Estratégico para el Sureste de 1970, se arregló para hacerlo en dos páginas y media mecanografiadas, tamaño DIN-A4. Cuando repitió el ejercicio a mediados de 1986, al menos se extendió hasta seis páginas.

El hecho es que los problemas, para los que la planificación fué creada no han desaparecido. Permanecen aún, y son tan agudos como nunca, aunque han cambiado de forma. Es cierto que la población en nuestras ciudades ya no se encuentra alojada insalubre o miserablemente. En los ochenta años de este siglo hemos hecho avances sensacionales reduciendo la mortalidad infantil, aumentando la expectativa de vida y eliminando virtualmente plagas tradicionales como la tuberculosis o la difteria. La población peor alojada en nuestras ciudades, hoy en día, ocupa viviendas que hubiesen sido solo un sueño para el ciudadano de la clase trabajadora media hace cincuenta años.

Sus casas están llenas de artículos que incluso el millonario de los años treinta no hubiese podido comprar, porque no existían.

Pero algunas comparaciones son más escalofriantes. Todas las naciones de Europa Occidental aún presentan grandes diferencias entre ricos y pobres. Por otra parte, si bien ésta diferencia se ha estrechado en un sentido relativo, ha aumentado masivamente en un sentido absoluto. En Inglaterra, por cierto, estadísticas recientes muestran que el número de personas que viven en la pobreza ha aumentado de una forma dramática en la primera mitad de los años ochenta. El fenómeno que los sociólogos denominan privación relativa es, por tanto, más agudo que nunca. Y se agudiza por el hecho de que los infraprivilegiados pueden ver el contraste por sí mismos. Todos los días pueden verlo en las calles y todas las noches en sus pantallas de televisión.

Hace veinte años en pleno "boom" de la postguerra, importaba menos. Los pobres, o sus padres, aunque pudieran encontrarse en el fondo del montón, aún tenían esperanza. Aún se puede ver esto hoy en día, pero no tanto en las ciudades del mundo occidental; hay que ir a las ciudades del tercer mundo donde los pobres lo son desesperadamente, pero parecen llenos de confianza en el futuro. Ahora el problema en nuestras ciudades es que el pobre tiene poca esperanza de que su apurada situación pueda ser algún día aliviada. De hecho muchos de ellos están en peor condición que hace diez o veinte años. Han sido, desproporcionadamente, las víctimas del desempleo tecnológico o estructural.

Los trabajos que solían hacer ahora se hacen por máquinas o por trabajadores del tercer mundo, por una mínima parte de su salario. Hay una amplia y creciente diferencia entre lo que ellos pueden ofrecer al mercado del trabajo, y lo que el mercado del trabajo demanda.

En muchos casos, sus problemas básicos de inseguridad en el trabajo se complican por una gran cantidad de problemas sociales. Para muchos, la estructura familiar es insegura y frágil. Nacen niños de mujeres solteras, con el padre como figura pasajera. Si la madre puede encontrar trabajo, está ausente de la casa por largos períodos de tiempo, entregando los niños a guarderías o —peor— a cuidadores de niños no cualificados. Si no pue-

Holland. And these were just the big regional showpieces; there were also literally hundreds of sub-regional studies, plans for new towns and new cities, accompanied by an explosion of technical studies.

Britain can claim to have been among the world leaders in planning theory and practice in that era. But today, the truth is that planning in our country has fallen into a slough of despond equal to the worst years of the 1950s or even the 1930s. In particular, though the system survives in a formal sense, it has become increasingly small-scale, short-term and reactive. The strategic, regional level of planning has again all but disappeared. Our Regional Planning Councils have gone and our Metropolitan Authorities are shortly to join them in limbo. In 1980, when the government wished to update the advice given in the six volumes of the 1970 Strategic Plan for the South East, it managed to do so on two and a half typewritten pages, A4 size. When it repeated the exercise in mid-1986, it at least extended to six.

The fact is that the problems, which planning was created to attack, have not gone away. They remain, and they are as acute as ever, albeit changed in shape. True, the people in our cities are no longer unhealthy or wretchedly housed. In the eighty years of this century we have made sensational advances in reducing infantile mortality, in increasing life expectancy and in virtually eliminating traditional scourges such as tuberculosis and diphtheria. The worst-housed people in our cities, today, occupy housing that would have been a mere dream for the average working-class citizen of fifty years ago. Their homes are full of goods that even the 1930s millionaire could not have bought, because they did not exist.

But some comparisons are more chilling. All west European nations still have a gap, albeit between rich and poor. Furthermore, even if this gap has narrowed in a relative sense, it has massively increased in an absolute sense. In Britain, indeed, recent figures show that the numbers living in poverty have dramatically increased in the first half of the 1980s. The phenomenon the sociologists call relative deprivation is therefore more acute than ever. And it is intensified by the fact that the underprivileged can see the contrast for themselves. They can see it every day in the streets, and every night on their television screens.

Twenty years ago, at the height of the post-war boom, it mattered less. The poor, or their parents, might be at the bottom of the heap but they still had hope. You can still see this today, but not much in the cities of the western world; you have to go to third world cities where the poor are desperately so, but appear full of confidence about the future. The problem now in our cities is that the poor have little expectation that their plight will ever be alleviated. Many of them, indeed, are worse off than ten or twenty years ago. They have disproportionately been the victims of technological or structural unemployment. The jobs they used to do are now done by machines or by third world workers for a fraction of their wage. There is a vast and growing gap between what they can offer the labour market, and what the labour market wants.

Their basic problems of job insecurity are compounded, in many cases, by a mass of social problems. For many, the family structure is insecure and fragile. Children are born to single mothers, with the father a transient figure. If the mother can find work, she is absent from home for long periods, handing the children over to nurseries or - worse - unqualified child minders. If she can find no work, the family exists on welfare cheques at a marginal state of existence. The children grow up deprived even before they enter school. Once there, many fall be-

hind and drop out of the system. Few will win even minimal qualifications. Thus an already strained job market has no use for them. Permanently unemployed, they may readily fall into petty crime, into drug dependence and drug trafficking, into hostile confrontation with the police. In our country, we have seen this all too graphically in recent weeks and months. You, mercifully, have seen less of it, but enough to know that the problem exists

There is some parallel with the position fifty or a hundred years ago. Then, too, there were stark contrasts between areas of economic depression and areas of economic growth. Old industries were decaying while new industries were booming. Even then, there was a faster growth of service employment than of manufacturing. Our workforces were just beginning to shed blue overalls for white collars. Nevertheless, the differences between yesterday and today are stark. The main one is that it is difficult to conceive of many of the urban underclass ever finding jobs in the mainstream urban economy - a horrendous prospect.

This is one field in which, I regret to say, Britain has taken a commanding European lead. It is true that everywhere, unemployment levels, too, are at an historic fifty-year high. All countries have problems of structural change in the economy. And all have pockets of concentrated urban deprivation. But Rotterdam, is still a long way from becoming another Liverpool, Frankfurt from turning into another Birmingham, or Bijlmermeer or Nordweststadt from becoming another Broadwater Farm. Nevertheless I would argue that the trends in Britain are significant because there is emerging evidence that the trends across Western Europe are similar; it is just that we are going first past the kilometer markers.

At my university, a group of us have been engaged for the past ten years on a number of pieces of related research which seek to measure urban change in Europe. We have found some rather striking general trends. Increasingly, throughout the countries of the EEC, urban areas are tending to decentralise: their central cities

de encontrar trabajo, la familia se mantiene con cheques de la Seguridad Social y en un estado de existencia marginal. Los niños crecen pobres incluso antes de entrar en el colegio. Una vez en éste; muchos se quedan atrás y se marginan del sistema.

Pocos obtendrán ni siquiera las mínimas titulaciones. De esta forma un mercado de trabajo ya en tensión no les sirve. Permanentemente desempleados, pueden caer muy pronto en el crimen insignificante, en la dependencia de las drogas y el tráfico de las mismas y en la confrontación hostil con la policía.

En nuestro país, hemos visto esto demasiado gráficamente en las semanas y meses recientes. Lo suficiente para saber que el problema existe.

Hay un cierto paralelismo con la situación de hace cincuenta o cien años. También entonces había unos contrastes clarísimos entre áreas de depresión económica y áreas de crecimiento económico. Las viejas industrias estaban decayendo mientras las nuevas florecían. Incluso entonces, había un crecimiento más rápido del empleo de servicios que del de fabricación. Nuestras fuerzas laborales acababan de empezar a despojarse de los monos azules y cambiarlos por los cuellos blancos. Sin embargo, las diferencias entre ayer y hoy son espantosas. La

principal es que es difícil concebir que personas pertenecientes a la clase humilde urbana puedan algún día encontrar trabajos en la corriente de la economía urbana; un panorama horrendo.

Siento decir que este es un campo en el cual Inglaterra ha tomado el liderazgo europeo. Es cierto que en todas partes las cotas de desempleo se encuentran, también, en el nivel histórico más alto de los últimos cincuenta años. Todos los países tienen problemas de cambio estructural en la economía. Y todos presentan bolsas de privación urbana concentrada. Pero Rotterdam está aún a una gran distancia de llegar a ser otro Liverpool, Frankfurt de volverse otro Birmingham, o Bijlmermeer o Nordweststadt, de ser otro Broadwater Farm. Sin embargo, yo sostendría que las tendencias en Gran Bretaña son significativas, porque hay una evidencia creciente de que sucede es que vamos a ser los primeros en pasar los mojones kilométricos.

En mi universidad, un grupo de nosotros ha estado ocupado durante los últimos diez años en un número de temas de investigación interrelacionados, que trata de medir el cambio urbano en Europa. Hemos encontrado algunas tendencias generales bastante impresionantes. Cada vez más, en



Localidad abandonada en Fulham, un barrio del oeste de Londres.

los países de la Comunidad Económica Europea, las áreas urbanas tienden a descentralizarse: sus ciudades centrales presentan, primeramente cada vez menos incremento en el número de habitantes así como menos puestos de trabajo que sus suburbios, para, después, perderlos efectivamente. Finalmente, viene una etapa en que la totalidad del área urbana, dirigida por su ciudad central, declina. Cuando miramos los lugares que han llegado a ésta etapa, encontramos que Inglaterra abrió el camino; ya contaba con una docena de ellas en los años sesenta. Y el número llegó a aumentar a treinta al final de la década de los sesenta. Por aquel tiempo la República Federal Alemana no estaba muy atrás: había tenido únicamente un lugar de ésta categoría en los años sesenta, y no menos de veintisiete a finales de los sesenta. Mientras la totalidad de los países del Benelux tenían sólo cuatro.

Los lugares ingleses y alemanes de este grupo tienden a ser grandes; la mayoría presentan una población superior de cuarto de millón, un número relevante supera el millón. Pero lo que es más significativo que esto, la mayoría claramente son antiguas ciudades industriales o portuarias. Más de la mitad de los casos ingleses se encuentran en las conurbaciones; un tercio de los casos alemanes se encuentran en el Ruhrgebiet. Un análisis más profundo de un ejemplo de estos centros urbanos en decadencia muestra que están caracterizados por el descenso de su base tradicional minera y de manufacturación y en el sector asociado de servicios del consumidor. Dicho de otra forma, la decadencia de los centros urbanos está relacionada estrechamente con la decadencia de las regiones más grandes de su entorno; el problema urbano es una micro-inversión del antiguo problema regional. Cito de un informe de mis colegas de Reading:

"...los problemas de la decadencia urbana... están concentrados en una estrecha franja a través de la Europa de las ciudades industriales del siglo XIX y de principios del siglo XX, desde Turín a Génova, en el noroeste de Francia, el Sarre y el Ruhr y la parte sur de Bélgica, hacia las Midlands, el noroeste y noreste de Inglaterra, y, finalmente, el norte de Glasgow y Bel-

fast..." (Cheshire, Hay and Carbonaro 1984, 145).

En otras palabras, están ocurriendo dos procesos. Uno es la descentralización, un proceso que es antiguo y bastante universal. El otro es el caso de las áreas urbanas antiguas basadas en la minería, la manufacturación y servicios de manipulación de mercancías. Ocurre que los dos procesos afectan al mismo tipo de ciudad: la ciudad grande, más antiguamente industrializada en el centro de una conurbación (Glasgow, Liverpool, Manchester; Dortmund, Essen; Charleroi, Lille)

El primero no es por sí mismo un problema; el segundo sí que lo es, aunque hasta ahora sólo ha afectado a un número limitado de ciudades.

Voy a tratar de justificar ésta conclusión, bastante categórica. La descentralización, o la suburbanización, no presenta grandes problemas con tal de que ocurra en pequeños centros urbanos (o de tamaño medio). Únicamente unos pocos centros en Europa son tan grandes que la suburbanización hace emerger los grandes problemas de transporte pendular, congestión de tráfico o consumo de energía. En efecto, la mayoría de los países europeos no tienen centros urbanos del tamaño (aproximadamente superior a los cuatro millones) donde aquello pueda ocurrir. Se puede discutir que unas pocas áreas, como el Ruhrgebiet alemán o el Randstad holandés, son un caso marginal ya que, en conjunto, sus centros casi alcanzan este nivel crítico. En otras palabras la descentralización basada en el modelo de los años sesenta aún tiene sentido — con tal de que exista un sistema fuerte de planeamiento que la guíe—. Esto tiene sentido porque lo contrario carece de él: las actividades de manufacturación y de almacenamiento a gran escala pueden sobrevivir únicamente en emplazamiento urbanos congestionados. La clave es que las ciudades deben reemplazar actividades nuevas y vigorosas.

Por el contrario, la decadencia estructural urbana es un problema, los lugares que lo experimentan no han sabido aplicar la estrategia de la sustitución o modificación de sus economías. En particular, dada la tendencia en cada una de las economías avan-

tend first to gain fewer people and jobs than their suburbs, and then actually to lose. There finally comes a stage when the whole urban area, led by its central city, goes into decline. When we look at the places that have reached this stage, we find that Britain led the way; it already had a dozen of them in the 1960s, and the number had swelled to 30 by the late 1970s. By that time the Federal Republic of Germany was not far behind: with precisely one place in this category in the 1960s, it had no less than 27 in the late 1970s. But the whole of the Benelux countries had only four.

The British and German places in this group tend to be large; most are over a quarter-million in population, a significant number are over one million. But more significantly than that, most clearly are older industrial or port cities. Over half the British cases are in the conurbations; one third of the German ones are in the Ruhrgebiet. Closer analysis of a sample of these declining urban centres shows that they are characterised by declines in their traditional mining and manufacturing base and in the associated consumer service sector. Put another way, the decline of urban centres is closely related to the decline of the wider regions around them; the urban problem is a micro-version of the older regional problem. I quote from the report of my Reading colleagues:

... problems of urban decline... are concentrated in a narrow band through Europe of 19th and early 20th Century industrial cities from Torino and Genova in North Western Italy, through Eastern and Northern France, the Saar and Ruhr and Southern Belgium to the Midlands, North West and North East England, and finally north to Glasgow and Belfast (Cheshire, Hay and Carbonaro 1984, 145).

In other words, two processes are occurring. One is decentralisation - a process that is of long standing and fairly universal. The other is the structural decline of older urban areas based on mining, manufacturing and goods-handling services. The two processes happen to affect the same kind of city: the large, older-industrialised city in the centre of a conurbation (Glasgow, Liverpool, Manchester; Dortmund, Essen; Charleroi, Lille. The first is not in itself a problem; the second most certainly is, though so far it has affected only a limited number of cities.

Let me try to justify that rather sweeping conclusion. Decentralisation, or suburbanisation, does not present major problems so long as it happens in smaller (or medium-sized) urban centres. Only a few centres in Europe are so large that suburbanisation gives rise to major problems of commuting, traffic congestion or energy consumption. Most European countries, indeed, do not have any urban centres of the size (above approximately four million) where that might happen. A few areas like the German Ruhrgebiet or the Dutch Randstad, it might be argued, is a marginal case since in aggregate its centres reach about this critical level. Decentralisation on the 1960s model, in other words, still makes good sense - so long as there is a strong planning system to guide it. It makes good sense because the reverse makes bad sense: large-scale manufacturing and warehousing activities can only longer survive on congested urban sites. The key is that cities must replace dying activities with vigorous new ones.

Structural urban decline, on the contrary, is a problem. The places that are experiencing it have failed to perform the trick of replacement or adjustment in their economies. In particular, given the trend in every advanced western economy, they have failed to replace declining goods-handling activities by buoyant information-processing activities. We know from American



Viviendas protegidas (que pertenecen al consejo municipal de Southwark del sur de Londres). Se ve que están abandonadas y estropeadas.

research that this is the case there: pure manufacturing and mining cities have found it most difficult to make the transition, while other kinds of cities - for instance manufacturing cities with industrial headquarters offices, and mixed cities that combine the roles of major service centre and manufacturing city - have apparently found it easier. We do not have similar European research, but the strong supposition is that it would reveal the same pattern.

The worst-hit places in Europe, therefore - thankfully, there are not so many of them - are the places whose economies concentrated on the old activities and which have found it hardest to adapt to the new. Liverpool is perhaps the archetype. In these places, the underclass constitutes a large part of the population and its very size represents a major obstacle to recovery. In other places, there is a sharp contrast between a part of the economy that is dying and a part that is still growing. London is representative here; within it, because of the contrast between decaying manufactures and dynamic services, we can find extraordinary variations in unemployment. The boroughs of Hackney and Tower Hamlets in London's East End had over 24 per cent unemployment in May 1984; Redbridge, not far away, had 9 per cent. Lambeth had nearly 21 per cent while Sutton, close by, had 6 per cent.

It is a moot point whether it worse to be a member of the underclass in Lambeth, or in Liverpool. As we know to our cost, its reactions to its plight tend to be similar in both places. You may be able to find some pale shadows of these phenomena in the cities of the Netherlands; I am sure that they are there in embryo. The point is that we have no assurance at all that the trends will go into reverse. It will be harder and harder for the great cities to make the necessary adjustments.

London's and Liverpool's problems today

zadas del oeste, no han logrado reemplazar las decadentes actividades de transporte de mercancías por boyantes actividades de procesamiento de datos. Sabemos por investigaciones norteamericanas, que éste es allí el caso: las ciudades basadas sólo en la manufacturación y las ciudades mineras, han encontrado las mayores dificultades para hacer la transición, mientras otros tipos de ciudades —por ejemplo las ciudades de manufacturación con oficinas centrales de la industria, y las ciudades mixtas que combinan los papeles de grandes centros de servicios y ciudad de manufacturas— aparentemente han hecho la transición más fácilmente. Nosotros no tenemos una investigación semejante europea, pero sí la fuerte suposición de que podría manifestarse la misma pauta.

Por lo tanto, los sitios más dañados en Europa afortunadamente no son numerosos —son lugares cuyas economías se concentraron en las viejas actividades y los cuales se han encontrado con más dificultad de adaptarse a las nuevas. Quizás Liverpool sea el arquetipo. En estos lugares, la clase más humilde constituye una gran parte de la población y su mismo tamaño

representa el mayor obstáculo para la recuperación. En otras partes existe un contraste muy claro entre una parte de la economía que está muriéndose y otra parte que está aún creciendo. Londres es representativo en este aspecto; en ella, a causa del contraste entre la manufactura en decadencia y los servicios dinámicos, podemos encontrar extraordinarias variaciones en el desempleo. Los municipios de Hackney y Tower Hamlets en la Parte Este (East End) tenía por encima del 24 por ciento de desempleo en mayo de 1984; Redbridge, no muy lejos, presenta el 9 por ciento; Lambeth cerca del 21 por ciento mientras Sutton, cercano, el 6 por ciento.

Es en vano tratar de discutir si es peor ser un miembro de la clase humilde en Lambeth o en Liverpool. Como sabemos a pesar nuestro, sus reacciones ante situaciones apuradas tienden a ser similares en ambos sitios. Puede que sea posible encontrar algunos pálidos indicios de este fenómeno en las ciudades de los Países Bajos; estoy seguro que allí existen en embrión. El punto esencial es que no tenemos ninguna certeza de que las tendencias no irán en sentido contra-

rio. Será cada vez más difícil para las grandes ciudades realizar los ajustes necesarios. Los problemas de Londres y Liverpool hoy en día pueden ser los de Rotterdam, Hamburgo o Bilbao mañana.

Creo que deberíamos tratar cada vez más estos problemas como tendencias internacionales que requieren ser vigilados internacionalmente y, si es necesario, con intervención nacional, con arreglo a los siguientes criterios:

Primeros, necesitamos un procedimiento para continuar observando las tendencias urbanas y regionales a través de Europa y las fuerzas que las determinan. Hasta ahora esto se ha venido haciendo, sobre unas bases específicas por centros de investigación, tales como el nuestro en Reading, con la ayuda de la Comisión de las Comunidades Europeas. La labor necesita asentarse sobre unos cimientos más permanentes.

Segundo, y de una forma asociada, necesitamos trabajar para persuadir a la Comisión de que hay una emergente dimensión urbana del problema regional que hace tiempo ha sido reconocida en Europa. La comisión es muy consciente de esta dimensión; de ahí el reciente interés tanto de la DG V (Social) y DG XVI (Regional) en el problema. Pero necesita reconocimiento formal. Creo que mucho antes de que acabe el siglo, la Comisión encontrará necesario crear una Dirección aparte, para desarrollar una política en este campo.

Tercero, los planificadores de toda la Comunidad necesitan converger para vigilar la experiencia de cada uno y desarrollar propuestas de política en esta campo.

Podrán entonces proveer un servicio esencial de enlace para la Comisión, al mismo tiempo que ésta trabaja en sus propias políticas.

No se me ocurre un tema más importante para la investigación en cooperación, que el problema de la decadencia urbana estructural que he tratado de subrayar aquí. Puede sonar apocalíptico, pero creo que puede ser visto casi como los primeros estadios de una enfermedad asoladora, visto ahora únicamente en unos pocos miembros de la comunidad urbana, que puede extenderse para envolver-

nos a todos nosotros. El hecho es que la base económica de Europa, que hace tiempo parecía tan segura, es ahora desafiada por la saturación en la demanda de mercado para tantos de nuestros productos tradicionales y por nuestra incapacidad para asegurar las innovaciones que pueda reemplazarlos. Esto es lo que ha traído las tasas de desempleo que ahora indican tantas de nuestras economías. Si esto continúa y ha venido siendo claramente la historia de los últimos quince años, entonces la enfermedad de Liverpool y Belfast de hoy, será la misma situación apurada de la mayoría en el siglo XXI.

Claramente, los planificadores de ciudades no pueden solos pretender encontrar respuestas al problema de la decadencia estructural urbana de todas las economías europeas. Pero en cuanto que el problema presente específicamente una dimensión urbana —y en cuanto que las economías urbanas individuales estén plagadas por una gran cantidad de industria en decadencia, por el fracaso en el desarrollo nuevas tradiciones innovadoras, por sistemas educacionales que no logran cualificar a su gente joven para la economía naciente de alta tecnología y de servicios y por masas concentradas de privación social urbana que actúa como un freno masivo en las energías de los individuos— entonces los planificadores tienen algo con lo que contribuir que no sea meramente accesorio, sino vital a este debate.

Percibo que emerge un consenso sobre que los problemas macro-económicos que ahora afligen a nuestros países no van a poder ser resueltos por los tradicionales ajustes macro-económicos. Los mismos economistas están empezando a darse cuenta de que las causas del florecimiento y la decadencia de las naciones son muy profundas; de que han de ser solucionados a través de una relectura de la historia económica, con un debido entendimiento de las fuerzas sociales y culturales. Si esto se hace, entonces la dimensión urbana puede surgir, incluso más grande. Si podemos entender por qué una ciudad se adapta con éxito y cambia, mientras otra no lo hace, entonces nos encontraremos mejor situados para entender por qué naciones enteras —que al fin y al cabo son

could be Rotterdam's or Hamburg's or Bilbao's tomorrow.

I believe is that we should increasingly treat these as international trends requiring international monitoring and, if necessary, international intervention.

First, we need a way of continuing to observe urban and regional trends throughout Europe and the forces underlying them. This so far has been done on an ad hoc basis by research centres such as ours in Reading, with support from the Commission of the European Communities. The work needs to be put on a more permanent footing.

Secondly, and associatedly, we need to work to persuade the Commission that there is an emerging urban dimension to the regional problem that has long been recognised in Europe. The Commission is well aware of this dimension; hence the recent interest of both DG V (Social) and DG XVI (Regional) in the problem. But it needs formal recognition. I believe that well before the century's end, the Commission will find it necessary to create a separate Directorate to develop policy in this field.

Thirdly, planners throughout the Community need to come together to monitor each other's experience and to develop policy proposals in the field. They could thus provide an essential liaison service for the Commission as it works on its own policies.

I cannot think of a more important topic for cooperative research than the problem of structural urban decay that I have tried to outline here. It may sound apocalyptic, but, I do think that it can be seen almost as the early stages of a ravaging disease, now seen only in a few members of the urban community, that could spread to envelop almost all of us. The fact is that Europe's economic base, which once seemed so secure, is now challenged by the saturation of market demand for so many of our traditional products and by our failure to secure the innovations that will replace them. It is this that has brought the rates of unemployment that now mark so many of our economies. If this continues, and it has clearly been the story for the last fifteen years, then the plight of Liverpool and Belfast today will be the plight of a majority of the major European cities by the early 21st century.

Clearly, town planners alone cannot pretend to find answers to the structural decay of entire European economies. But, insofar as the problem has a specifically urban dimension - insofar as individual urban economies are plagued by a mass of decaying industry, by a failure to develop new innovative traditions, by educational systems that fail to qualify their young people for the emerging new high-tech and service economy, and by concentrated masses of urban social deprivation that act as a massive brake on the energies of individuals - then planners have something to contribute which is not merely incidental, but vital to this debate.

I sense an emerging consensus that the macro-economic problems that now afflict our countries are not going to be solved by traditional macro-economic adjustments. Economists themselves are coming to appreciate that the sources of the rise and decline of nations lie deeper; that they are to be addressed through a re-reading of economic history, with a due understanding of social and cultural forces. If this is done, then the urban dimension may loom even larger. If we can understand why one city successfully adapts and changes while another does not, then we will be better placed to understand why whole nations - which are after all only aggregates of these very different places - do the same.

There could be no more appropriate task for the planners of Europe, working in cooperation.

Last autumn, planners from the member states of the European Economic Community signed an international agreement and declaration by their various National Institutes and Associations, adopting common criteria of professional competence, to be accepted henceforth throughout the Community. Thus they will take an important first step toward the creation of a unitary European planning profession. To this end the Institutes and Associations, adopting common criteria of professional competence, to be accepted henceforth throughout the Community. Thus they will take an important first step toward the creation of a unitary European planning profession. To this end the Institutes and Associations they declared that they would collaborate in identifying major town planning and environmental issues of European significance and in formulating proposals for action. The issue of structural urban decline, in my view, should be first on their research agenda.

únicamente agregaciones de estos lugares muy diferentes— hacen lo mismo.

No puede existir una tarea más apropiada para los planificadores de Europa, trabajando en cooperación. El otoño pasado, planificadores de los estados miembros de la Comunidad Económica Europea firmaron un acuerdo internacional y una declaración por varios de sus Institutos Nacionales y Asociaciones, adoptando, todos ellos, criterios comunes de competencia profesional, para ser aceptado, a partir de ahora en adelante, a través de la Comuni-

dad. De esta forma tomarán un primer paso importante hacia la creación de una profesión de planificadores unitaria europea.

Con este fin, los Institutos y Asociaciones declararon que colaborarían en la identificación de los más importantes temas de significado europeo de planificación de ciudades y del medio ambiente y en la formulación de propuestas para la acción. El tema de la decadencia urbana estructural, bajo mi punto de vista, ha de ser el primero del orden del día de tu investigación.

PETER HALL

Profesor del Departamento de Geografía de la Universidad de Reading

1. Wapping - Metropolitan Walk.
2. The council is also helping to provide suitable sites like. This one in Imperial Road, Fulham, for yard-based firms to move to.
3. Before: Acorn Walk, Southwark, as the vandals left it.
4. Crown chemical works site-vacant land on the river lea at three milis lane E.3.

Localización de una antigua fábrica de sustancias químicas, a la orilla del río Lea, al este de Londres.



FOTOGRAFÍAS CEDIDAS POR «THE TOWN AND COUNTRY PLANNING ASSOCIATION»
TRADUCCION. MANUEL MARTINEZ GUTIERREZ. ARQUITECTO