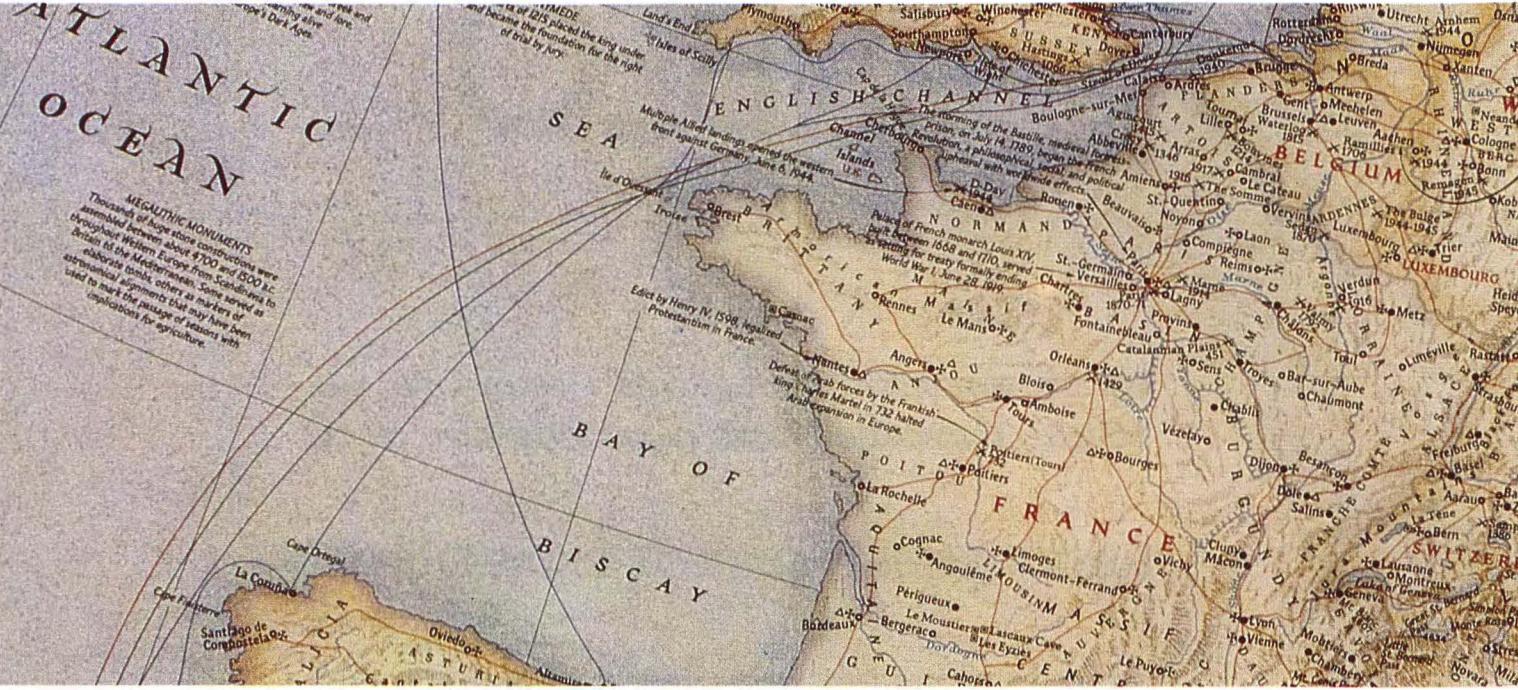


La planificación territorial

LA PLANIFICACION DE UNA EUROPA DE REGIONES

PETER HALL



Europa ha sido siempre un continente de regiones. Los clásicos de la geografía regional y de la sociología francesas nos lo recordaban al comienzo del siglo XX: "Lieu-Travail-Peuple", de Frédéric le Play, describía a una comunidad que vivía y trabajaba en un engarce ecológico armonioso con la tierra; Vidal de la Blache y sus colegas, en decenas de monografías, nos mostraban cómo había surgido a lo largo de los siglos un sistema tal de regiones naturales; y Patrick Geddes, introduciendo sus ideas en la corriente internacional del pensamiento de la planificación, demostró la forma en que tales conceptos podrían convertirse en la base de un nuevo arte de la planificación regional.

Medio siglo después, otra generación de geógrafos vino a poner en tela de juicio esos dogmas. Las regiones naturales, argüían, eran fantasías producto de la imaginación de esos antiguos geógrafos. Incluso si se hubiera producido ese milagroso ajuste de las gentes con el lugar y de éste con las gentes, eso había ocurrido hace mucho tiempo. Le Play y Vidal sentimentalizaban un antiguo mundo campesino y agrario que en la actualidad se encuentra en proceso de rápida desaparición. La nueva realidad era la economía de la industrialización y de los servicios. Dicha realidad puede medirse de una forma rigurosa tomando como base la teoría alemana de localización: desde el análisis de August Weber del emplazamiento industrial,

basado en los costes exactos del desplazamiento de las materias primas y de los productos y a partir de las teorías del emplazamiento central de Walter Christaller y August Lösch. Las únicas regiones que existían o que importaban eran las que pudieran definirse con precisión de esa forma.

Así, midiendo los índices económicos —la proporción de empleo en los sectores primario, industrial y terciario, el producto bruto per cápita y su composición— los planificadores podrían definir *regiones homogéneas* que tuvieran, en general, características económicas similares y diferentes, potenciales económicos y problemas económicos. Midiendo los flujos de bienes y de información, podrían establecerse *regiones nodales* que describieran la influencia de los centros urbanos sobre sus áreas circundantes. No era probable la coincidencia de esos dos esquemas regionales. Por consiguiente, también se produciría la necesidad de *programar las regiones*: regiones perfiladas pragmáticamente en función del raciocinio y teniendo en cuenta las realidades políticas y administrativas para conseguir la mejor base sobre la que edificar la planificación. Quizá el más conocido de todos los sistemas regionales —las regiones francesas de planificación económica, concebidas como agrupaciones de la estructura tradicional de *départements*— constituye el epítome de este tercer enfoque. Ninguno de ellos, a no ser por accidente, tenía relación alguna con las regiones



naturales que Vidal y sus colegas habían evocado tan arduamente medio siglo antes.

Seguidamente vino otra revolución de los estudios urbanos y regionales, con sus efectos inmediatos sobre la totalidad de la base teórica de la planificación. Los economistas políticos ofrecieron una visión del espacio geográfico totalmente dependiente del comportamiento del capital internacional. El capital tenía una naturaleza cada vez más globalizada, a medida que las compañías nacionales se veían absorbidas por las grandes sociedades transnacionales. Como resultado de ello se producían nuevas divisiones internacionales del trabajo. A medida que las nuevas y absorbentes compañías transferían la producción a países del Tercer Mundo con bajos niveles salariales, las antiguas regiones industriales podrían encontrarse diezmadas. Las fortunas de una ciudad o de una región podrían carecer de sentido a no ser en la medida en que constituyeron fiel reflejo de las decisiones adoptadas en las salas del consejo de remotas compañías, en otros países e, incluso, en otros continentes. Y las principales innovaciones políticas —la creación de la CEE, sus posteriores ampliaciones, la consecución del Mercado Único Europeo— sólo tendrían sentido en función de la acuciante necesidad de un capital internacional que garantizara un poder todavía mayor del mercado. En ese nuevo mundo, los viejos utensilios —la teoría de la localización industrial de una

sola instalación, la teoría del lugar central— parecían totalmente superados, al igual que le ocurriría al concepto de la región natural a una generación anterior.

La teoría política ha triunfado, pero, en su triunfo, también se ha modificado: durante la década de 1980, ha absorbido progresivamente a los elementos de la anterior oleada teórica para alcanzar un nuevo tipo de análisis que resulta simultáneamente global en cuanto a su alcance y microscópico en lo que se refiere a sus implicaciones locales. La nueva economía política proporciona una herramienta sumamente poderosa que produce una nueva pléthora de estudios regionales. Pero ha dejado en la propia planificación regional algo que puede semejar a cierto vacío: todavía no ha fraguado el vínculo entre los estudios regionales y la práctica de la planificación regional. ¿Cuál podría ser esa práctica en el marco de la Europa posterior a 1992?

El primer punto radica en que debe modificarse nuestra forma de contemplar las regiones. No existe ya una serie limitada de regiones sino una casi infinita serie de ellas en función del peculiar enfoque analítico. Al nivel más alto, podemos hablar de unas pocas regiones núcleo principales, que son centros globales de finanzas internacionales, control empresarial y producción e intercambio de información. Se limitan a unas pocas ciudades del mundo: en Europa, Londres, París, Madrid y





1, 2, 3 y 4. **Regiones núcleo principales** son centros globales de finanzas internacionales, control empresarial y producción e intercambio de información. En Europa: **Madrid, París, Londres y Francfort**.

Frankfort. Pero esas regiones, a su vez, son extraordinariamente complejas ya que contienen no sólo las funciones centrales de control y una amplia superestructura de servicios productores y consumidores a su servicio sino también muchas funciones subsidiarias —procesamiento de la información, investigación y desarrollo— que tiene su peculiar emplazamiento espacial, con frecuencia a cierta distancia del centro. Algunas de ellas pueden constituirse en sub-centros independientes propios: el *Western Crescent* en torno a Londres, la *Cité Scientifique* al sur de París. Además, contienen funciones en decadencia y clases deprimidas, de forma tal que esas regiones núcleo se caracterizan por su extrema polarización económica y social. Por consiguiente, no son en modo alguno homogéneas, pudiendo dividirse en sub-unidades funcionales adicionales en función de la perspectiva con que se contemplen.

De forma similar y sólo con una complejidad un tanto menor, encontramos un número muy superior de regiones núcleo de segundo nivel que ejercen una influencia menor, aunque todavía considerable, sobre amplias regiones o, en ocasiones, sobre toda una nación-estado más pequeña. En este aspecto, la dilatada historia de Europa desempeña un importante papel: resulta erróneo tratar a Europa haciendo tabla rasa de las luchas del capitalismo internacional, dado que la historia y las estructuras de poder y las culturas, acumuladas a lo largo de los siglos, continúan ejerciendo una enorme influencia. Continúa siendo importante, por ejemplo, que —con la sola excepción de Inglaterra y Francia— todos los países europeos lograran su nacionalidad de una forma tardía y que, en el proceso que condujo a dicho logro, tuvieran que aunarse poderosas fuerzas que abogaban por la independencia provincial. Eso es igualmente cierto respecto de España, Italia y Alemania, especialmente en este último caso como consecuencia de la pérdida de la capital y de la reaparición de una estructura federal que atribuyó un importante poder a nivel provincial. Y, sobre todo, con la aparición de las regiones autonómicas en España y la descentralización del poder en Francia, todas las tendencias apuntan a esa misma dirección. Eso es importante porque —en contraposición a las tendencias de carácter global— se atribuye mayor influencia y autonomía a ciudades como Barcelona y Valencia, Lyon y Marsella, Munich y Hamburgo, Milán y Nápoles.

De nuevo, resulta imposible comprender la estructura de los poderes y de las relaciones en Europa, incluso con la mirada puesta en el año 2000, sin hacer referencia a la fuerza del nacionalismo entre el siglo XVI y los primeros años del XVII. Continúa siendo importante que los holandeses se rebelaran contra los Habsburgo, que los belgas se separaran de los holandeses y los noruegos de los suecos, que Austria y Checoslovaquia y Hungría y Polonia alcanzaran su independencia en el Tratado de Versalles y que Irlanda hiciera lo propio como consecuencia de una larga lucha contra el dominio inglés. Eso significa que Europa cuenta con una serie de capitales nacionales que ejercen un poder y una influencia mucho mayores de lo que su extensión pudiera hacer sugerir. A las empresas multinacionales les resulta necesario emplazar sus operaciones aquí, las líneas aéreas nacionales tienen su sede en el viejo continente y las sociedades nacionales de radiodifusión y televisión emiten desde Europa. Así, existe un

2



3



4





1



2

elemento de aparente irracionalidad en el sistema urbano y regional europeo que ningún grado de globalización podrá socavar. Evidentemente, como ponen de relieve de forma tan elocuente los acontecimientos de la Europa del Este, la tendencia continúa yendo en dirección opuesta.

De esa forma, la globalización trabaja en una dirección, y la autonomía nacional y provincial en otra. Las propias grandes ciudades metropolitanas deben su papel a eras anteriores de hegemonía colonial y cultural. La importancia de Londres, por ejemplo, no puede comprenderse adecuadamente salvo en términos de su especial emplazamiento como pivote de tres grandes sistemas internacionales: el viejo Imperio Británico, la conexión atlántica o anglo-americana, y Europa. Pero, de la misma forma que se han desarrollado a lo largo de los siglos, esas conexiones pueden debilitarse. La principal cuestión de cara al futuro es si Bruselas se constituirá después de 1992 en la capital política de la nueva Europa, una especie de Washington europeo. Todo parece indicar que así será. A medida que se vaya desplazando allí gran parte de la capacidad de adopción de decisiones de las capitales nacionales en el ámbito de la política económica, a ello seguirá un desplazamiento similar de las oficinas centrales europeas de las grandes compañías multinacionales, pues éstas tienden a encontrarse cerca de los centros de decisión. Una cuestión adicional, que tiene virtualmente la misma importancia, es el emplazamiento del futuro Banco central europeo. Lógicamente, habida cuenta de las actuales concentraciones de la banca y de otras actividades financieras, la respuesta tendría que ser Londres o Frankfort. Sea cual fuere la ciudad elegida, ésta, junto con Bruselas, constituirá el extremo de un nuevo eje de poder.

Las grandes ciudades —los centros metropolitanos globales, las principales ciudades regionales, las capitales nacionales más pequeñas—, constituyen, en cierto sentido, los núcleos del nuevo sistema urbano y regional europeo. No representan en modo alguno dos niveles de una jerarquía urbana europea dado que entre dichos niveles se da un amplio solapamiento. Además, los elementos más amplios son por sí mismos regiones urbanas muy amplias y complejas que irradian ciertas funciones a entidades sub-regionales situadas en sus propias periferias. Este proceso de desconcentración puede asumir una forma espacial muy amplia. En Gran Bretaña, ha producido un cinturón de crecimiento que se extiende diagonalmente por el sur de Inglaterra a una media de 130-180 kilómetros a partir de Londres, desde Dorset en la costa sur, pasando por Wiltshire y Oxfordshire, por Northamptonshire y Cambridgeshire, hasta Suffolk, en el Mar del Norte. En Alemania, adopta la forma de un fuerte eje de crecimiento a lo largo de las principales líneas de comunicación que van desde Frankfort, a través de Mannheim y Karlsruhe, hasta Stuttgart y Munich, con un pasillo subsidiario que corre entre esos mismos lugares a través de Würzburg y Nuremberg. En Francia, está produciendo un eje similar a lo largo del Ródano, entre Lyon y Marsella. Y, tanto en Francia como en España, existe un notable pasillo de crecimiento a lo largo de toda la costa mediterránea, desde Mónaco hasta Valencia.

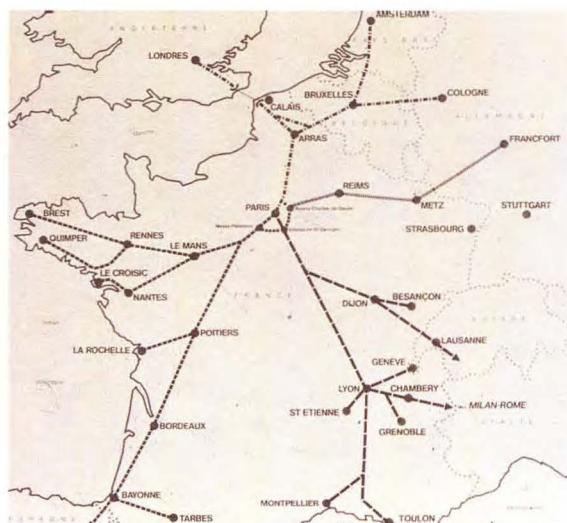
Los orígenes de estas zonas de crecimiento, y su actual carácter económico, resultan un tanto diversos, pero tienen en común dos puntos relacionados entre sí. En primer lugar, se

encuentran dominadas por ciudades de tamaño medio y pequeño. En segundo lugar, no fueron centros importantes de la primera revolución industrial. (La única excepción parcial a esos principios viene dada por los puertos mediterráneos de Marsella y Barcelona). Representan una nueva forma de crecimiento basado en el adecuado tránsito de una economía industrial a una fundamentada en los servicios de la información y de los consumidores. Alcanzan su propio carácter mediante un conglomerado de actividades, algunas, a primera vista, accidentalmente asociadas, entre las que figuran la investigación y el desarrollo, la fabricación de alta tecnología, la educación y el turismo. Todas ellas disfrutan, en general, de un alto nivel en cuanto al entorno natural y edificatorio; se trata, como se dice, de lugares ricos en servicios. Sería un error concluir que esa representa la única ni siquiera la más importante explicación de su reciente éxito; sus respectivas historias, que la investigación está empezando a establecer, son considerablemente más complejas que eso. Pero los servicios no obstaculizaron el proceso sino que, en algunos casos, desempeñaron un papel más positivo. Existe un punto adicional respecto de esos cinturones de crecimiento y es que tales cinturones son, literalmente, eso, por lo que no se ajustan adecuadamente dentro de ninguna división regional convencional de Europa. No existen muchos puntos evidentes de similitud entre la estrecha franja costera de la Costa Azul o la Costa Brava y la sociedad campesina que vive al pie de las colinas circundantes. Existen ciertas y débiles conexiones funcionales diarias, pero no mucho más. Los vínculos más fuertes se establecen en direcciones diferentes y a lo largo de distancias mucha mayores. Eso nos proporciona una clave general para la comprensión del nuevo espacio europeo: las relaciones adoptan la forma de conexiones funcionales —los intercambios de bienes, de seres humanos y de información, estos dos últimos cada vez más— pero tales conexiones no definen ya ningún espacio delimitado convencionalmente. Por el contrario, al expresar las nuevas realidades de poder y de control, son elásticas, extendiéndose en ocasiones a través de un país o a través del mundo. Londres se relaciona con París y con Nueva York más que con Manchester o Glasgow. Pero la inversa no resulta cierta: Manchester se relaciona con Londres, o Niza con París, más que con su propio *hinterland* inmediato. Dentro del espacio nacional e internacional, existe un sistema de relaciones controladas hacia arriba que se expresan en mensajes telefónicos y por fax, en cartas y paquetes, en viajes por avión y en trenes de alta velocidad: las conexiones nerviosas del intercambio de información, material básico de la nueva economía. ¿Se han convertido así los conceptos regionales convencionales en totalmente irrelevantes? No por completo. Lo que los geógrafos describen como sistema urbano diario, áreas metropolitanas o región urbana funcional continúa importando para los intercambios diarios de gentes entre el hogar y la oficina y entre el hogar y el aula. Lo que, de una forma más sutil y quizás en la actualidad de mayor importancia, puede describirse como sistema urbano diario más amplio continúa importando para los intercambios empresariales rutinarios. Eso puede definirse en términos generales como el límite de un cómodo viaje de negocios de un día: un viaje de dos horas, una visita de seis horas y otro viaje de dos horas como máximo. Se trata de

1 y 2. Encontramos un número muy superior de **regiones núcleo de segundo nivel** que ejercen una influencia menor sobre amplias regiones, o en ocasiones sobre toda una Nación-Estado más pequeño. **Barcelona y Valencia, Munich y Hamburgo, Milán y Nápoles.**

3. Existe un notable pasillo de crecimiento a lo largo de toda la costa mediterránea y estas zonas se encuentran dominadas por ciudades de tamaño medio y pequeño que representan una nueva forma de crecimiento, basado en la adecuación de tránsito de una economía industrial a una fundamentada en los servicios de la información de los consumidores: franja costera de la **Costa Brava**.

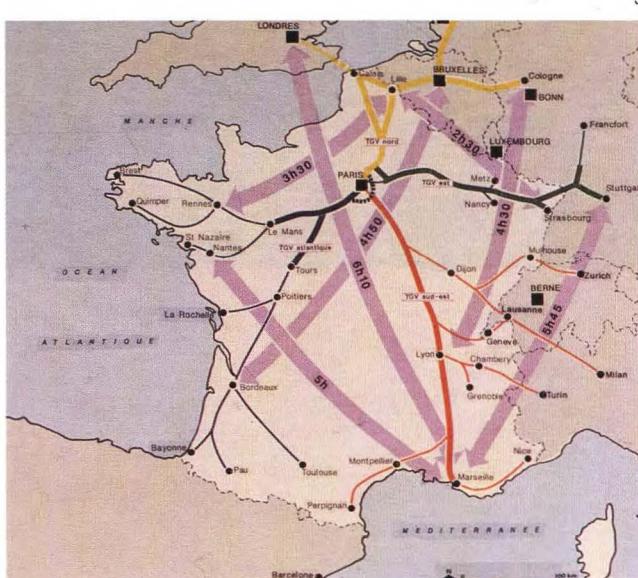




1



2



3

una especie de límite para el intercambio informal y regular de información que puede contribuir a la innovación técnica o de un producto, definiendo así lo que Philip Aydalot describió como el medio innovador. Es ese casi indiscernible sistema lo que parece estar definiendo los límites del nuevo cinturón de crecimiento del sur de Inglaterra, que representa así el brazo más alejado de la esfera de influencia de Londres: los límites tolerables más amplios de una región núcleo.

Gran parte de cuanto hemos indicado es pura especulación. Todavía no comprendemos bien cómo funcionan esas entidades de la información. Sabemos —por los trabajos realizados por John Goddard y sus colegas en la Universidad de Newcastle upon Tyne, para la CEE— que existen enormes diferencias entre las regiones núcleo y las regiones periféricas en cuanto a la aceptación y asunción de las nuevas tecnologías de la información como las máquinas de fax, los sistemas de transmisión de datos e, incluso, el servicio telefónico básico. Se está produciendo un proceso al que, en cierta ocasión, Gunnar Myrdal denominó la causación acumulada y circular: en esas regiones núcleo, la actual concentración de industrias de la información provoca una elevada demanda de tecnología de la información, pero eso, a su vez, provoca efectos acumulados que bloquean dichas actividades de una manera todavía más firme dentro de esas regiones, reforzando así su ventaja comparativa. Recientes estudios sobre las industrias destinadas a fabricantes refuerzan lo dicho: las regiones periféricas se hacen cada vez más periféricas. Pero el término periférico debe entenderse no en un sentido geográfico estricto, que resulta, en todo caso, altamente relativo: Copenhague ocupa un puesto central de cara al sur de Escandinavia (y por consiguiente para la economía escandinava) pero es periférica a Francia pero ocupa un lugar central dentro de las Comunidades Europeas. Por el contrario, las regiones son periféricas en el sentido de que carecen de acceso a la información, materia prima fundamental de la economía post-industrial.

No se trata simplemente de un asunto de infraestructura, que se encuentra bajo el control de las instituciones de telecomunicaciones nacionales. La prueba está en que, aunque las regiones núcleo disfrutan de una ventaja temporal en los primeros años de la existencia de una nueva tecnología, pronto se difuminan las diferencias regionales resultantes. La infraestructura de las telecomunicaciones tiende a invadirlo todo, por lo que ningún elemento tiene una auténtica desventaja si bien, en cualquier momento, pueden existir diferencias marginales en cuanto a posibilidad de acceso y coste. Se trata más bien de una cuestión de demanda y de los consiguientes efectos sinergéticos o de la conexión a la red. Esas diferencias serán mucho más difíciles de borrar.

Existe no obstante otro aspecto en que resulta importante la infraestructura. La información viaja en el cerebro de la gente así como a través de las líneas de telecomunicaciones. Eso significa acceso al transporte a alta velocidad. En el último cuarto de siglo, eso ha significado viajes en tren o en coche a distancias comprendidas entre 300 y 500 kilómetros, utilizando el avión por encima de esta última cifra. En la actualidad, todos los días oímos noticias sobre la congestión del espacio aéreo europeo. Un mejor control del tráfico aéreo, lo que incluye



sus sistema europeo coordinado de control, puede aportar un alivio temporal, aunque no resolverá el problema. A la larga, la solución debe residir en el tránsito de los viajes a distancias medias al transporte terrestre a alta velocidad, despejándose así el cielo para los viajes a más larga distancia, sobre todo para los intercontinentales. A mediados de la próxima década se asistirá al comienzo de una red europea de trenes a alta velocidad que unirán las ciudades a 250-300 kilómetros por hora. París quedará unido a Bruselas y Colonia, y quizás Frankfort, así como a Lyon y a Marsella. Este último enlace podría conectar con el sistema español, lo que permitirá el acceso a Barcelona, Madrid y Sevilla. Para el año 2000, o antes, toda una red unirá los principales centros de la Europa Occidental.

Una pregunta fundamental podría ser: ¿Qué centros? ¿En qué orden? Y, ¿cómo se relaciona el nuevo sistema con el antiguo de viajes por avión? No hay duda alguna de que la primera línea europea conectará París con Bruselas y Colonia. Esto permitirá alcanzar una línea inicial a dichas ciudades y a Lille, que se convertirá en un importante empalme del nuevo sistema. Dado que la línea llegará a Bruselas en 1993, ello reforzará ampliamente el papel de esa ciudad como capital de la nueva Europa, especialmente si para entonces el Parlamento Europeo se ha trasladado ya a la capital belga. Pero precisará encontrarse interconectada con el sistema aéreo transcontinental. Los franceses han pensado en eso: su nueva variante, que hará que TGV rodee París por el este, dispondrá de una estación de intercambio en Roissy-Charles de Gaulle. Frankfort, donde la nueva línea prestará, asimismo, servicio al aeropuerto, se encuentra igualmente bien situada. Bruselas se encuentra casi en el punto medio entre ambas. Lógicamente, esas ciudades se constituirán en los principales lugares de intercambio del noroeste de Europa, reforzándose así considerablemente su atractivo como ciudades núcleo de la economía de la información. En comparación, Londres podría encontrarse, tanto literal como metafóricamente, en el limbo.

Así, la Europa del futuro continuará siendo una Europa de regiones. Pero se tratará de unas regiones diferentes de las que hemos conocido hasta ahora y, por supuesto, apenas resultarán reconocibles como tales. No obstante, las nuevas tecnologías no reducirán la importancia del espacio y del lugar. En cierta forma, la resaltarán.

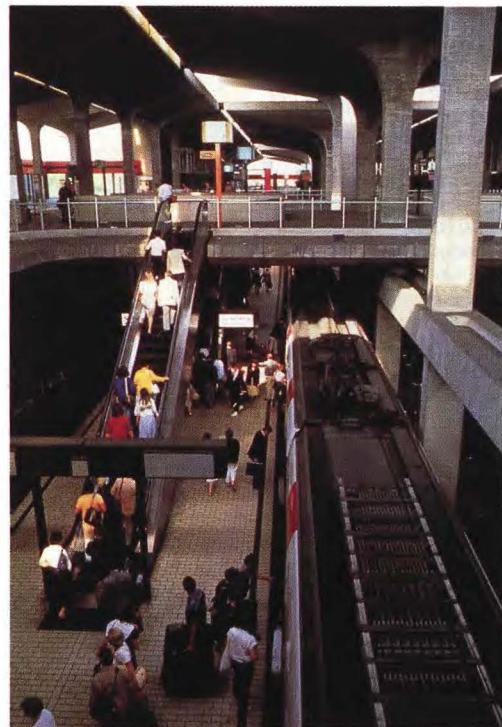
Peter Hall

*Profesor del Departamento de Geografía
de la Universidad de Reading (G.B.)*

1, 2 y 3. En el nuevo espacio europeo, los intercambiadores de trenes, de seres humanos y de información, bajo la forma de conexiones funcionales no definen ya ningún espacio delimitado convencionalmente, extendiéndose a través de un país o a través del mundo. Sistemas de relaciones controladas: en viajes en avión y en trenes de alta velocidad. La infraestructura de las telecomunicaciones tiende a invadirlo todo: la información viaja en el cerebro de la gente así como a través de las líneas de telecomunicaciones, lo que significa acceso al transporte de alta velocidad. A mediados de la próxima década se asistirá al comienzo de una red europea de trenes de alta velocidad que unirán las ciudades a 250/300 Km/h. Para el año 2000, toda una red unirá los principales centros de la Europa Occidental. Bruselas se encuentra en el punto medio entre París y Frankfort, que serán los principales lugares de intercambio del noroeste de Europa.

4 y 5. Los franceses dispondrán de una estación de intercambio en Noisy-Charles de Gaulle-Frankfort, donde la misma línea de T.G.V. prestará servicio al aeropuerto.

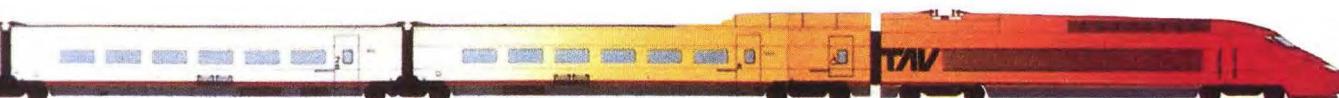
FUENTE: IAURIF. París: Vista de París (pág. 9), núms. 1, 3 (pág. 12), núms. 4, 5 (pág. 13).



4



5



PLANNING A EUROPE OF REGIONS

Europe has always been a continent of regions. The classics of French regional geography and of French sociology already reminded us of that, at the start of the twentieth century: Frédéric le Play's *Lieu-Travail-Peuple* described a group of people, living and working in harmonious ecological adjustment to the land; Vidal de la Blache and his colleagues, in scores of monographs, showed just how such a system of natural regions would arise over the course of centuries; and Patrick Geddes, importing their ideas into the international mainstream of planning thought, demonstrated how these might become the basis of a new art of regional planning.

Half a century later, another generation of European geographers came to question these tenets. Natural regions, they argued, were fantasies of those older geographers' imaginations. Even if there had been such a miraculous adjustment of people to place and place to people, it had occurred long ago. Le Play and Vidal were sentimentalizing and older peasant-agrarian world that was now rapidly being lost. The new reality was the economy of manufacturing and of services. It could be measured and analyzed in rigorous ways, derived from German location theory: from August Weber's analysis of industrial location, based on the precise costs of moving raw materials and product, and from the central place theories of Walter Christaller and August Lösch. The only regions that existed or mattered were the ones that could be precisely bounded in this way.

Thus, by measuring economic indices—the proportion of employment in primary and manufacturing and tertiary industry, the gross product per capita, its composition—planners could define **homogeneous regions** which had broadly similar and distinct economic characteristics, economic potentials, and economic problems. By measuring flows of goods and information, they could measure **nodal regions** which described the influence of urban centres over their surrounding areas. It was not likely that these two regional schemas would agree. Hence, there would also be a need for **programming regions**: regions designed pragmatically, on the basis of judgement and taking into account political and administrative realities, to provide the best practicable basis for planning. Perhaps the best-known of all regional systems—the French economic planning regions, designed as aggregations of the traditional structure of **départements**—was the epitome of this third approach. None, save by accident, had any relationship to the natural regions that Vidal and his colleagues had so painstakingly evoked half a century earlier.

Then came another revolution in urban and regional studies, with its immediate effects on the whole theoretical basis of planning. The political economists presented a view of geographical space that was totally dependent on the behaviour of international capital. Capital was increasingly globalized, as national companies were swallowed up by transnational corporations. New international divisions of labour were the result. Old industrial regions could find themselves decimated as the new controlling companies transferred production

to low-wage third-world countries. The fortunes of a city or a region could no longer be meaningfully understood, save as the reflections of decisions taken in remote corporate boardrooms, in other countries and even other continents. And major political shifts—the creation of the EEC, its subsequent extensions, the achievement of the Single European Market—could be comprehended only in terms of the overwhelming need of international capital to secure ever greater market power. In this new world, the old tools—single-plant industrial location theory, central place theory—appeared as totally outmoded as had the concept of the natural region to a previous generation.

Political economy has triumphed, but in its triumph it has also changed: during the 1980s, it has progressively absorbed the elements of the previous wave of theory, to produce a new kind of analysis that is simultaneously global in its scope, microscopic in its local implications. It provides a very powerful analytic tool, that is producing a new wave of regional studies. But it has left something of a vacuum in regional planning itself: the link, between regional studies and regional planning practice, has not yet been forged. What might such a practice look like within the framework of Europe post-1992?

The first point is that our way of looking at regions must change. There is no longer a restricted set of regions; there is an almost infinite series depending on the particular analytic focus. At the highest level, we can talk of a few **controlling core regions** which are global centres of international finance, corporate control and information production and exchange. They are centred upon a few world cities: within Europe, London, Paris, Madrid, Frankfurt. But these regions are themselves extremely complex. They contain not merely the core controlling functions and a very wide superstructure of producer and consumer services that minister to them, but also many subsidiary functions—routine information processing, research and development—which find particular spatial niches, often at some distance from the centre. Some of these may develop as independent sub-centres of their own: the **Western Crescent** around London, the **Cité Scientifique** south of Paris. They also contain decaying functions and depressed classes, so that these core regions are distinguished by extreme economic and social polarization. So they are by no means homogeneous, and may be divided into further functional sub-units depending on the particular focus.

Similarly, and only a little less complex, we find a larger number of second-level core regions exerting a lesser but still considerable influence over wide regions, or sometimes over an entire smaller nation-state. Europe's long history plays an important role here: it is quite wrong to treat Europe as some **tabula rasa** for the struggles of international capitalism, because long-accumulated histories and power structures and cultures continue to exert an enormous influence. It still matters, for instance, that—with the sole exception of England and France—all European countries achieved their nationhood quite late in history,

and in the process had to bring together powerful forces for provincial independence. That is equally true of Spain, Italy and Germany—the last particularly so, because of the loss of its capital city and the reappearance of a federal structure which gave much power to the provincial level. And if anything, with the appearance of the **Autonomous Regions in Spain** and the devolution of power in France, the tendency is all in that direction. This matters, because—quite contrary to the tendencies at the global level—it gives greater influence and autonomy to cities like Barcelona and Valencia, Lyon and Marseille, Munich and Hamburg, Milan and Naples.

Again, it is impossible to understand the structure of powers and relationships in Europe, even towards the year 2000, without reference to the force of **nationalism** between the **sixteenth and the early twentieth centuries**. It still matters that the Dutch revolted against the Hapsburgs, that the Belgians broke away from the Dutch and the Norwegians from the Swedes, that Austria and Czechoslovakia and Hungary and Poland achieved nationhood at the Treaty of Versailles and Ireland achieved its as a result of the long struggle against English rule. It means that Europe has a score of national capitals that exert a power and influence much greater than their size would suggest. Transnational corporations find it necessary to locate operations there, national airlines hub there, national broadcasting and television corporations broadcast from there. There is thus a strong element of apparent irrationality in the European urban and regional system, which no degree of globalization is likely to erode. Indeed, as events in Eastern Europe so powerfully show, the tendency is again in the opposite direction.

Globalization is thus working in one direction, national and provincial autonomy in another. The great metropolitan cities themselves owe their role to previous eras of colonial and cultural hegemony. London's importance for instance cannot be meaningfully understood save in terms of its unique position as pivot of three great international systems: the old British Empire, the Atlantic or Anglo-American connection, and Europe. But just as these connections developed over centuries, so they can be weakened. The major question for the future is whether Brussels will develop after 1992 as the political capital of the new Europe, a kind of European Washington. The odds are very good that it will. As much of the locus of economic policymaking power shifts there from the national capitals, so the European headquarters of the transnational corporations will follow: they will need to be where the action is. A related question, hardly less important, is the location of the future European central bank. Logically, in terms of existing concentrations of banking and other financial activity, the answer would have to be London or Frankfurt. Whichever city is chosen, together with Brussels it will form the end of a new power axis.

The great cities—the global metropolitan centres, the major regional cities, the smaller national capitals—constitute in some sense the cores of the new European urban-regional system. They do not in any absolute sense

represent two levels of a European urban hierarchy, because of the complex overlap between them. Further, the larger members are themselves very large and complex urban regions, which are spinning off certain functions to sub-regional entities at their own peripheries. This process of deconcentration may take a very extended spatial form. In Britain, it has produced a *belt of growth* that extends diagonally across southern England, on average some 130-180 kilometres from London, from Dorset on the south coast, through the counties of Wiltshire and Oxfordshire and Northamptonshire and Cambridgeshire, to Suffolk on the North Sea. In Germany, it takes the form of strong axis of growth along the main lines of communication from Frankfurt via Mannheim and Karlsruhe to Stuttgart and Munich, with a subsidiary corridor that runs between the same places via Würzburg and Nuremberg. In France, it is producing a similar axis along the Rhône from Lyon to Marseille. And in both France and Spain, there is the remarkable corridor of growth along the entire Mediterranean coast from Monaco to Valencia.

The origins of these growth zones, and their present economic character, are somewhat diverse. But they have two associated points in common. First, they are dominated by medium-sized and smaller cities. Second, they were not major centres of the first industrial revolution. (The sole partial exception to these rules is provided by the Mediterranean seaports of Marseille and Barcelona). They represent a new form of growth based on the successful transition from the industrial to the informational and consumer service economy. They make their living through a conglomeration of activities, some at first sight accidentally associated, that includes research and development, high-technology manufacturing, education and tourism. All benefit from the generally high level of the natural and built environment; these are, as the phrase goes, amenity-rich locations. It would be a mistake to conclude that this is the sole or even the major explanation for their recent success; the precise histories, which research is just beginning to establish, are considerably more complex than that. But amenity did not hinder the process, and in some cases it played a more positive role.

There is one more point about these belts of growth. They are literally that, and so they do not fit comfortably within any conventional regional division of Europe. There is not much obvious point of similarity between the narrow coastal strip of the *Côte d'Azur* or the *Costa Brava* and the peasant society of the foothills behind it. There are some weak everyday functional connections, but not much more. The strong links run in different directions and over much longer distances. This gives a general clue to understanding the new European space: the relationships take the form of functional linkages —the exchanges of goods, people and information, increasingly the latter two—but these no longer define any conventionally-bounded spaces. Rather, expressing the new realities of power and control, they are elastic, extending sometimes across a country or across a world. London

relates to Paris and New York rather than to Manchester or Glasgow. But the reverse is not true: Manchester relates to London, or Nice to Paris, rather more than to its own immediate hinterland. There is a system of upwardly-controlled relationships within national and international space. These are expressed in telephone and fax messages, in letters and parcels, in trips by air and by high-speed train: the nervous connections for the exchange of information, the basic material of the new economy.

Have conventional regional concepts become totally irrelevant, then? Not entirely. What geographers describe as the daily urban system or metropolitan area or functional urban region does still matter for the daily exchanges of people between home and office, home and school. More subtly and perhaps now more importantly, what can be described as a wider daily urban system does matter for routine business exchanges. It can be roughly defined as the limit of a comfortable one-day business journey: say two hours travel, six hours visit, another two hours travel at maximum. It is a kind of limit for the informal, regular exchange of information that may contribute to technical or product innovation, thus defining what the late Philip Aydalot described as the innovative milieu. It is this almost indiscernible system that seems to be defining the limits of the new belt of growth across southern England, which thus represents the outermost extent of London's sphere of influence: the widest tolerable limits of a core region.

Much of this is speculation. We do not yet well understand how such informational entities work. We do know—from work by John Goddard and his colleagues at the University of Newcastle upon Tyne, for the EEC—that there are enormous differences between core regions and peripheral regions in the acceptance and takeup of new information technologies like fax machines, data transmission devices and even basic telephone service. There is happening a process that Gunnar Myrdal once called cumulative and circular causation: in these core regions, the existing concentration of information industries causes a high demand for information technology, but this in turn brings agglomerative effects that lock such activities even more firmly into those regions, reinforcing their comparative advantage. Recent studies of the producer service industries reinforce the point: peripheral regions are becoming steadily more peripheralized. But the term peripheral is to be understood not in a strict geographical sense, which is in any case highly relative; Copenhagen is central to southern Scandinavia (and thus to the Scandinavian economy) but peripheral within Europe; the Nord-Pas de Calais region is peripheral to France but central to the European Communities. Rather, regions are peripheral in the sense that they lack access to information, the critical raw material of the post-industrial economy.

This is not just a matter of infrastructure, which is under the control of national telecommunications agencies. The evidence is that, though core regions have a temporary advantage in the earliest years of a new technology,

the resulting regional differences are soon closed. By and large, telecommunications infrastructure is fairly pervasive; no unit is at a really serious disadvantage, though at any time marginal differences in access and costs persist. It is rather a question of demand, resulting takeup, and consequent synergistic or networking effects. These differences will be far harder to remove.

There is however one other aspect in which infrastructure is important. Information travels in the brains of people as well as down telecommunications lines. That means access to high-speed transportation. In the last quarter-century, that has meant train or car for distances of up to between 300 and 500 kilometres, air beyond that. Now, every day brings new stories of the congestion of European airspace. Better air traffic control, including a coordinated Europe-wide system of flow control, may bring temporary relief; but it will not solve the problem. In the longer run, the solution must lie in transferring the medium-distance trips to high-speed ground transportation, thus clearing the skies for the longer-distance—above all intercontinental—journeys. The mid-1990s will see the beginnings of a European network of high-speed trains, linking city to city at 250-300 kilometres an hour. Paris will be linked to Brussels, Cologne and perhaps Frankfurt as well as to Lyon and Marseille. This latter link may already have been connected to the Spanish system, giving through transit to Barcelona, Madrid and Seville. By the year 2000 or before, an entire network will connect the major centres of Western Europe.

A critical question could be: Which centres? In which order? And how does the new system relate to the old system of air travel? There is no doubt that the first European trunk line will connect Paris, Brussels and Cologne. It will give a head start to these places and to Lille, which will become a major junction point of the new system. Since the line will arrive in Brussels the year after 1992, it will massively reinforce that city's role as capital of the new Europe, particularly if by then the European Parliament has de facto relocated there. But it will need to be interconnected with the trans-continental air system. The French have thought of that: their new by-pass line, taking the TGV round the eastern side of Paris, will contain an interchange station at Roissy-Charles de Gaulle. Frankfurt, where the new line will also serve the airport, is similarly well placed. Brussels lies almost at the midpoint between them. These places will logically become the main interchange points of northwest Europe, greatly fortifying their attractiveness as core cities of the informational economy. London in comparison could find itself literally and metaphorically out on a limb.

So the future Europe will continue to be a Europe of regions. But they will be unlike regions as we have known them, and indeed may hardly be recognizable as such at all. Nonetheless, new technology will not reduce the importance of space and place. In some odd ways, it may actually enhance it.