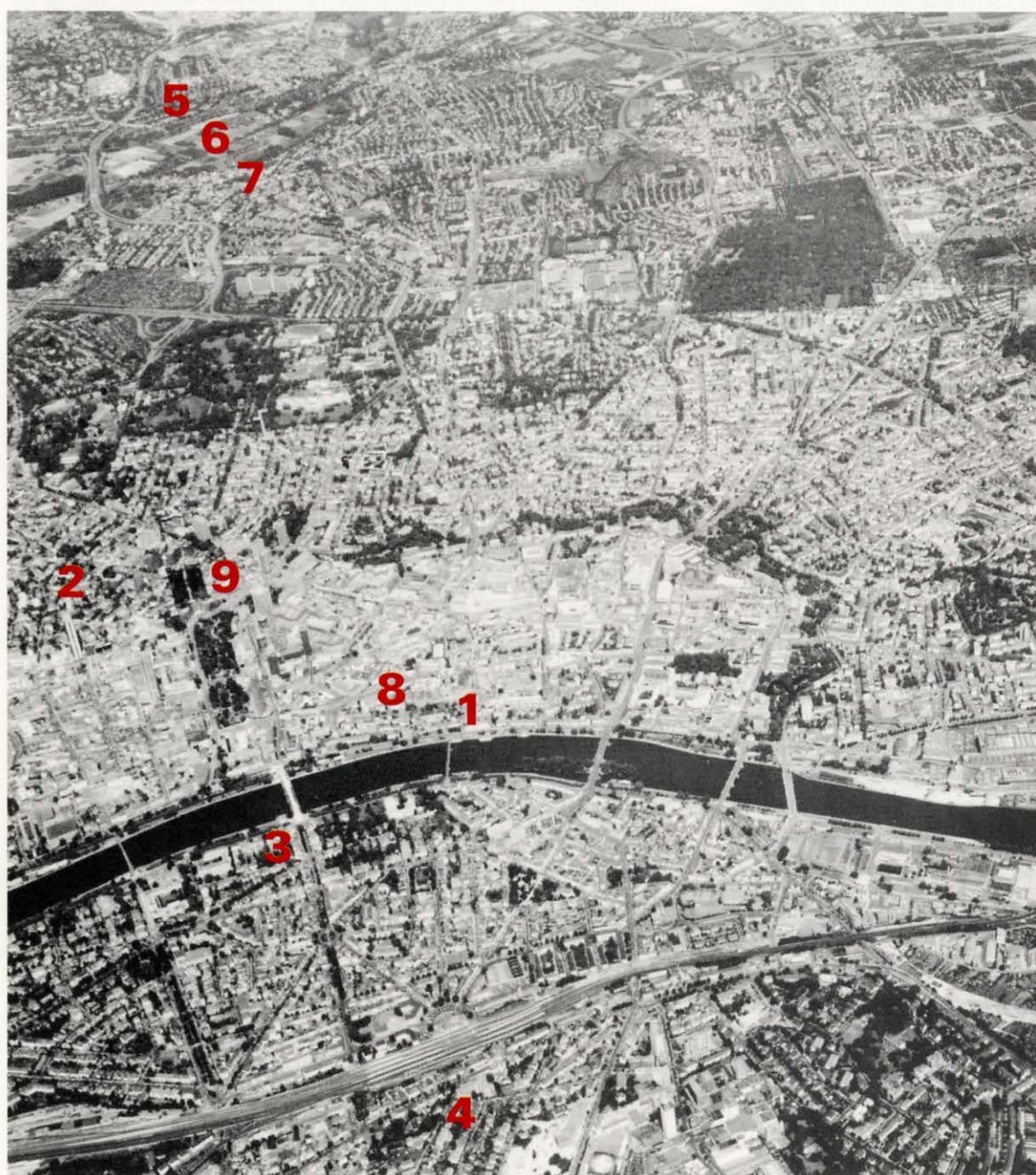


Francfort, la región del Rhin-Meno y la Confederación de la Región de Francfort



Francfort. Vista aérea desde el sur.

1. Römerberg. 2. El "Westend". 3. La orilla de los museos.
4. Sachsenhausen. 5. Barrio del Römerstadt. 6. Valle del Nidda.
7. Ginnheim. 8. Berliner strasse. 9. El centro financiero.

Frankfurt, the Rhine-Main region and the Frankfurt Region Confederation

Germany has a long-standing tradition of municipal autonomy which is stubbornly defended and capable of giving rise to great resistance in the face of any attempt at centralization.

Within this national context the Frankfurt Region Confederation (Umlandverband Frankfurt, UVF) is a model offering a "federal solution" which has crystallized from a situation dominant in the big German conurbations and which makes it possible to wed municipal autonomy and centralization as far as certain functions are concerned.

The Frankfurt Region Confederation is a municipal institution taking in only a part of the almost three million people who live in the Rhine-Main region. That part of the Rhine-Main region included in the UVF comprises the two big cities of Frankfurt and Offenbach plus another forty-one communities lying in the area immediately surrounding these two cities. The UVF covers an area of 1,400 km², and its total population in 1992 was close on 1.55 million with 970,000 registered jobs. The communities in the vicinity of Frankfurt and Offenbach account for more than half the total population of the UVF although, individually, they are much smaller than the two major cities.

The member communities have endowed the UVF with responsibility for planning the region's development, as well as for controlling waste and sewage treatment.

The regional development plan was drawn up by the UVF as a single document passed by the Communities Committee (Gemeindekammer), a body created for this purpose and made up of delegates acting on behalf of each community. This regional plan describes the overall land use model, defining areas earmarked for residential, commercial and agricultural use,

Por causa de un incumplimiento de la Amt für Kommunale Gesamtentwicklung und Städteplanung de Frankfurt am Main del compromiso previamente aceptado al efecto de colaborar con "URBANISMO-COAM" en la preparación de una sección sobre la región urbana de Francfort, los artículos presentados no han sido expresamente redactados para esta publicación por expertos directamente vinculados a los planes o proyectos descritos, como ha sido habitual.

En su lugar, la Revista se ha visto en la necesidad de preparar los artículos publicados a partir de diversos textos enviados alternativamente por el organismo citado y el apoyo de diverso material gráfico obtenido in situ por "Urbanismo".

Los textos publicados son básicamente refundiciones de trabajos elaborados por Martin Wertz (Stadtentwicklung in den eunziger Jahren) y Lorenz Rautenstrauch (Frankfurt und sein Umland).

La planificación regional en Alemania

Alemania mantiene una larga tradición de autonomía municipal, testarudamente defendida y capaz de provocar una resistencia enorme ante cualquier intento de centralización.

En este contexto nacional, la Confederación de la Región de Francfort (Umlandverband Frankfurt, UVF) es un modelo que ofrece una "solución federal" que ha cristalizado a partir de una situación que prevalece en grandes conurbaciones alemanas, y que permite compatibilizar la autonomía municipal con la centralización de algunas funciones.

La Confederación de la Región de Francfort es una institución intermunicipal que engloba sólo una parte de los cerca de tres millones de personas que viven en la región de Rhin-Meno. La parte de la región de Rhin-Meno comprendida en la UVF integra las dos grandes ciudades de Francfort y Offenbach y otras cuarenta y una comunidades situadas en el área inmediatamente circundante a estas dos ciudades. La UVF tiene una extensión de 1.400 km., y en 1992 tenía una población total de cerca de 1,55 millones de habitantes y contaba con 970.000 empleos inscritos. Las comunidades situadas en la vecindad de Francfort y Offenbach acogen más de la mitad de la población total de la UVF, pero individualmente son mucho más pequeñas que las dos ciudades principales.

La UVF ha recibido de sus comunidades miembros la responsabilidad para planificar la ordenación territorial de la región, así como para gestionar el tratamiento de basuras y aguas residuales.

El plan regional de ordenación territorial fue preparado por la UVF en forma de documento único aprobado por el Comité de las Comunidades (Gemeindekammer), órgano creado para esta función integrado por un delegado en representación de cada comunidad. Dicho plan regional traza el modelo global de uso del suelo, definiendo las áreas programadas para uso residencial, comercial y agrícola, parques y huertos. Las comunidades retienen la competencia para redactar sus respectivos planes generales de ordenación urbana.

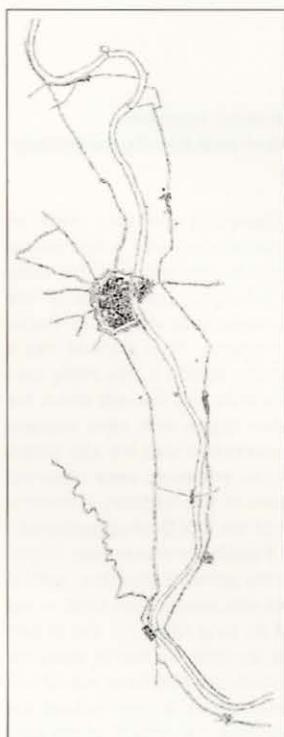
La filosofía básica para el desarrollo y perfilado del plan regional de la UVF emana de los poderes atribuidos al Comité de Comunidades y en la división de responsabilidades entre este comité y

parks and orchards. The communities retain the power to draw up their respective general development plans.

The basic approach to the development and shaping of the UVF's regional plan derives from the powers granted to the Communities Committee and in the sharing of responsibilities between this committee and the individual communities, the main guideline being to attain a reasonable compromise between ensuring and promoting the development potential of the individual communities and safeguarding the interests of the region as a whole.

One of the major points in this process is the extremely close-knit relationship between the city of Frankfurt and the surrounding area.

1806:



1867:



1914:



1939:



1992:



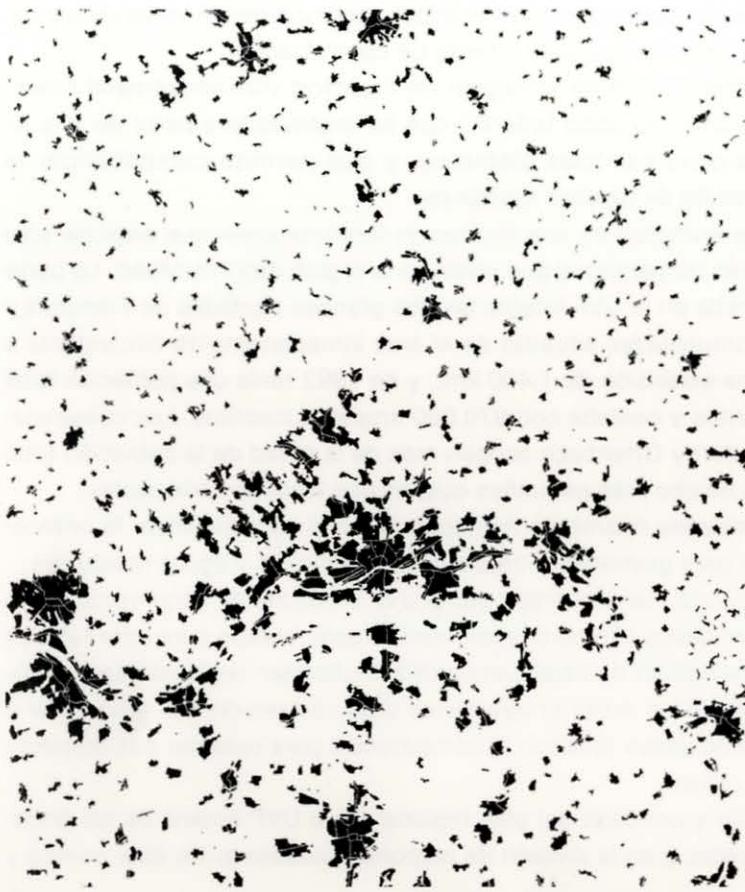
La estructura medieval de la Ciudad Libre de Francfort se conservó hasta la demolición de las murallas en dicho año. El "Mainkai" (muell del Meno) sirve de atracadero y el "Alte Brücke" (viejo puente) representa una conexión importante entre la Alemania septentrional y meridional. Los pueblos a lo largo del Meno y del Nidda se orientan por las carreteras que atraviesan el valle del Meno. En esta época, Francfort tiene aproximadamente 20.000 habitantes.

Francfort, ahora bajo dominio de los prusianos, está rodeada de un círculo de construcciones levantadas sin planificación y muy separadas. Las estaciones de los diferentes ferrocarriles se han agrupado alrededor del centro de la ciudad. La regulación del nivel del agua ha llegado a Francfort, donde se construyen muelles a la altura del actual puerto occidental. La ciudad tiene 80.000 habitantes.

La fase de la ampliación planificada de la ciudad trajo consigo la creación de los barrios construidos al estilo típico del último tercio del siglo XIX ("Gründerzeit"). La estación principal se desplazó hacia el oeste y se construyó el "barrio de la estación". Las grandes empresas químicas se extienden a lo largo de las orillas septentrionales. El "Puerto Inferior" se inaugura poco antes de la primera guerra mundial. El número de habitantes alcanza la cifra de 415.000.

Mientras que, en el norte del antiguo núcleo y últimamente también en Goldstein, se han construido las urbanizaciones satélite del "Nuevo Francfort", la mejora de la infraestructura se queda atrás: el "Puerto Superior", la nave del mercado central y la escuela de Griesheim cambian el aspecto de la población. La primera autopista cruza el Meno. A principios de la Guerra, vivían en esta ciudad 554.000 personas.

La época de la reconstrucción trae consigo la ampliación de la estructura de la ciudad y, en una fase posterior, la construcción intensiva en las áreas exteriores de la ciudad. La industria se extiende por la periferia. La gran cantidad de autopistas, de puentes sobre el Meno y el aeropuerto expresan el importante cambio estructural experimentado en el sector del transporte. En 1946, Francfort tenía 424.000 habitantes y en 1992, 540.000.



Hoy en día, Francfort es el centro de una región con 2-3 millones de habitantes. Dicha región se compone de ciudades y municipios y, cada vez más, experimenta también una fusión funcional.

las comunidades individuales; siendo el principio director la consecución de un compromiso razonable entre la garantía y promoción del potencial de desarrollo de las comunidades individuales y la salvaguarda de los intereses de la región como un todo.

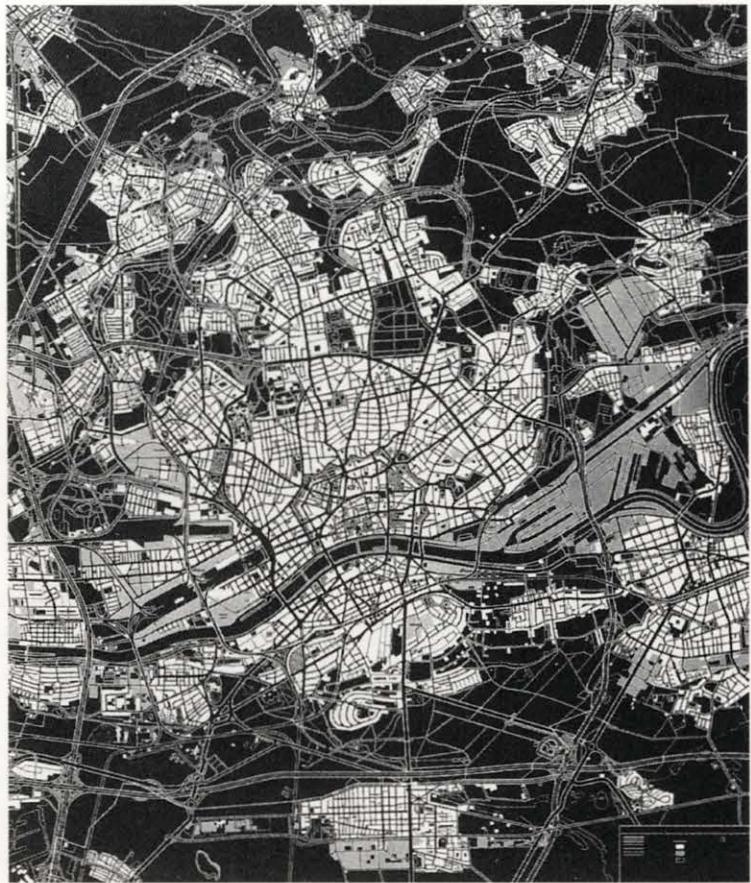
Una de las cuestiones dominantes en este proceso es la relación extremadamente tensa que mantiene la ciudad de Francfort con el área circundante.

El equilibrio entre Francfort y la región circundante

La relación entre Francfort y la región circundante no siempre es armónica, debido a la amplia difusión de los complejos de inferioridad en la corona regional y la arrogancia de Francfort. Esta es una actitud que tiene tras de sí una larga tradición. Francfort fue durante siglos la única ciudad de la región de Rhin-Meno con claras funciones suprarregionales. Fue la ciudad donde los emperadores germanos eran coronados y gracias a esta tradición se convirtió en sede del primer parlamento germano en 1848. La importancia actual de Francfort en el mundo de los negocios, a la escala internacional proviene de su larga historia en el comercio de exportación, su feria comercial y el mercado de valores que se desarrolló a partir de la feria. Estos factores a su vez constituyen el trasfondo a partir del cual se desarrolló el negocio bancario a principios del siglo diecinueve.

Durante el Tercer Reich de Hitler, Francfort perdió su liderazgo, asumiendo Berlín algunas de sus funciones, así como su importancia nacional e internacional, situación que se mantuvo durante treinta años. Sin embargo, terminada la Segunda Guerra mundial, Francfort recuperó sus tradiciones económicas, en particular beneficiándose de convertirse en la sede del Bank Deutscher Länder, precursor del Bundesbank (Banco central alemán).

Estos elementos han contribuido sin duda a cierta actitud de arrogancia que ha llevado a Francfort a ignorar en muchas ocasiones a su región circundante, pero ello también se ha debido a que



Plano de Francfort am Main en que se muestran las zonas sin desarrollar.

The Balance between Frankfurt and the Surrounding region

The relationship between Frankfurt and its surrounding area is not always a harmonious one, owing to the wide-ranging inferiority complexes of the outlying regions as well as to Frankfurt's arrogance. This attitude has a long tradition behind it. For many centuries Frankfurt was the only city in the Rhine-Main region with clear supraregional functions. It was the city where the German emperors were crowned and, thanks to this tradition, it became the seat of the first German parliament in 1848. Frankfurt's present-day importance in the world of business, both at a national and international level, is the result of its long history in the export business, its trade fair and its stock exchange which development out of the fair. These factors in turn formed the background for the growth of the banking business at the beginning of the nineteenth century.

During Hitler's Third Reich Frankfurt lost its leading role with Berlin taking on some of its functions, as well as its national and international importance, a situation which remained for thirty years. However, after

Plano de la ciudad de Francfort.



the Second World War Frankfurt recovered its financial traditions, profiting especially from having become the headquarters of the Bank Deutscher Länder, forerunner of the Bundesbank (German Central Bank).

Such factors have doubtless helped to create a somewhat haughty attitude which, on many occasions, has led Frankfurt to ignore its surrounding area, although this is also due to the fact that, for centuries, the Imperial Free City of Frankfurt was cut off from its hinterland both administratively and economically.

This hinterland, which includes several sizable towns, was made up of principalities which had been growing in power as from the 16th century, pursuing a highly protectionist mercantile policy and later promoting industrial growth.

This in turn led, as a simple survival strategy, to Frankfurt's furthering its supraregional and international role as a commercial and financial centre.

On the other hand, this role meant that Frankfurt's industrialization came about at a relatively late date—also as a result of the rejection by its shrewd merchants, fearful of competition from industry—following its incorporation into Prussia and the loss of its Free City status.

The historical aspect: Urban Development

The late arrival of industrialization, the effects of the new railway system and the traditional dividing-up of farming land among descendants which was practised in the Rhine-Main region had a considerable effect of Frankfurt's relations with its surroundings.

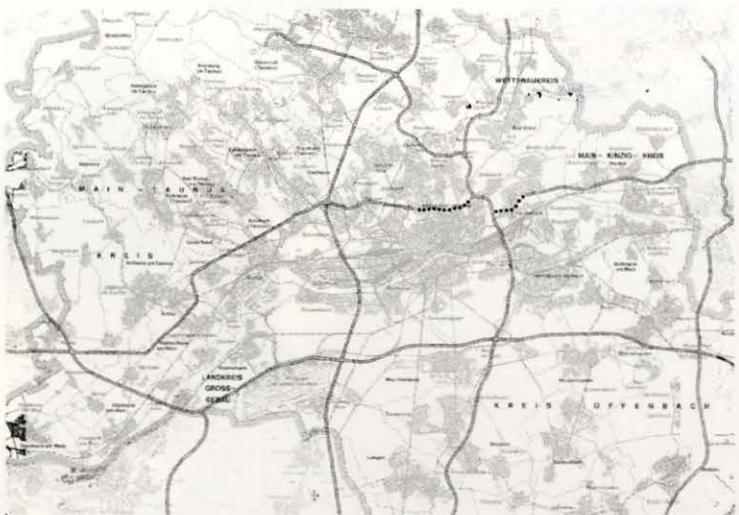
Farmers became factory workers and railway commuters but nevertheless retained their land, built on it and continued to live in their places of origin.

Thus was created the basic poly-central structure pattern containing communities closely linked to the big city but not absorbed by it. This relatively dispersed model is still the pattern today.

Frankfurt's population reached 700,000 between 1960 and 1970.



Francfort a principios de los años 90. En primer plano la Iglesia de San Pablo y al fondo a la izquierda la estación de ferrocarril. El perfil de rascacielos es único en Alemania.



La filosofía tangencial se utiliza para el tratado de autopistas en la región de Rhin-Meno, lo que produce una red que reparte el potencial de desarrollo uniformemente a través de zonas enteras, en contraste con la red de ferrocarril metropolitano que converge en un punto en el centro de Francfort.

la Ciudad Imperial Libre de Francfort fue separada durante siglos de su hinterland, administrativa y económicamente.

Dicho hinterland, incluyendo varias ciudades de buen tamaño, estuvo formado por principados que habían ido acrecentando su poder desde el siglo XVI ejerciendo una política de mercantilismo fuertemente proteccionista, y que más tarde promovieron su propia industrialización.

De esta situación se derivó, como simple estrategia para la supervivencia, el fomento de Francfort de su papel suprarregional e internacional como centro comercial y financiero.

Por otra parte, de dicho papel resultó una industrialización de Francfort relativamente tardía –también consecuencia del rechazo por parte de los diestros comerciantes, temerosos de la competencia industrial– ocurrida tras su incorporación por Prusia y la pérdida de su status de Ciudad Libre.

El aspecto histórico: desarrollo urbano

La tardía llegada de la industrialización, el efecto del nuevo sistema de ferrocarril y la tradicional subdivisión de las fincas agrícolas entre los hijos, practicada en la región de Rhin-Meno, afectó notablemente las relaciones de la ciudad de Francfort con su entorno.

Los granjeros se convirtieron en trabajadores de las fábricas y commuters con el ferrocarril pero, no obstante, retuvieron sus propiedades, construyeron sobre ellas y continuaron viviendo en su lugar de origen.

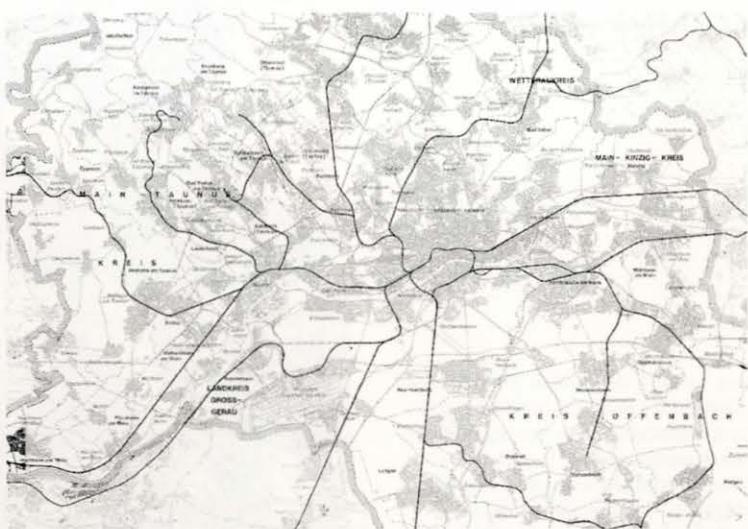
Con ello se creó el patrón básico de estructura policéntrica, conteniendo comunidades independientes estrechamente ligadas a la gran ciudad pero no absorbidas por ésta. Este modelo relativamente disperso aún se mantiene en la actualidad.

Entre 1960 y 1970 la población de Francfort alcanzó los 700.000 habitantes. Los pueblos y ciudades pequeñas circundantes experimentaron un crecimiento explosivo y se transformaron en suburbios residenciales de la ciudad.

En la propia ciudad de Francfort se produjo un firme crecimiento de empleo en el sector servicios, tras recuperarse el anterior status de centro bancario y de negocios.

Ello condujo durante los años sesenta a la preparación de planes urbanísticos basados en esta estructura y orientados al desarrollo integrado de Francfort y su región circundante. El efecto administrativo fue un plan para crear una comunidad única con dos niveles administrativos bastante semejante al modelo de Berlín.

Sin embargo, el rechazo de las comunidades circundantes, reforzado por las bajas tasas de crecimiento económico y demográfico durante los años setenta, boicoteó este concepto.



La red de ferrocarril metropolitano tiene una gran importancia regional. Desarrollada a partir del viejo sistema de ferrocarril suburbano del siglo XIX, irradia hacia el exterior a partir del centro de Francfort, en forma de estrella. No ha conexiones tangenciales.

The small surrounding towns and villages underwent a booming growth rate, being transformed into residential suburbs of the city.

The city of Frankfurt itself saw a steady increase in employment in the services sector after regaining its former status as a banking and business centre.

During the nineteen-sixties this led to development plans being drawn up which were based on this structure and aimed at the integrated development of Frankfurt and its outlying areas. The administrative effect was a plan to create a single community with two administrative levels on the lines of the Berlin model.

However, the rejection by the outlying communities, heightened by the low economic and demographic growth rates of the sixties, put an end to this concept.

The foundation in 1975 of the Frankfurt Region Confederation and the drawing-up of the land use plan as part of its regional development plan meant a return in the Rhine-Main region to the old traditions of urban shape and a polycentral administrative structure.

Basic principles after the Regional Development Plan

The basic concept of the UVF regional development plan (territorial) was defined in the late seventies and early eighties, and was passed in 1985 by the Communities Committee (the UVF's decision-making body made up members representing each of the 43 communities involved).

The plan was passed in 1987 by the Interior Minister of the State of Hesse and has since constituted the project on which all the communi-



ties' activities are based in connection with the development plans.

(It was necessary, while the plan was being drawn up, to deal with 25,000 recommendations, objections and suggestions from the communities and which represented public and private interests.)

The basic principle behind the regional development plan is to support, maintain and further develop the polycentral urban structure of the Rhine-Main region.

This means that the central cities of Frankfurt and Offenbach will receive assistance as regards scheduling reserved land for the building development necessary for its requirements, but steps will be taken to prevent its spreading cancer-fashion.

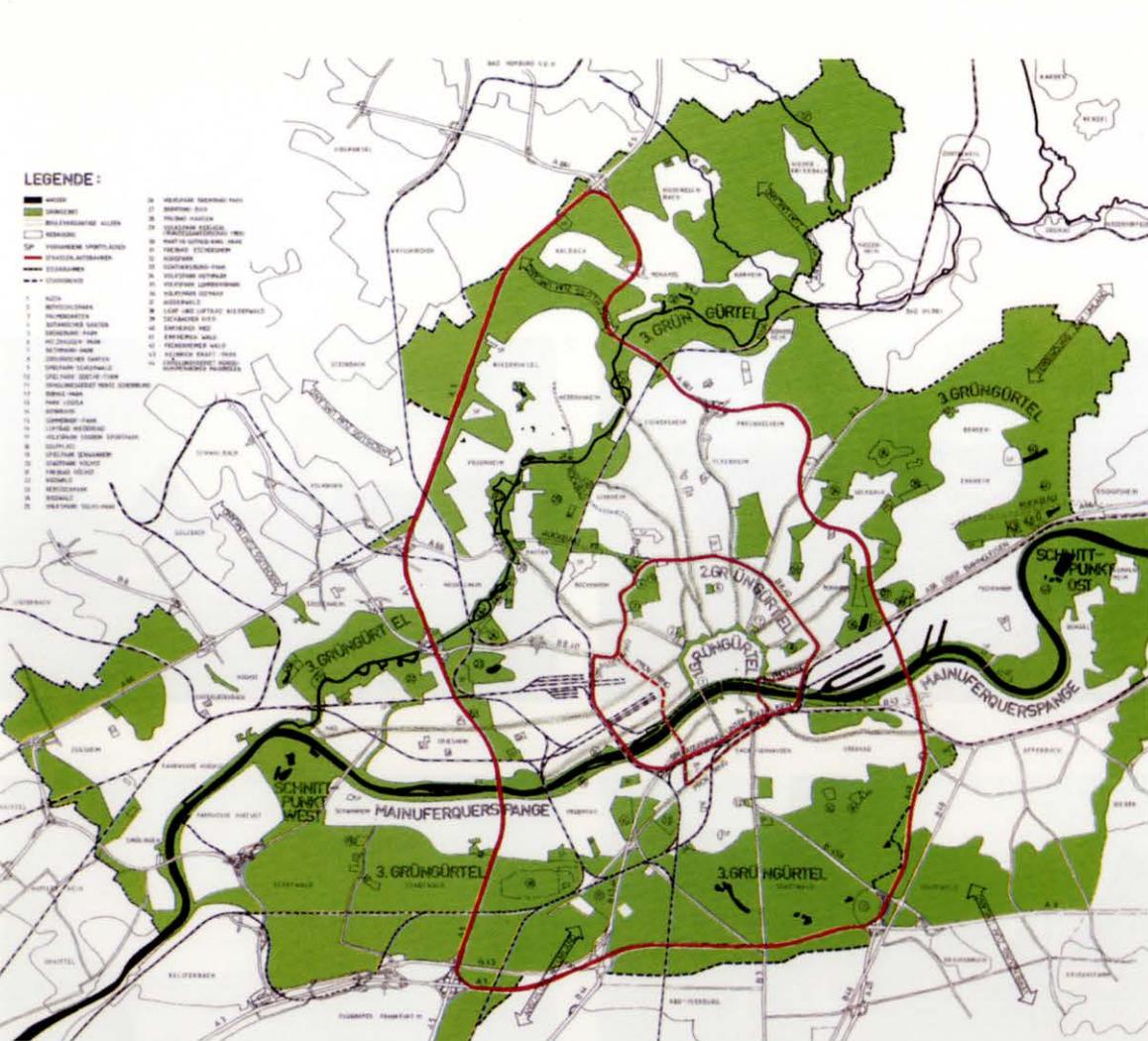
The communities in the surrounding area will be placed in a situation regarding administration and building land allocation (especially for job-creating commercial buildings) in which they can take on a more independent economic role as residential and commercial sites.

An important ingredient of the plan is the so-called "housing standardization". The local differences with regard to past urban development, geography and the quality of transport infrastructure have contributed to making the areas lying to the south, south-east of the two central cities less attractive. The intention is to remedy this situation as soon as possible.

These targets help to highlight the importance of two structural items, namely the transport system and the regional Green Belts.

The regional, metropolitan and underground railway networks have been built following a star-shaped pattern based on the old 19th-century underground railway system

1. Vista aérea del entorno del Ayuntamiento, en dirección SO, y río Meno.
2 y 3. Römerberg.
4. La Vieja Ópera.
5. La estación central.
6. Edificio de fines del XIX en la Kaiser Str, que conduce a la estación central.
7. Principal calle peatonal comercial del centro de Francfort.



Proyecto de Behrens. Esta concepción, junto con una amplia explicación histórica, numerosas ilustraciones y un plano en color, se ha publicado en forma del libro: Till Behrens, "Grüngürtel (cinturón verde)", Frankfurt am Main".

—Conseguir que la ciudad vuelva a ser habitable.

Nueva edición actualizada de 1992, 140 páginas, 38,— DM; disponible a través de "Deutsche Werkbund".

centred upon Frankfurt. (It was planned to link the development areas of the outlying region to this regional public transport network).

In contrast to the major regional traffic routes a "tangent" approach is being applied.

This transport network does not converge upon a point in the centre of Frankfurt with the greatest property value, but aims to spread the benefits of development uniformly over the whole region.

One of the functions of the Green Belts is linked to the regional structural shape. Applying the polycentral approach, whereby independence is to be maintained in spite of interregional dependence, involves preventing an agglomeration process which would lead to the communities being submerged in a shapeless haze of urban development.

Putting the Regional Plan into Practice

The regional development plans (territorial) are intrinsically "framework plans" which define limits and specify tolerances, with the consideration of how and to what extent they are to be filled out remaining an open question. This depends partly on the region's economic and demographic trends.

Other influential factors in the case of the UVF regional plan are the policies put together by the individual communities themselves.

— During the eighties —as a result of the impetus arising out of the European and German unifications and the developments in eastern Europe—the basic economic and demographic conditions were more dynamic than had been expected.

— The objective of the polycentral development policy, namely maintaining and promoting those communities capable of existing on an independent basis, has been confirmed in a striking way.

— The communities in the outlying area have acquired greater self-confidence and, despite the fact that development is bringing an increasing level of functional interdependence to the region, and that parochial policies are less admissible than ever, the changes that have taken place in their social and economic structures are putting major local

La fundación de la Confederación de la Región de Francfort en 1975 y la elaboración del plano de usos del suelo, como parte de su plan de ordenación regional, significó una vuelta en la región del Rhin-Meno a las viejas tradiciones de forma urbana y estructura administrativa policéntricas.

Principios básicos tras el plan regional de ordenación

El concepto básico del plan de ordenación (territorial) regional de la UVF fue definido a finales de los setenta y primeros años ochenta y aprobado en 1985 por el Comité de las Comunidades (órgano decisivo de la UVF compuesto por un miembro de cada una de las 43 comunidades integrantes).

El plan fue aprobado en 1987 por el ministro del Interior del Estado de Hesse y desde entonces ha constituido el proyecto en que se basan todas las actividades de las comunidades en conexión con los planes de ordenación.

(Durante el proceso de elaboración del plan regional fue necesario tratar un total de 25.000 recomendaciones, objeciones y sugerencias recibidas de las comunidades, representantes de intereses públicos y particulares).

El principio básico inspirador del plan de ordenación regional es el apoyo, mantenimiento y mayor desarrollo de la estructura urbana policéntrica de la región de Rhin-Meno. Lo que significa que las ciudades centrales de Francfort y Offenbach recibirán asistencia en la programación del suelo de reserva para su desarrollo edificatorio necesario para atender a sus funciones, pero se impedirá que puedan extenderse como canceres.

A las comunidades de la región circundante se les pondrá en una situación administrativa y de asignación de suelo para la edificación (en particular para edificios comerciales generadores de empleo), en que puedan asumir un papel económico más independiente como localizaciones residenciales y comerciales.

Un ingrediente importante del plan es la llamada "ecualización de domicilios". Las diferencias locales en el pasado desarrollo urbano, geográficas y de calidad de infraestructuras de transporte, han contribuido a hacer que las áreas situadas al sur, sureste y este de las dos ciudades centrales sean menos atractivas. Esta situación se pretende eliminar en cuanto sea posible.

Estos objetivos contribuyen a realzar la importancia de dos elementos estructurales, el sistema de transporte y los Cinturones Verdes regionales.

1, 2, 3 y 4. El agudo contraste del perfil del centro financiero con la ciudad antigua ha dado lugar al apelativo de "ciudad collage" aplicada a Francfort.
5. Contraste de los rascacielos del centro financiero con las bajas edificaciones residenciales del West End.
6. La Universidad en Borkendeimer Landstr.
7 y 8. Nuevos edificios de la Feria.



Las redes de ferrocarril regional, metropolitano y subterráneo se han ejecutado configurando una constelación en forma de estrella basada en el viejo sistema de ferrocarril subterráneo del siglo XIX, cuyo foco es Francfort. (Se proyectó ligar las áreas de desarrollo de la región circundante a esta red regional de transporte público de pasajeros).

En contraste a las vías principales de tráfico regional se aplica ahora una filosofía "tangente". La red viaria proyectada no converge en un lugar del centro de Francfort con el mayor valor inmobiliario, sino que pretende distribuir los beneficios del desarrollo por toda la región, uniformemente.

Una de las funciones de los Cinturones Verdes está ligada a la forma de estructura regional. La aplicación de la filosofía del policentrismo que determina que ha de mantenerse la independencia a pesar la dependencia interregional exige prevenir un proceso de aglomeración que lleve a sumisión de las comunidades en una nebulosa informe de desarrollo urbano.

La puesta en práctica del plan regional

Los planes de ordenación (territorial) regional son intrínsecamente "planes marco" que definen límites y especifican tolerancias, quedando abierta la cuestión de cómo y en qué medida se les da sustancia. Ello en parte depende de las tendencias económicas y demográficas de la región.

Otros factores que influyen en el caso del plan regional de la UVF, son las políticas apoyadas por las comunidades individuales.

— Durante los años ochenta —como consecuencia del ímpetu resultante de las unificaciones europea y alemana y de los desarrollos del este de Europa— las condiciones económicas y demográficas básicas fueron más dinámicas de lo que se esperaba.

— El objetivo de la política de ordenación policéntrica, es decir, el mantenimiento y promoción de aquellas comunidades capaces de existir con independencia, ha sido convalidado de forma ilimitativa.

Las comunidades de la región circundante han ido ganando mayor confianza en sí mismas. Y a pesar del hecho de que el desarrollo arrastra un nivel de interdependencia funcional en la región en aumento y de que las políticas parroquiales son menos admisibles que nunca, los cambios experimentados en sus estructuras social y económicas, pone a los políticos locales relevantes en la posición de obrar de acuerdo con políticas independientes.

Las razones para esta actitud estriban en varios hechos:

— Una parte sustancial de la población ahora residente en tales comunidades llegó a las mismas durante los últimos veinte años y es de clase media y rentas altas. Sus intereses son importantes para las comunidades.

— Las comunidades están cosechando en la actualidad una proporción notable del éxito económico de la región: tienen unas tasas de crecimiento del número de empresas instaladas dentro de sus límites administrativos excepcional así como el número de empleos.

— Este desarrollo está eliminando las anteriores diferencias entre la gran ciudad, con su orientación suprarregional, nacional e internacional y una región circundante que fue sólo un área dormitorio de la gran ciudad, o, en el mejor de los casos, una localización de negocios sólo de relevancia regional.

La región circundante se ha convertido ahora en una localización para empresas que operan a los niveles suprarregional e internacional; lo cual no ocurre a expensas de Francfort pues su función central está asimismo creciendo en importancia.

— Las presiones económicas y demográficas están en efecto provocando cierta forma de "ecualización domiciliaria", proceso que se ve apoyado por una gradual mejora en las infraestructuras de áreas antes retrasadas.

— Los emplazamientos programados para usos comerciales, tanto en la ciudad como en el área circundante están siendo ocupados rápidamente en desarrollos de densidad alta por empresas prestigiosas, relativamente prósperas; experimentándose una evolución del uso pródigo del espacio a otro más intensivo. La contrapartida sin embargo, es la tendencia al desplazamiento de las

politicians in the position of acting in accordance with independent policies.

The reasons for this attitude revolve around several points:

— A substantial part of the population now living in these communities has arrived during the last twenty years, and is high-income-bracket middle class. Their interests are important for the communities.

— The communities are currently reaping a notable proportion of the region's economic success: they have exceptional growth rates as regards the number of firms set up within their administrative boundaries, as well as the number of jobs.

— This development is doing away with the former differences between the big city, with its suprarregional, national and international orientation, and a surrounding area which used to be only a dormitory area for the city or, at best, a business site of merely regional importance.

The surrounding area has now become a site for firms operating on suprarregional and international levels, but this is not taking place at the expense of Frankfurt as its central function is likewise growing in importance.

Economic and demographic pressures are in fact resulting in a certain kind of "housing standardization", a process supported by a gradual improvement of infrastructures in formerly poorly developed areas.

— The scheduled sitings for commercial uses, both in the city and the surrounding area, are being swiftly taken over by renowned, relatively thriving firms for high-density development schemes, thus the prodigal use of space is evolving into something more intensive. This in turn, however, is resulting in a trend whereby less prosperous firms are moving away, not only from the city itself but from the neighbouring communities to other, more distant parts of the region, or to other regions. This means a restriction on the jobs available in the region and, consequently, on the work market, especially as far as unskilled workers are concerned.

— Despite the housing shortage and the high rate of immigration, those areas earmarked for residential use in the regional plan are taking longer to be occupied than the commercial areas. People who arrived here in the last twenty years prefer to remain in their own communities. Furthermore, they are hostile to the increase in traffic and get angry when a view is spoilt or when a field where they used to walk is built on.

Apart from the fact that local politicians take great account of these reactions by the electorate, their concern over the imbalance between the costs of development in the residential areas and the fiscal revenue they generate favours a policy aimed at more intensive residential sitings in areas



Entrada al metro junto a la Universidad.



Nuevos edificios suburbanos de oficinas.



which have already been developed, and also at moving the population growth to more distant parts of the region where the transformation of the social, and therefore public, structure has yet to begin.

— In this sense, the Green Belts are still playing an important and extremely topical role due to the growing awareness of the importance of environmental matters. Nevertheless, they are being put under threatening pressure to plan extensions to commercial uses in particular.

The aim of giving priority to enlarging the region's public transport system so as to serve the scheduled development areas, and of planning urban development in such a way as to adapt it to the star-shaped structure of the metropolitan and underground networks, has so far only been partly achieved due to competition in the form of private cars and the dense roadway network placed at their service.

However, strong resistance has already been aired against further extensions to the roadway network and this, together with the acknowledgement that the current railway pattern, which radiates outwards from Frankfurt, is unrealistic in a truly polycentric urban structure, has highlighted the need to provide efficient, transversally-running railway links at the service of the polycentric structure.

In general terms there are no longer any reasonable doubts that considerable benefits are offered by a polycentric or decentralized urban system—which corresponds to similarly decentralized administrative and decision-making processes—at least so long as realistic concepts and efficient institutions are available to deal with issues of interdependence and common interest.

empresas menos prósperas, no sólo de la ciudad propiamente dicha sino de las comunidades vecinas, hacia otras zonas más distantes de la región, o de otras regiones. Ello provoca una restricción de empleos disponibles en la región y en consecuencia el mercado laboral, especialmente para obreros no especializados se está estrechando.

— A pesar de la escasez de vivienda y la alta tasa de inmigración, las áreas asignadas para uso residencial por el plan regional se están ocupando con mayor lentitud que las comerciales. La gente que llegó a la región en los últimos veinte años prefiere permanecer en sus propias comunidades. Además, están en contra del crecimiento del tráfico y se enojan cuando se les estropea una vista o se construye en el campo por donde solían pasear.

A parte de que estas reacciones del electorado son muy tenidas en cuenta por los políticos locales, la preocupación de éstos por el desequilibrio entre los costes de desarrollo de las áreas residenciales y los ingresos fiscales generados por éstas, opera en favor de una política a favor de unos asentamientos residenciales más intensos en áreas ya construidas y, también, al desplazamiento del crecimiento poblacional hacia las zonas más distantes de la región, donde la transformación de la estructura social, y por tanto pública, aún no ha comenzado.

— En este sentido, los Cinturones Verdes continúan jugando un papel importante y extremadamente topical, debido a la creciente concienciación por la importancia de las cuestiones ecológicas. Con todo sufren la presión amenazante para programar, en particular, extensiones de los usos comerciales.

— El objetivo de dar prioridad al desarrollo del sistema regional de transporte público para servir a las áreas de desarrollo programado y de planificar la ordenación urbanística ajustándola a la estructura en forma de estrella de las redes metropolitana y de metro, se ha conseguido hasta el momento sólo en parte, debido a la competencia del coche privado y a la tupida red viaria puesta a su servicio.

Sin embargo, se ha planteado ya una fuerte resistencia a ulteriores extensiones de la red viaria y ello unido al reconocimiento de que el patrón actual de la red de ferrocarril, que irradian desde Frankfurt hacia el exterior, es ilógico para una estructura urbana auténticamente policéntrica, ha puesto de manifiesto la necesidad de proveer conexiones por ferrocarril eficaces, de trazado transversal, al servicio de dicha estructura policéntrica.

Hablando en general, ya no hay dudas razonables de que un sistema urbano policéntrico y descentralizado, que se corresponda con procesos de toma de decisiones y administrativos asimismo descentralizados, ofrece beneficios considerables, al menos mientras se disponga de conceptos realistas e instituciones eficaces para tratar las cuestiones de interdependencia e intereses comunes.