



La ciudad de Londres:
centro financiero de edificios en altura alrededor de la Catedral de San Pablo.

El sureste de Inglaterra: la situación regional

The South East of England: The Regional Situation

The South East of England is a region of over 27,000 sq kms and 17 million people. It covers the area within which people can have daily contact with London: even from its furthest reaches some, albeit a small proportion of the total, commute every day to the centre. So the region is effectively the London metropolitan region but it also includes within its boundaries a number of important cities in their own right, including the south coast ports of Portsmouth and Southampton, the sea-side resorts of Brighton and Southend, industrial towns like Luton and the major planned New City of Milton Keynes. These range in population from 150,000 to 200,000.

The Regional Geography

Looking back thirty years or so, the region had organised itself in comprehensible ways. There was London at the centre or rather two Londons, as the former twin cities of London and Westminster had specialised respectively in business and in government/services. Around the centre were inner suburbs, mixing servicing the centre with manufacturing functions to meet the needs of the markets that in large part they themselves had created. Further out were the new outer suburbs, created primarily as dormitories to meet the labour needs of the centre, and prevented from spreading further into the open countryside by the newly defined Metropolitan Green Belt.

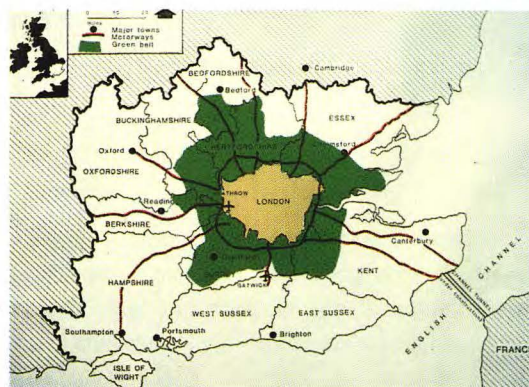
The rest of the region could conveniently be divided into an inner ring including the Green Belt and beyond that the Outer South East. Both areas were characterised by initially free-standing settlements and in their turn under increasing pressure from longer distance commuters to London and from the accompanying development pressures, some of which were met through planned publicly funded New and Expanded Town programmes.

The broad ring structure of this description (see Figure 1) was supplemented by a radial organising principle. Studies at the time showed that com-

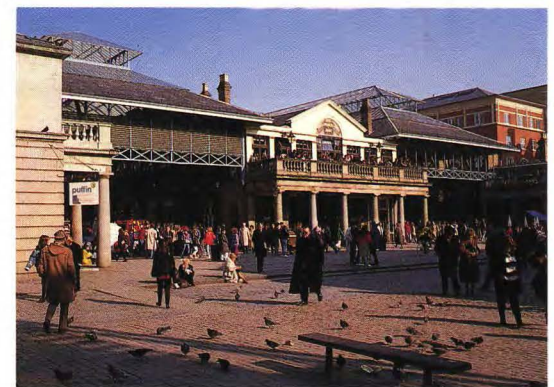
El sureste de Inglaterra es una región de unos 27.000 kms² y 17 millones de habitantes. Cubre la zona en que la población puede conectar diariamente con Londres: incluso a pesar de la lejanía, algunas personas, aunque son una pequeña proporción del total, viajan todos los días al centro. Por lo tanto la región es en la práctica la región metropolitana de Londres, pero también cuenta con ciertas ciudades importantes por derecho propio, incluyendo los puertos de la costa sur de Portsmouth y Southampton, los lugares de veraneo de Brighton y Southend, ciudades industriales como Luton y la nueva ciudad de Milton Keynes. Estas varían en población entre 150.000 y 200.000 habitantes.

La geografía regional

Remontándonos a hace unos treinta años, la región estaba organizada de forma comprensible. La ciudad de Londres estaba en el centro, o mejor las dos ciudades de Londres: Westminster, especializada en gobierno/servicios, y Londres, en negocios. Alrededor del centro se encontraban algunos suburbios internos, con funciones de servicio al centro y de fabricación para satisfacer las necesidades de los mercados que en gran parte ellos mismos habían creado. Un poco más lejos se encontraban los suburbios externos, creados principalmente como dormitorios para atender los requisitos de mano de obra del centro, y sin poder extenderse al campo abierto a causa del cinturón verde metropolitano.



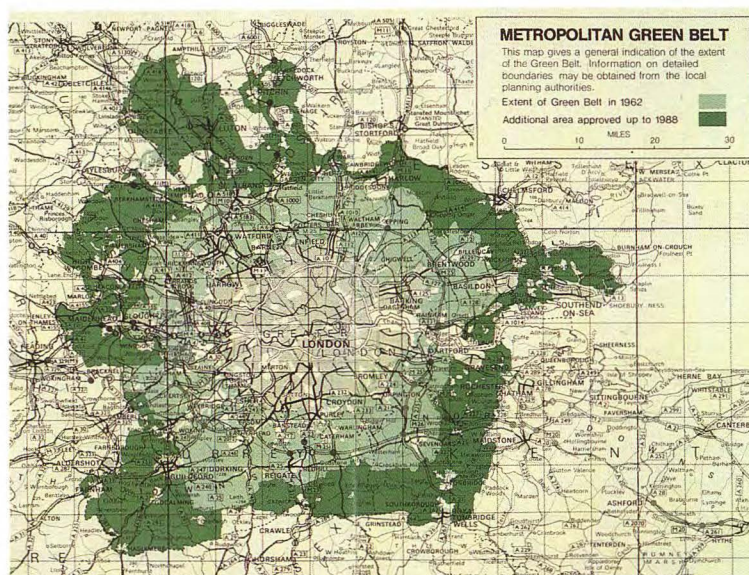
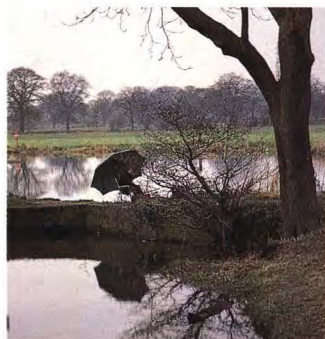
El sureste de Inglaterra.



Westminster, el centro de compras y turismo, así como del Gobierno: el antiguo mercado de frutas y verduras de Covent Garden es ahora un lugar de cafés, boutiques y puestos de mercado.

El resto de la región podría convenientemente dividirse en un anillo interno incluyendo el cinturón verde y, más allá, el sureste exterior. Las dos zonas estaban caracterizadas por asentamientos inicialmente aislados y, a su vez, sujetos a una presión creciente de los viajeros de largas distancias a Londres y por las consiguientes presiones de desarrollo, algunas de las cuales se atendían mediante los programas de financiación pública de las ciudades ampliadas y nuevas.

1. La expansión del Cinturón Verde Metropolitano.
2. El Cinturón Verde ha protegido del desarrollo áreas tales como esta tan tranquila de Surrey, a menos de 40 Km. del centro de Londres.
3. Ciudades nuevas y ensanchadas del área de Londres.
4. El arco de desempleo alrededor del centro de Londres.



muters sensibly tended to live in the same sector in which they worked. More interestingly, when people or firms moved, generally outwards from the centre in search of lower development densities or costs, they had a strong tendency to move within rather than out of their current sector.

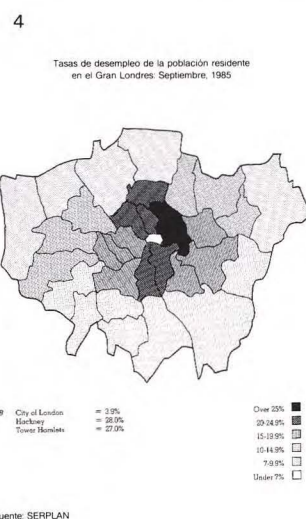
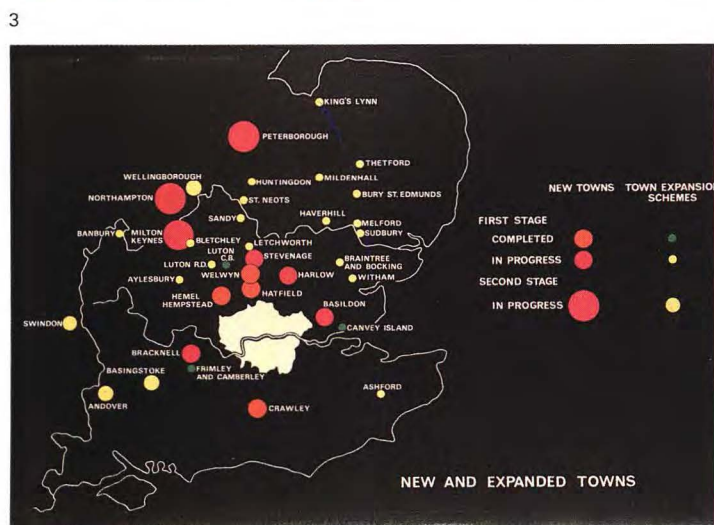
While the past was never as simple as that description suggests, since the 1950s the structure has undoubtedly become much more complex. The region is now multi-centred in that Heathrow and Gatwick airports as well as a number of London's suburban centres such as Croydon have developed as employment centres appropriate to their populations of anything up to half a million, rather than remaining primarily dormitories. The City of London itself has seen the emergence of a satellite, and in some respects competitor, in the shape of the Docklands.

The inner city has tended to be fragmented by central area development pressures: has rather lost its own reason for existence as manufacturing industry has contracted and as service industry has had to survive on the reduced cash-flow in local economies where both jobs and population are in decline; and has benefited little from employment increase in the growth sectors of the economy.

The result (see Figure 2) has been the emergence of an arc of deprivation around central London, with the worst indices concentrated in the inner eastern boroughs. Such experience and the need for revitalisation of the older parts of urban areas has by no means been confined to London. At varying scales and to differing degrees, it has been shared by parts of the region's other large cities such as Portsmouth, Southampton, Brighton, Reading and Luton.

The growth of car usage, the development of suburban centres and, since 1986, the existence of a "ring" motorway in the form of the 160 km long M25, have seen a breakdown of the former radial organisation principle in the metropolitan part of the South East despite the re-inforcement of radial growth along a number of corridors associated with development of the M1, M11, M2, M23, M3, M4 and M40 motorways. The significance of the M25 is demonstrated by flows in the western half of over 150,000 vehicles per day. At the same time, many former central area and suburban functions have dispersed into what were previously rural areas, as office and training functions have sought country-house and small town locations and as villages have been taken over by commuters.

Overlaying these trends has been the emergence of inequalities, broadly between east and west similar to those already illustrated within London. On a range of indicators including types of jobs, educational prospects, wealth and most types of development activity,



La amplia estructura de anillo de esta descripción (ver gráfico 1) se completaba con un principio de organización radial. En su momento, los estudios mostraban que los "commuters" (viajeros que hacen diariamente el mismo trayecto pendular) tendían sensiblemente a vivir en la misma zona donde trabajaban. Lo que es más interesante, cuando la gente o empresas se trasladaban, generalmente fuera del centro en busca de menores densidades de desarrollo o precios más bajos, tendían a trasladarse dentro de su zona en lugar de fuera de ésta.

Aunque el pasado no fue nunca tan simple como sugiere la descripción, desde la década de los cincuenta la estructura ha ido tomando, sin lugar a dudas, una posición más compleja, la región es ahora policéntrica en el sentido de que los aeropuertos de Gatwick y Heathrow, así como ciertos centros suburbanos de Londres, por ejemplo Croydon, se han desarrollado como centros de empleo apropiados para sus poblaciones de hasta medio millón de habitantes, en lugar de conservar primordialmente un carácter de ciudades dormitorio. La misma ciudad de Londres ha presenciado el surgimiento de un satélite a su alrededor, en las Docklands, en algunos aspectos su competidora.

El interior de la ciudad ha tendido a fragmentarse a causa de las presiones de desarrollo de la zona centro. Ha perdido su razón de existencia, pues se ha reducido la industria de fabricación y la industria

western sectors are more highly rated than the eastern. The three western counties of Berkshire, Buckingham and Oxford saw their numbers of households increase by 20 % in the 1980s and projections for the 1990s, while not quite as high, still show increases ranging from 11-17 % (see Figure 3). Moreover, the three counties averaged a 30 % gain in registrations of companies from 1980-6 and, not surprisingly, unemployment figures in this western arc are accordingly very low, below 1 % in a number of towns. The results is labour shortages, high costs of land and buildings and congestion, especially on transport systems where car ownership and usage rates are 20 % above the national average, and today's typical journey to work is 40 % longer than it was twenty years ago.

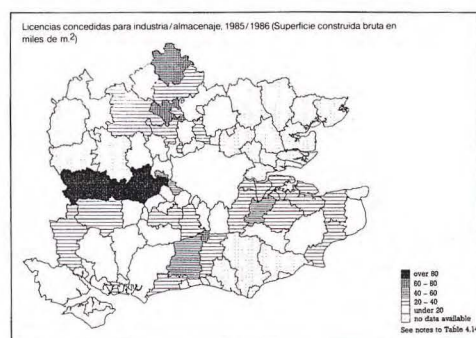
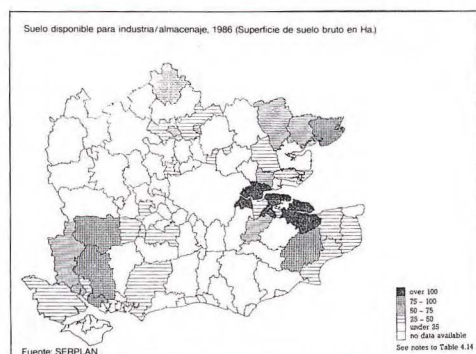
On the other hand pressures to the east of London have been much lower. Along both sides of the River Thames, there have been losses of port related activities and manufacturing industry. The designated growth areas in South Essex and around Ashford in Kent have never taken off in the way that those to

de servicios ha tenido que sobrevivir con la reducción del flujo de capital en las economías locales, donde tanto la población como los puestos de trabajo están disminuyendo, y se ha beneficiado poco del aumento de empleo en los sectores de crecimiento de la economía.

El resultado (ver gráfico 2) ha sido el surgimiento de un arco de privación alrededor del centro de Londres, habiéndose concentrado los mayores índices en los barrios internos del este. Esta experiencia y la necesidad de revitalización de las partes más viejas de las zonas urbanas no se ha limitado sólo a Londres. En diferente escala y niveles, ha sido compartida por varias zonas de otras grandes ciudades de la región como Portsmouth, Southampton, Brighton, Reading y Luton.

El aumento del uso de los coches, el desarrollo de los centros suburbanos y, desde 1986, la existencia de una autopista "circular" de 160 km., la M25, han presenciado un fracaso del anterior principio de organización radial en la zona metropolitana del sureste a pesar del fortalecimiento del crecimiento radial a lo largo de varias carreteras asociado con el desarrollo de las autopistas M1, M11, M2, M23, M3, M4, M40. La importancia de la M25 se ve claramente en la densidad de más de 150.000 vehículos diarios en su zona oeste. Al mismo tiempo, muchas actividades del área central y suburbana, como centros de formación y oficinas, se han trasladado a lo que anteriormente eran zonas rurales, y los pueblos han sido tomados por los "commuters".

Revistiendo estas tendencias han surgido amplias diferencias entre el este y el oeste, similares a las ya señaladas dentro de Londres. En factores como tipos de trabajo, perspectivas educacionales, riqueza personal y la mayoría de los tipos de actividades de desarrollo, los sectores del oeste tienen un nivel superior a los del este.



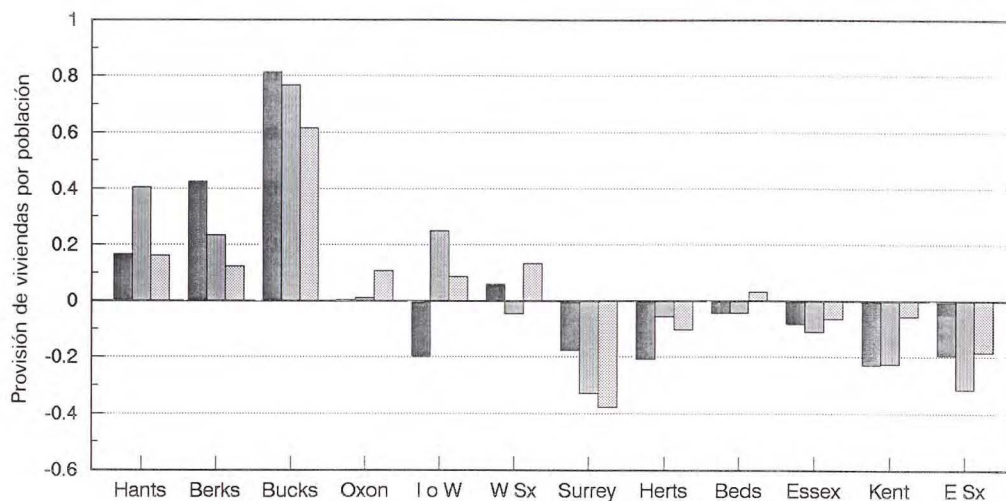
the west of London did. Educational attainment in the east is generally much lower than in the west, there has not been as high a level of public investment in motorways and inevitably unemployment is significantly higher (for much of the 1980s rates of 14 % were not uncommon round the coast) and therefore wealth is relatively low.

Demographic, economic and social trends

There have been significant changes then in the region's geography. They

5. Las Docklands, con la evidencia del centro gigante de Canary Wharf, han surgido como una cámara de expansión para la City de Londres.
6. Las mayores oportunidades de desarrollo se encuentran en el Este...
7. ...pero la actividad es máxima en áreas ya congestionadas hacia el Oeste de Londres.





Provisión de viviendas: Rose: 1981-2001.
Cambios en la distribución: basados sobre la población de 1971.

Terminación media anual de viviendas 1981-1987
Previsión regional de 1986 para 1991-2001
Previsión regional de 1989 para 1991-2001

Fuente: SERPLAN

A pesar de las presiones del pasado, los condados del oeste tendrán aún que acoger buena parte de las viviendas futuras.

Los condados del oeste de Berkshire, Buckingham y Oxford vieron cómo su número de habitantes aumentó en un 20 % en los años ochenta, mientras que en los noventa, si bien no tan pronunciadamente, sigue mostrando un incremento de un 11-17 %. Por otra parte, el registro de compañías privadas experimentó un aumento del 30 % en estos tres condados desde 1980 a 1986 y, lógicamente, el desempleo en esta zona oeste es muy bajo, inferior al 1 % en algunas áreas. El resultado se traduce en escasez de mano de obra, alto coste de la tierra y de los edificios, y congestión, especialmente en sistemas de transporte ya que el uso de vehículos es aquí un 20 % más alto de la media nacional, siendo el trayecto al lugar de trabajo un 40 % más lento que hace veinte años.

Por otro lado, las presiones en el este de Londres han sido mucho menores. A lo largo de las dos márgenes del río Támesis se han producido pérdidas de actividades portuarias e industria manufacturera. Las llamadas áreas de crecimiento del sur de Essex y alrededor de Ashford en Kent no se han desarrollado en la misma medida que sus equivalentes en el oeste de Londres. El logro educacional ha sido en general mucho menor en el este, y no se ha producido tan alto nivel en inversión pública en autopistas, siendo el desempleo de forma inevitable significativamente más alto (en la mayor parte de la década de los ochenta no eran raras cifras del 14 % en la zona costera) y por lo tanto, la renta personal relativamente baja.

Tendencias demográficas, económicas y sociales

Se han producido grandes cambios en la geografía de la región. Estos cambios se han visto acompañados y determinados por tendencias no espaciales, incluso más significativas. Se ha convertido en un modelo de pensamiento el que Londres y el sureste, por lo menos en términos británicos, constituyen una región singularmente favorecida aunque sujeta a presiones a causa de una fuerte inmigración y desarrollo. Es interesante observar los hechos, porque las percepciones a menudo son erróneas.

Población y migración

La población de la región ha aumentado muy poco desde 1970. A pesar de que todo el mundo imagina que la región es un atractivo "tarro de miel" para las personas de otras partes del país, en ningún momento de los treinta últimos años el dicho popular "el traslado hacia el sureste", ha reflejado lo que realmente ha sucedido. Durante este período el sureste ha estado en equilibrio en los

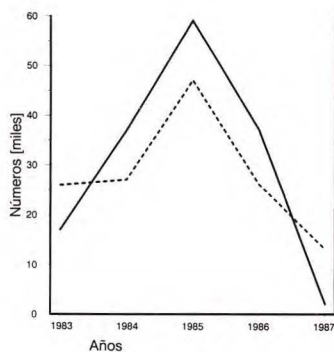
have been accompanied and shaped by perhaps even more significant non-spatial trends. It has become an accepted model of thinking that London and the South East, in UK terms at least, is a singularly favoured region though one subject to pressures of too much inward migration and development. It is interesting to look at the facts because perceptions are often wrong.

Population and migration

The region's population is only a little higher now than it was in 1970. Despite the fact that most people imagine the region is an attractive "honey-pot" for people from the rest of the country, at no time in the last thirty years has the popular phrase "the drift to the South East" reflected what has actually been happening. The South East throughout this period has been closely in balance in its migration relations with the rest of the country, despite gross flows in each direction currently running at nearly 900,000 a year.

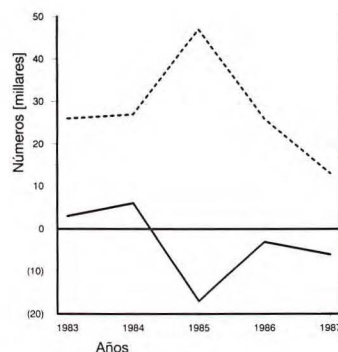
Every now and then the South East does gain noticeably from migration. However, this is an international effect and as the diagrams (Figures 4 and 5) show, the region immediately passes this extra pressure on to the rest of the country. The cause of a gain of 80,000 people in two years in the mid-1980s was that, while in-migration to the region remained stable, improving economic conditions at the time persuaded many people who might otherwise have emigrated to stay at home.

It is numbers of households rather than population that have been growing dramatically as a result of the division of a stable population into more and ever smaller households (see Figure 6). Not only are more small households appearing but the number of traditional "family" households composed of two



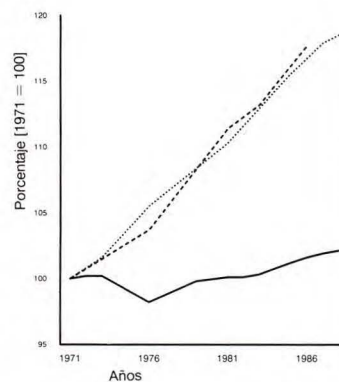
migración neta internacional en el Reino Unido
migración neta internacional en el SE

El sureste absorbe casi toda la inmigración nacional neta...



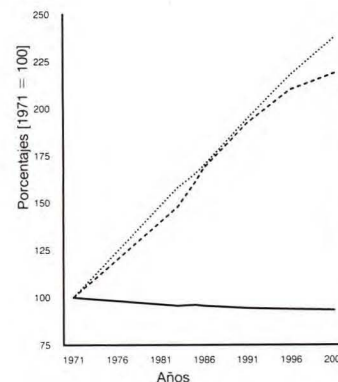
migración neta internacional al SE
migración neta en el SE y otras regiones del Reino Unido

La inmigración internacional que llega al sureste se traslada luego al resto del país.



Hogares
Parque de viviendas
Población

Crecimiento de hogares, viviendas y población en el Sureste de Inglaterra.



Datos históricos y proyecciones basadas en datos de 1985

Una sola persona
Un solo progenitor
Pareja casada

Cambios en la composición de los hogares, 1971-2001.

adults with of without children is (as Figure 7 shows) actually declining. In their place numbers of single people living alone and of one-parent families have each almost doubles in twenty years.

The economy

In UK terms the South East is seen as on average a wealthy region, Gross Domestic Product per head of the population being some 19 % above the national average. However, as in most large cities the average conceals wide disparities. The restructuring of the economy as London has lost two-thirds of its manufacturing jobs since 1968 and replaced them with service jobs, has not only led to an increasingly unequal distribution of income between different groups in the population, it has also made it difficult to fill some types of job. The result has been absolute labour shortages in some places and mismatches between available and required skills almost everywhere.

Transport

Rapid growth has also been a feature of measures of movement. It has already been mentioned that typical journeys to work are today 40 % longer in distance than they were twenty years ago. South East household expenditure on transport is 25 % above the national average. Over 2.6 million passenger trips are made on the London Underground rail system every day and passenger miles increased 71 % between 1982 and 1987-8. British Rail's over-ground rail network brings something like 400,000 passengers in to central London termini in the morning peak every working day of the year. Heathrow is the world's busiest international passenger airport, averaging a 10 % growth in each of the last two years.

movimientos migratorios con respecto al resto del país, a pesar de las fuertes corrientes en cada dirección, que actualmente llegan hasta una cifra de 900.000 personas al año.

En algunas ocasiones la migración se centra en el sureste. No obstante, este es un efecto internacional y, tal y como muestran los diagramas en los (gráficos 4 y 5), la región pasa inmediatamente esta presión extra al resto del país. La causa de un aumento de 80.000 personas en dos años a mediados de los años ochenta fue que, mientras la inmigración a la región se mantenía estable, la mejora de las condiciones económicas en aquel momento persuadió a muchas personas, que de otra forma habrían emigrado, a quedarse en la región.

Es el número de núcleos familiares el que ha aumentado como resultado de la división de la población estable en familias cada vez más reducidas. Y no sólo están apareciendo más núcleos reducidos, sino que el número de las "familias" tradicionales compuesto por dos adultos con o sin niños (ver gráfico 7) está realmente descendiendo. En cambio, en veinte años ha aumentado casi al doble el número de personas viviendo solas o de familias con un sólo progenitor.

La economía

En términos británicos, el sureste se considera por término medio una región rica, estando el producto nacional bruto per cápita en un 19 % por encima de la media nacional. No obstante, como en la mayor parte de las grandes ciudades, la media oculta grandes diferencias. La reestructuración de la economía, al perder Londres ha perdido dos tercios de sus puestos de trabajo en fábricas desde 1968 y sustituirlos por actividades de servicio, no sólo ha desembocado en una distribución injusta de ingresos entre diferentes grupos de la población, sino que también ha dificultado la ocupación de ciertos tipos de trabajos. El resultado ha sido escasez de puestos de trabajo en algunos lugares y desajustes entre la experiencia ofrecida y la requerida.

Transporte

También el crecimiento rápido ha sido una característica de las medidas de los desplazamientos. Ya se ha mencionado que los trayectos típicos al lugar de trabajo son hoy en día un 40 % más largos en distancia de lo que fueron hace veinte años. El gasto medio de una familia del sureste en transporte es un 25 % más alto que la media nacional. Más de 2,6 millones de los trayectos de pasajeros se realizan en el metro de Londres diariamente y las millas por pasajero han aumentado en un 71 % desde 1982 a 1987-1988. La red ferroviaria británica (de superficie) transporta unos 400.000 pasajeros al

centro de Londres en la hora punta de la mañana todos los días laborales del año. Heathrow es el aeropuerto internacional de pasajeros más ocupado del mundo, con un crecimiento de un 10 % en cada uno de los dos últimos años.

Ahora hay bastantes cosas claras. Una es que no hay posibilidad de aumentar la capacidad de las carreteras en una región desarrollada intensamente como el sureste que permita un uso sin trabas del vehículo privado, especialmente para "commuting". Otra es que la movilidad y el desarrollo adecuado de todas las partes de la capital son dificultados por:

- la concentración del servicio de metro en el norte del río;
- la confianza en los servicios suburbanos del ferrocarril británico en el sur del río;
- el hecho de que por razones históricas los servicios ferroviarios británicos concluyen en estaciones terminales con pocas interconexiones entre ellas, haciendo difíciles los trayectos de cruce del centro de Londres, ya sea en dirección norte-sur o este-oeste;
- la falta de carreteras de acceso de aquellas partes de Londres que no sólo necesitarían una mejor comunicación, sino también inversiones en construcciones y puestos de trabajo, y la falta de capacidad para cruzar el río Támesis al este de la ciudad continúa siendo un problema particular.

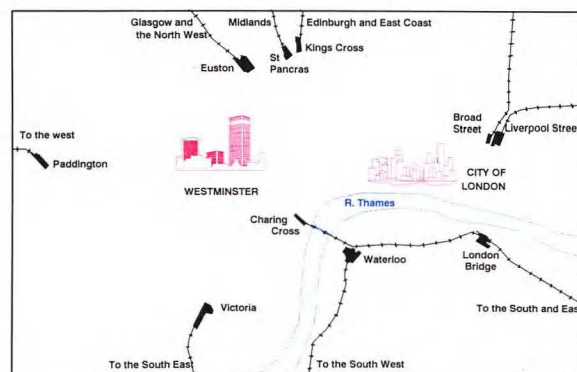
Desarrollo y presiones

Estos diferentes cambios sociales y económicos han marcado un fuerte desarrollo. Se están construyendo cada década entre 600.000 y 700.000 viviendas en la región, ajustándose al aumento de familias. Se ha producido un aumento del 40 % del espacio para locales comerciales en los últimos veinte años. Solamente desde 1980 hasta 1988 se crearon tres millones de metros cuadrados y la misma cifra está actualmente en trámites para la licencia urbanística. En consecuencia, existe en la región una continua demanda de cemento y arena produciéndose 32,5 millones de toneladas al año procedentes de terrenos locales.

El combinado de escasez y alto coste de mano de obra, el aumento del precio del suelo y la congestión especialmente en carreteras y trenes es descrito como el "sobrecalentamiento", lo que implica que los niveles de actividad y crecimiento experimentados han sobrepasado el límite, oponiéndose al desarrollo y siendo los factores claves en los cuales la estrategia regional debe centrarse.

El sureste y su contexto

Finalmente, debemos señalar que no es suficiente ver la región como un ente autónomo. Por supuesto, ha tenido siempre relación con las regiones vecinas del país. Esto continuará en el futuro, pero adicionalmente es necesario considerar a Londres, especialmente en sus funciones financieras en el contexto mundial, como un todo en relación con sus vecinos europeos. Para ello se está trabajando en ver lo que la región ofrece a este respecto y lo que tendrá que ofrecer en el futuro para competir satisfactoriamente.



Angus Macmillan
Planificador Regional. Jefe de SERPLAN
(The London and South East regional
planning conference)

Las estaciones de las líneas principales del ferrocarril de Londres están separadas en lugar de interconectadas y son todas periféricas al área central.

A number of things are quite clear now. One is that there is no way of providing road capacity in an intensely developed region like the South East that would allow unfettered use of the private car, especially for commuting. Another is that mobility and the proper development of all parts of the capital are being hindered by:

- the concentration of the underground service north of the River;
- the reliance on British Rail suburban services south of the River;
- the fact that for historical reasons, British Rail services end in terminal stations with few if any interconnections between them, making cross central London journeys, whether north-south or east-west, difficult;
- the lack of road accessibility to those parts of London which would welcome not just improved accessibility but investment in buildings and jobs, some lack of capacity to cross the River Thames east of the city still being a particular problem.

Development and Pressures

These various social and economic changes have led to substantial development. Between 600-700,000 houses are built in the region each decade and even then (see Figure 8) only just keep pace with the increase in households. There has been an increase of 40 % in shopping floorspace in the region in the last twenty years; 3 million sq m was provided in large schemes alone in the period 1980-88; and as much again already is in the pipeline with planning permission. In consequence there is a continuing high demand for aggregates (sand and gravel) in the region, which is committed to continuing to produce 32.5 million tonnes a year from local land won sources.

The mix of labour shortages, high land and labour prices and of congestion especially on road and rail services are described as "overheating" meaning that the levels of activity and growth being experienced are no longer sustainable. They are causing resistance to development and are some of the main issues that regional strategy (see accompanying article) must address.

The South East in context

Finally, it is no longer sufficient to see the region as altogether self-contained. It has always of course had relations with its neighbouring English regions. This will continue in the future but in addition it is increasingly necessary to see London, and especially its financial functions in a world context, and the region as a whole in relation to its European neighbours. Work is going on to see what the region offers in these respects and what it will need to provide in the future to compete successfully.