



MUNICH

CIUDAD MODELICA

Basada en su estructura radial de la Edad Media, uno de sus principales objetivos es lograr una densificación cualificada

La configuración urbanística de esta ciudad alemana y su innovadora política de viviendas e infraestructuras cara al futuro son el tema central de este artículo. El primero de un amplio e interesante reportaje dedicado a la capital bávara y a su región, en el que también se explica en qué consisten los ambiciosos proyectos de planificación existentes para el centro de la urbe y la nueva ciudad de ferias de Riem.

AUTORES: Ulrich Jäger.

Ingeniero y arquitecto.

Klaus Schussmann.

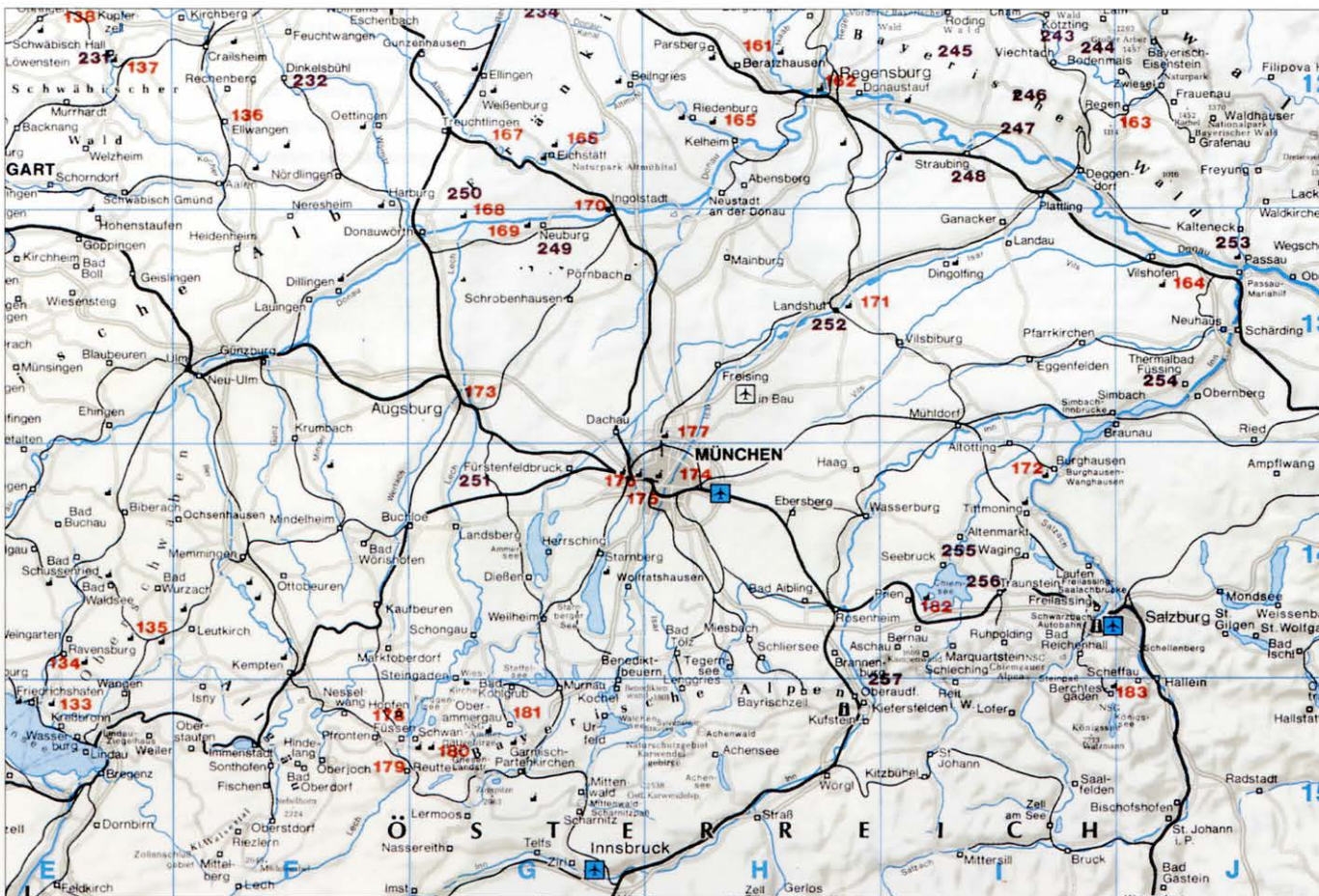
Economista.

COORDINADOR DE LA SECCION:

Abel Enguita.

Las ciudades tienen su propia historia, pero, a pesar de ello, muchas, quizá demasiadas, terminan por ser parecidas. Munich pertenece al círculo de aquellas que han podido conservar y desarrollar su identidad. Su historia se remonta a más de siete siglos, durante los cuales estuvo dirigida por príncipes, duques y reyes

que dejaron sucesivamente su huella. La estructura, sobre todo de la ciudad vieja, y un gran número de edificaciones son testigos de esa historia. Además de los ejemplos góticos individuales, el estilo renacentista, barroco, rococó y clasicista se puede encontrar en los edificios públicos de las épocas pasadas. Pero Munich no es un museo,



A la izquierda, imagen de la ciudad vieja, llena de edificios públicos góticos, barrocos, renacentistas y rococós. Plano de Munich, que ocupa una posición aislada en la Alemania del Sur (a la derecha)

sino una ciudad muy viva. Es el centro de una región económica con un desarrollo impetuoso, sobre todo después de la segunda guerra mundial. Tras las destrucciones causadas por ella no se intentó realizar una ciudad moderna, totalmente nueva, sino que se buscó engarzar con la tradición arquitectónica del pasado. Se renunció expresamente a una edificación en altura, así como a una red de autopistas internas, y las reconstrucciones y edificaciones nuevas se hicieron rindiendo honor a lo "típico de Munich" (Uli Zech, director de urbanismo de Munich de 1970 a 1992).

Otra característica adicional de la ciudad es su posición aislada en la Alemania del sur, rodeada de una zona fuertemente rural. La densidad de la ciudad construida encuentra su compensación natural en un entorno prealpino de alto valor turístico. Su estructura urbana y sus grandes posibilidades de uso, así como el territorio circundante, han convertido a la región de Munich en una zona privilegiada para vivir y trabajar.

Desarrollo de la población y la política de viviendas

Un claro objetivo político de la ciudad de Munich es estabilizar paulatinamente la población. Los criterios de desarrollo urbano pretenden mejorar las viviendas y en general todas las condiciones de

vida. En la actualidad, Munich cuenta con una población de 1,3 millones de habitantes, caracterizados por una elevada movilidad. Cada año llegan a la ciudad entre 100.000 a 140.000 personas, entre 10.000 y 20.000 más que las que se van. El excedente de la ciudad (unas 1.000 personas) aumenta con los movimientos migratorios, proporcionando un crecimiento de la población entre 11.000 a 21.000 habitantes. Desde hace tiempo hay una tendencia a la suburbanización, que se ha visto sobrecargada en los últimos años con un saldo de inmigración positivo.

En cuanto a la política de viviendas, siempre ha tenido una importancia primordial en la planificación del desarrollo de la ciudad. Tras la fase de reconstrucción después de la guerra vino una época récord para la vivienda en la que se construyeron 20.000 unidades al año, destinadas a gente joven y también a inmigrantes, alcanzándose en el año 1971 una punta de 44.000 viviendas de nueva construcción. Como en otras ciudades, en Munich también se desarrollaron zonas de gran concentración, como Perlach, con 80.000 habitantes. Desde 1979 se desarrolló un programa de adquisición de viviendas, cuyo objetivo actual se sitúa en 6.000 unidades, de las cuales 1.000 son sociales, con recursos públicos y alqui-

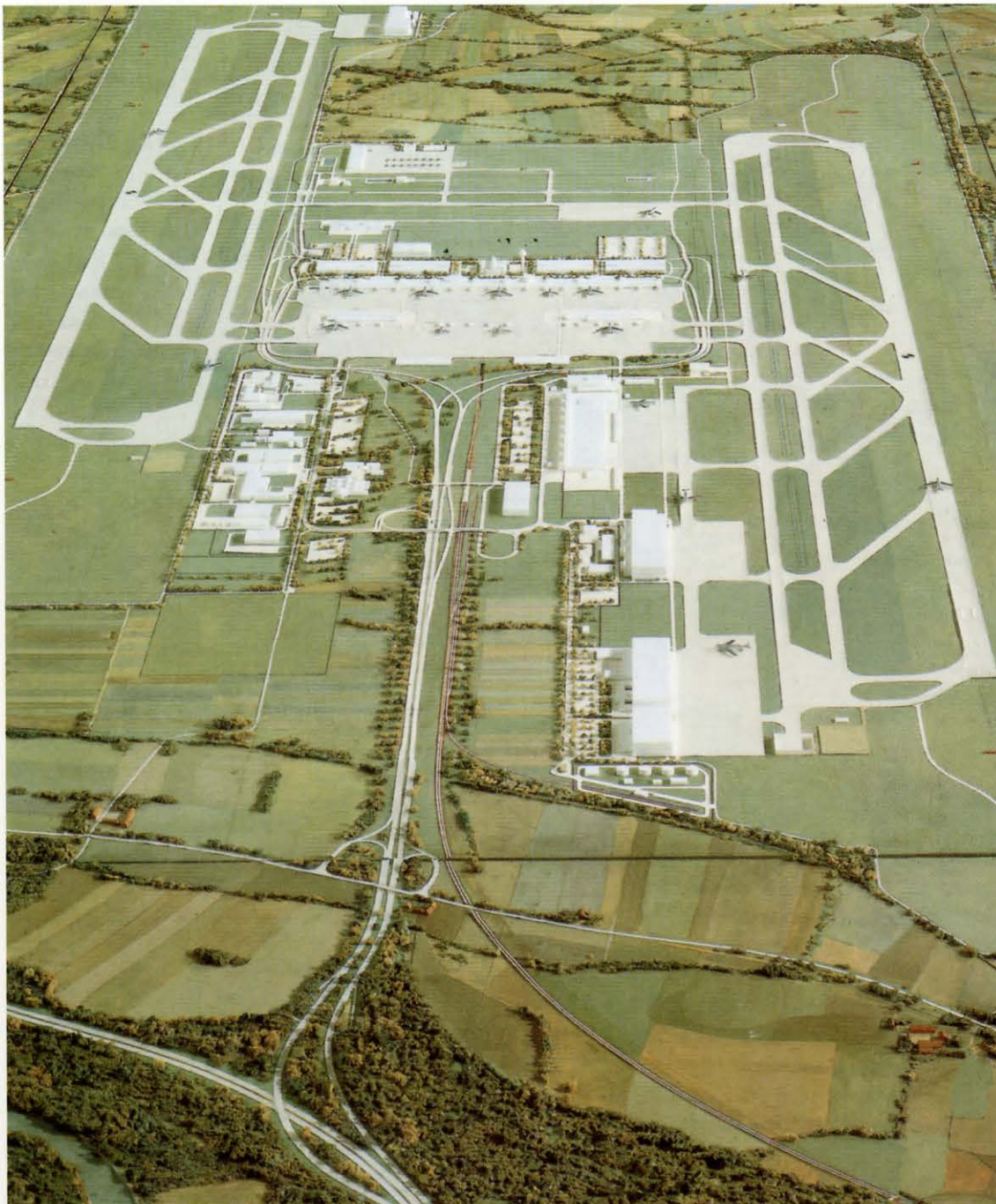
Su estructura urbana, sus grandes posibilidades de uso y el territorio circundante, han hecho de esta región una zona privilegiada para vivir.

leres fijos. La necesidad de crear viviendas es elevada y se ha convertido en un problema serio debido a las cifras de inmigración mencionadas anteriormente, a las mayores exigencias de superficie (en el momento actual se sitúan en los 36 m² por habitante, mientras que en 1972 eran de 26 m²) y a la menor oferta de suelo edificable.

Situación económica

Sólo después de la guerra, Munich se convirtió en un centro económico importante en el sur de Alemania. Hoy día, después de la reunificación de Berlín, es el centro industrial más importante del país, disponiendo de una moderna mezcla de actividades productivas. En alta tecnología y en el sector electrónico, la ciudad tiene rango europeo; en el de seguros y medios de comunicación, Munich es el número uno del país. Como sede

MUNICH, CIUDAD MODELICA



Maqueta del nuevo aeropuerto de Munich donde se ve una panorámica general del mismo

bancaria, ocupa la segunda plaza después de Frankfurt, y además es una ciudad importante en moda y dispone de un sector servicios de alto valor. Por ejemplo, sus cervecerías, mundialmente conocidas, no sólo aportan una importante contribución económica, sino que confieren a la ciudad tradición e imagen. Además, Munich es escenario de numerosas

sedes sociales, como la europea de las patentes, y también de asociaciones y administraciones principales. Como ciudad cultural, enclave de tráfico y reconocido centro científico, posee un importante atractivo y produce efectos sinérgicos para las actividades económicas.

La oferta de trabajo tiene un valor especial. Tres universidades y una lista de escuelas especiales de oficios (con unos 100.000 estudiantes) garantizan un elevado nivel de cualificación de los licenciados. Munich es también sede de importantes ferias y congresos internacionales, y gracias al panorama de la ciudad y a su situación, se ha convertido en una de las ciudades de Europa más visitadas. En su antiguo aeropuerto se van a levantar nuevas instalaciones de ferias y congresos

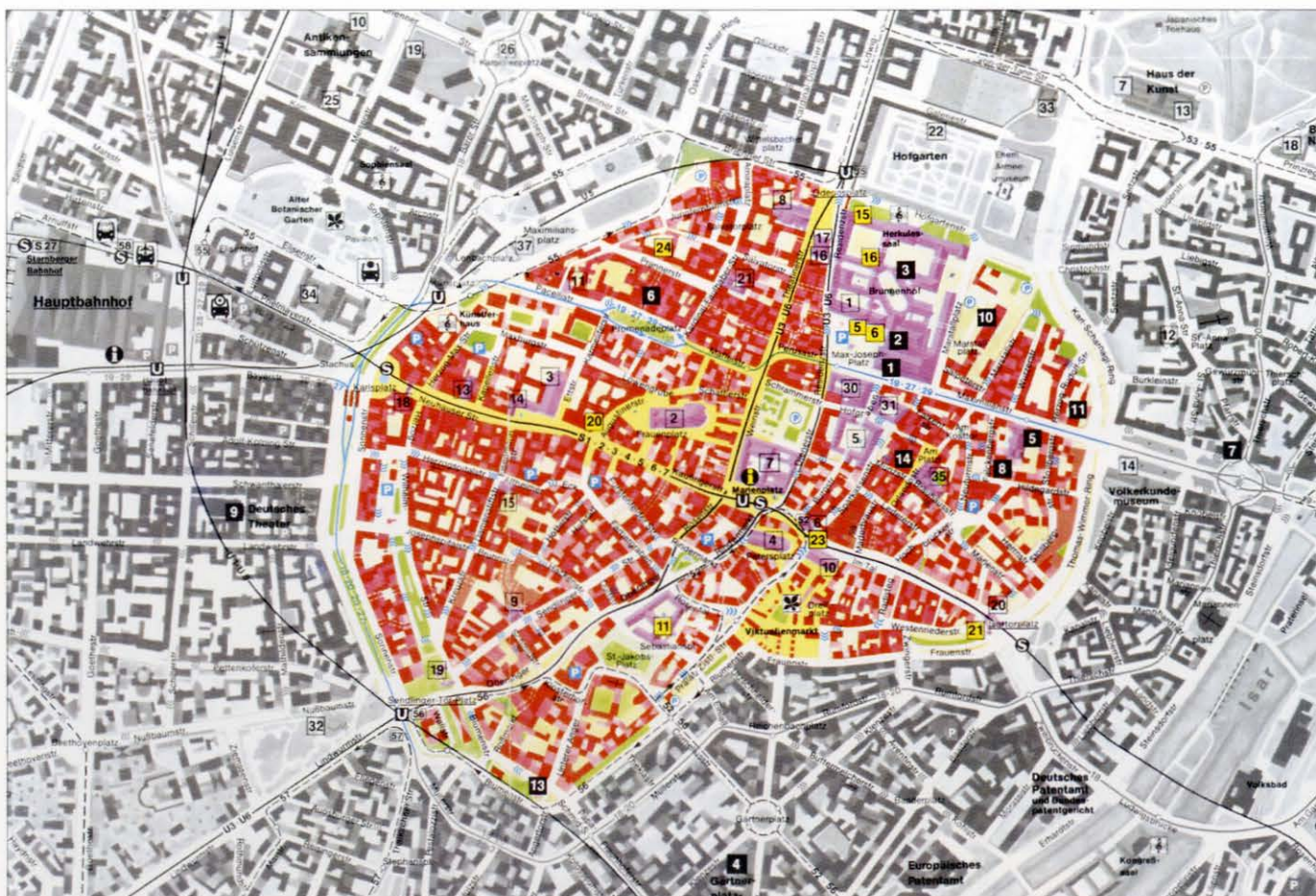
(ver el artículo de Bauernschmidt). El nuevo, de mayor capacidad, y las grandes posibilidades de construcción fortalecen su posición. Además, la ciudad se encuentra unida a la red de ferrocarriles de alta velocidad europea, y también a un sistema de autopistas de gran capacidad.

Munich ofrece unos 850.000 puestos de trabajo a 550.000 habitantes de la localidad, con lo que se convierte en el centro de trabajo de la región y padece por tanto las correspondientes necesidades de tráfico que esta circunstancia acarrea.

La situación en el sector industrial está marcada por el cambio estructural que se está llevando a cabo a nivel mundial, y también por una falta, a corto y medio plazo, de superficies utilizables para usos industriales que necesitarían alrededor de 800 empresas como terreno para desarrollar sus actividades y para almacenar material. De ahí que los precios del terreno sean elevados y el sector industrial, cuya oferta de empleo se ha reducido al 25 por ciento del total, se esté desplazando hacia la región o incluso todavía más lejos.

Ahora bien, tales pérdidas se verán compensadas por el sector servicios, en fuerte expansión. La crisis actual de las estructuras económicas encuentra

Hoy día, es el centro industrial más importante de Alemania, con una moderna mezcla de actividades productivas.



Plano del área central de la ciudad. En él resalta claramente su estructura radial y el perímetro del amurallamiento de la Edad Media

su expresión en un paro del 6 por ciento, cifra que incluso es ventajosa si se la compara con otras ciudades de Alemania y de Europa.

Segunda alemana en densidad

La configuración urbana de Munich se basa en la estructura radial de la Edad Media, y se caracteriza por una expansión rápida y amplia después de la segunda guerra mundial. Es significativa la recuperación y mantenimiento de elementos históricos de la ciudad antigua, así como la utilización de la superficie de la ciudad para construir viviendas, sobre todo en la parte exterior. El territorio urbano ocupa 310 km², y en relación al número de sus habitantes la ciudad está comprimida. Dentro de las grandes ciudades alemanas ocupa el segundo lugar, después de Berlín. Un 56 por ciento de la superficie urbana sufre un exceso de construcción.

La ordenación espacial está marcada por la ciudad antigua en la zona interior, con todas las funciones de la City, tales como comercios al por menor, oficinas de la administración y centros culturales. Más de 9.000 personas viven en este distrito. El distrito anexo, la mayor parte construido antes de la guerra mediante edificios de varios pisos, es el más urbano de la ciudad, con 500.000

habitantes. En él también hay empresas pequeñas, locales comerciales y administrativos. Los distritos de nueva construcción, creados tras la guerra, se extienden hasta el borde de la ciudad. En el 11,5 por ciento de la superficie urbana de las zonas mencionadas se concentran un 68 por ciento de la infraestructura, un 52 por ciento de los puestos de trabajo, un 65 por ciento de la industria de consumo y un 70 por ciento de la superficie de ventas. En las zonas exteriores de Munich vive el 62 por ciento de la población, que para muchos significa largos desplazamientos y bastante tráfico para la ciudad.

El elevado grado de edificación y la necesidad de no reducir más los espacios libres por razones ecológicas, provocan cuellos de botella a la hora de disponer de nuevas superficies edificables. En el futuro éstas sólo se podrán obtener a través de reestructuraciones como la del aeropuerto de Riem, que habrá quedado libre mediante el cambio de utilización de antiguas superficies de los ferrocarriles estatales, o liberando viejos cuarteles.

Apuesta por el transporte público

El tráfico está determinado por los deseos individuales de movilidad y por las circunstancias particulares de la ciudad. Cada vez menos personas viven

La ordenación espacial se encuentra marcada por la ciudad antigua en la zona interior, con todas las funciones propias de la city.

en las proximidades de sus lugares de trabajo o donde estudian. Hecho extensible a toda la región, y que agranda el problema. Al mismo tiempo existe una demanda que exige viviendas cada vez más grandes y mejores condiciones de vida, no menoscabadas por el tráfico.

La circulación individual se realiza por una red de carreteras radiales y circulares. En los momentos de tráfico más intenso se produce una amplia sobrecarga. Los distritos internos de la red central de la ciudad son el objetivo de una profunda reducción del tráfico. En el centro las zonas peatonales se van extendiendo, y en las áreas de vivienda la velocidad está limitada casi totalmente a 30 km por hora.

Las restricciones al aparcamiento cada vez son más severas (de dentro afuera de la ciudad), y van encaminadas a limitar la circulación no necesaria por motivos económicos. Ahora bien,



La buena calidad de la vivienda constituye una condición competitiva muy ventajosa para Munich

sólo se podrán poner mayores limitaciones a la circulación individual, sobre todo en la zona centro, con una oferta de transporte público mayor y más completa. Así, los 410 km de ferrocarril metropolitano, en particular en la zona regional; los 75 km de metro; los 80 km de tranvía y un amplio sistema de autobuses, podrán asegurar que el 75 por ciento de las visitas del centro se harán con transporte público.

Tejido urbanístico común

La capital bávara, Munich, está entrelazada profundamente y de muchas maneras con la zona circundante. Citarémos como ejemplo los servicios de infraestructura, no sólo en el ámbito cultural y escolar, sino también en el de suministro de materiales como agua o gas, y eliminación de aguas residuales o basuras. De igual forma, región y ciudad están interrelacionadas mediante

intercambios entre viviendas y trabajos, así como en actividades culturales y de ocio realizadas al aire libre.

Por ello se ha desarrollado una interdependencia que requiere una regulación y unos acuerdos para su perfeccionamiento. Con este fin se ha creado una sociedad de planificación regional, creada para asegurar la unión de objetivos entre la ciudad y la región. De esta forma, los objetivos regionales de planificación tienen en cuenta plenamente los objetivos comunes básicos.

Perspectivas, estrategias y proyectos

En los últimos años las condiciones básicas para el desarrollo de la ciudad se han modificado mucho. La política futura de desarrollo se debe ajustar a tales cambios, si bien las ideas actuales poseen grandes incertidumbres.

Con las bruscas transformaciones que ha sufrido la Europa del Este y del Sur y la situación que atraviesa el Tercer Mundo, las emigraciones motivadas por razones económicas (a diferencia de las de décadas anteriores, en las que básicamente se buscaban trabajadores extranjeros) cobran una especial importancia. Debido a que la situación económica de esta ciudad – en comparación con otras alemanas y europeas –, es relativamente buena, y a que la

tendencia de la emigración actual es dirigirse hacia las concentraciones urbanas más que hacia el campo, la emigración hacia Munich va a ser más importante que la de otras urbes.

Una vez que haya pasado la crisis de estructuras de la Unión Europea, que la situación económica se vaya saneando y se vean impulsos de crecimiento como resultado de la integración alemana, la región entera de Munich y la ciudad en sí se encontrarán en una situación muy favorable. Su conveniente ubicación y la gran calidad global tanto de infraestructura como del mercado de trabajo, de la vivienda y del medio ambiente, le otorgan unas condiciones competitivas muy ventajosas. La apertura al Este supone menos fricciones para Munich (en cuanto a la creciente competencia de la importación y la posibilidad de trasladar los centros de producción a zonas de mano de obra más barata), debido al elevado valor de su industria. A medio y largo plazo, cuando los estados del Este ganen en potencial de compra, Munich podrá conseguir grandes cuotas de mercado (Informe Opinión 1993) gracias a su estructura económica.

Como aspecto negativo hay que destacar que las consecuencias de la unión alemana se notarán en la política de la ciudad, principalmente en las limitaciones financieras. En cuanto a las

Objetivo principal

de la política económica

municipal, es conseguir

un mercado de trabajo

estructuralmente equilibrado.



La capital bávara es una ciudad de la moda que disfruta de un comercio de elevada calidad

migraciones procedentes de la parte oriental del país, Munich parece menos afectada que el norte de Alemania, donde sí se están acusando aglomeraciones. Pese a ello, Hamburgo y Berlín están recibiendo nuevos impulsos, de manera que la competencia dentro de la propia Alemania va en aumento. Ahora bien, la competencia local no crece sólo dentro del país; en el futuro la región de Munich tendrá que competir por lograr puestos de trabajo con otras ciudades como Milán, Lyon, Zurich, e incluso Praga y Budapest.

Decisiones locales innovadoras

Un objetivo principal de la política económica municipal es conseguir un mercado de trabajo estructuralmente equilibrado. Para ello hay que lograr reducir la tasa de desempleo, y también que la oferta de puestos de trabajo y el nivel de preparación del personal se adapte continuamente a las estructuras solicitadas por el mercado. En cuanto a la política de cualificación, hay que poner un énfasis especial en el caso de la mujer y los inmigrantes. Es preciso reconocer a los ciudadanos no alemanes su cualificación profesional, en el marco de la integración europea.

El cambio de las estructuras, cuando finaliza el empleo industrial masivo, sólo

se puede compensar mediante una combinación de industria de alta tecnología – ya existente en Munich y ampliada con nuevas áreas innovadoras futuras con sus redes de distribución – y a través de una estructura amplia del sector servicios, de las manufacturas y de la pequeña industria. Por supuesto, hay que intentar mantener la industria productiva y los puestos de trabajo que ella conlleva, pero eso no debe obstaculizar que se lleve a cabo el cambio de las estructuras.

La gestión municipal del suelo, teniendo en cuenta la oferta cada vez más escasa, debe entenderse como un instrumento de dirección de los cambios estructurales. La densificación de las zonas industriales y de oficinas y la urbanización de las superficies a reestructurar son un instrumento importante de la política local de la ciudad.

Un desarrollo de la economía orientado hacia el futuro ha de tener en cuenta las innovaciones de productos y procesos. Munich goza en este sentido de una buena posición de partida gracias a su capacidad de investigación y a la elevada cualificación de su fuerza de trabajo. Una estructura económica mixta, con muchas ramas económicas innovadoras, produce sinergias y procura el punto de partida para nuevas empresas. La proximidad entre escuelas especiales y centros de

Los asentamientos empresariales y las zonas industriales se orientarán bajo criterios ecológicos, que también influirán en los materiales de construcción de los edificios.

investigación refuerza tal efecto. Asimismo, la política de fomento de la tecnología y la necesidad de su transferencia tiene un papel esencial. La ciudad debe jugar un papel más importante que hasta ahora, como iniciadora, soporte y moderadora. La elección de emplazamientos para empresas y para los puestos de trabajo, en gran medida estará determinada por los factores débiles. Munich debe preocuparse por que el tiempo libre en ella y sus alrededores esté al mismo nivel de calidad que hasta ahora.

Cuidado medioambiental

En Munich, el futuro mercado de la ecología se verá protegido y fomentado. Los asentamientos empresariales se orientarán con criterios ecológicos y las



zonas industriales también se planificarán bajo tales principios. Incluso la ordenación de los edificios respetará estos criterios, que también influirán sobre la elección de los materiales de construcción: la calefacción y climatización, el abastecimiento de agua y el tratamiento de la misma. Para realizar las inversio-

**La conversión de los
ferrocarriles estatales en
sociedad anónima tiene
una influencia especial en el
transporte de viajeros.**

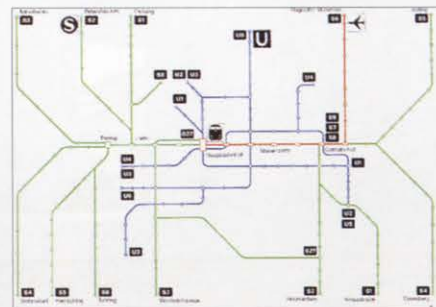
nes, serán necesarios impuestos especiales. Grupos de expertos llevarán a cabo los principios básicos y se seguirán las directrices de las compañías de asesoramiento. En principio, la protección ambiental abarca todas las áreas de la política municipal: la planificación de las zonas verdes; del transporte público; de las vías para tráfico rodado; el suministro de energía con ciclos combinados; el uso de calefacción por bloques y limpieza de gases residuales; la economía del tratamiento de basuras; el tratamiento térmico y la eliminación de los residuos, son las más importantes.

Cooperación regional

Los problemas mencionados hasta ahora y las tendencias del desarrollo

En el centro
histórico se están
extendiendo
mucho las zonas
peatonales

imagen de una
estación del
metro y plano del
metropolitano y
del suburbano



afectan por igual a la ciudad y a su alrededor. Aunque de acuerdo con las estructuras existentes – un núcleo urbano condensado y un entorno agrario –, se requieren distintas soluciones. Las cifras existentes y las previsibles en cuanto a número de habitantes y puestos de trabajo, así como su interrelación debido a la movilidad, las infraestructuras comunes, etc., obligan más que nunca a un comercio coordinado.

La política de suelo y de emplazamientos para viviendas, industrias, infraestructura y zonas de superficie libre no pueden ser tarea exclusiva de una ciudad o de una comunidad. Más que nunca es preciso formular en común los objetivos de crecimiento. Partiendo de una estructura regional policéntrica, las tareas de los centros jerárquicos se definirán entre el núcleo de la ciudad, los centros superiores de la región y las comunidades. Dicho reparto debe tener en consideración todas las formas posibles de vida regional. Es decir, desde el suelo, la economía y la cultura, hasta la política de infraestructuras y la planificación del tráfico en la ciudad.

La coordinación intermodal del tráfico tiene una significación especial. Existe una red de carreteras de gran rendimiento que podrá orientarse de acuerdo con las futuras necesidades de la

Existe una red de carreteras de gran rendimiento que enlaza con otras ciudades del país



economía si se van a requerir más prestaciones de los transportes públicos. Por otra parte, la inversión y el mantenimiento de la red de ferrocarriles metropolitanos posee un interés especial. El cambio de organización de los ferrocarriles estatales en una sociedad anónima tiene una incidencia específica en el transporte de viajeros. La ciudad y la región se unirán en un solo objetivo a la hora de tener que mantener y utilizar los transportes públicos.

En la Europa Unida, los impulsores del desarrollo serán las regiones más que las ciudades, y por lo tanto habrá una competencia especial en el terreno económico entre aquéllas.

Para las tareas anteriormente mencionadas es imprescindible lograr una dirección regional más perfecta, y será necesario que los intereses actuales de las comunidades conduzcan a un comercio común satisfactorio. Una unión regional con limitaciones debidas a la competencia entre los intereses comunales debe disponer de un parlamento con responsabilidades más importantes que las actuales, desde el punto de vista político y competencial.

Munich está experimentando nuevas formas de cooperación regional. Por ejemplo, dispone de un círculo de iniciativas económicas, en la

región de Munich, con 2,2 millones de habitantes, y ha puesto en pie una cooperación más amplia entre las regiones de Munich, Augsburgo e Ingolstadt (MAI), con 3,5 millones de habitantes en total.

En el capítulo de iniciativas propuestas, se estudian temas que se incluyen en el proceso político, tales como la ordenación de viviendas e industria; la circulación regional por ferrocarril; la constitución regional o las sociedades de desarrollo conjunto.

En el amplio distrito de MAI se promueve la idea de las regiones europeas basada en una cooperación concreta: mediante un asesoramiento local y una promoción del turismo y del marketing realizados en común y en lugares donde se encuentran los potenciales clientes, como Bulgaria (Sofía), Polonia (Cracovia), Estados Unidos (Atlanta), etc.

MAI se entiende a sí misma como un espacio que, gracias a los potenciales individuales de todas las regiones urbanas, se completa con pleno sentido y entra de lleno en el camino del éxito. Munich practica además de forma intensiva una política europeísta y en mayor profundidad internacional, trabajando en redes ciudadanas como EUROCITIES y EUROGRAD (red oriental – occidental desde San

La densificación cualificada deberá corregir la errónea división de funciones que existe en muchos lugares.

Petersburgo). Los objetivos son: cooperación en proyectos de interés ciudadano; consecución de contactos, que tengan viabilidad económica y la influencia de la política de la Unión Europea a nivel de ciudades.

Optimizar las estructuras de asentamiento

La época de gran crecimiento de las ciudades, que en toda Europa se pudo apreciar durante los pasados años, es ya historia. Especialmente la fuerte densidad de construcción en Munich obliga a tomar soluciones alternativas para poder hacer frente a las necesidades actuales de superficies para viviendas, industria e infraestructura. Con la excepción de pequeños modelos de ordenación urbana, que se tratarán en artículos separados, los objetivos para el futuro de la ciudad se resumen en dos palabras: densificación cualificada.



**Vista del
Olympiapark,
herencia de la
celebración de los
Juegos Olímpicos
de 1972**

Densificación significa modificación de la ciudad, y ésta sólo puede tener lugar aplicando criterios que sean soportados por ella. En principio, la densificación sólo resulta posible en distritos con suficiente infraestructura o que tengan posibilidades de mejorarla, y uno de los componentes más importantes es la situación del tráfico. Aquella sólo se podrá realizar si en la zona existen redes adecuadas de metro y ferrocarriles metropolitanos. De otra manera se produciría una mayor saturación en las calles, justo lo que debe evitarse a toda costa. La densificación deberá contribuir además a corregir la división de funciones en el espacio, observada en muchos lugares. Viviendas, trabajo, educación y ocio, por sólo citar unos cuantos ejemplos, deben estar cercanos en el espacio y no separados, como se decía equivocadamente en la carta de Atenas de 1941. El objetivo de la

modificación debe ser una ciudad compacta con distancias cortas.

La modificación y la densificación deben tener también la oportunidad de corregir el carácter monocentral que tiene la ciudad de Munich. Los centros existentes y los que comienzan a formarse en las proximidades deben contribuir a descargar la zona centro desarrollando caminos más cortos.

Estos dos principios tienen que realizarse tomando las medidas adecuadas para mantener el equilibrio ecológico. Según las leyes de protección de la naturaleza de Baviera, se debe asegurar la conservación o el aumento de las zonas verdes. Las citadas medidas abarcan desde las fachadas hasta los patios, la formación de espacios de menores dimensiones y las zonas verdes asociadas a las líneas de ferrocarriles.

Un modelo para la ciudad y las zonas colindantes que incluya tales criterios, servirá para aportar datos relativos al potencial de densificación.

Tráfico más soportable

Munich y su entorno, en comparación con otras aglomeraciones de Alemania y Europa, dispone de un sistema de transporte público de cercanías de gran calidad. Este hecho se hace patente al considerar que un

60 por ciento de los recorridos se efectúan a pie, en bicicleta o por transporte público. Ahora bien, el creciente tráfico, más en el exterior que en la propia ciudad, conlleva problemas medioambientales, perjuicios sociales y problemas económicos. De ahí la necesidad de limitar el tráfico privado haciendo que se desvíe hacia los medios públicos.

Pero para eso hay que considerar en su conjunto la planificación de los asentamientos, del tráfico y de las infraestructuras. Los objetivos a realizar en este sentido consisten en crear más asentamientos en las estaciones existentes y en las futuras de los ferrocarriles de cercanías; conseguir una densificación en esas zonas, y una mezcla de aprovechamientos para lograr que los vecinos tengan que hacer recorridos más cortos.

El trasvase del transporte privado hacia el público, así como los movimientos a pie y en bicicleta, contribuyen a descargar las calles. Por eso la expansión y densificación de la red de transporte público es un punto de partida indispensable, y desde hace años constituye el objetivo circulatorio de la ciudad de Munich. Además, los carriles y aparcamientos para bicicletas y el fomento de su utiliza-

**En el norte de Munich se
construirán instalaciones que
permitan realizar el cambio
de automóvil a bicicleta.**



Fachada principal de la Ghiptoteca (1830), donde se pueden contemplar bellas esculturas griegas y romanas

ción en las nuevas urbanizaciones apoyan claramente la citada política.

Al mismo tiempo será necesario tomar medidas restrictivas y encarecedoras para la circulación de automóviles privados. Los aparcamientos se harán más rentables mediante unas tasas más elevadas en la ciudad, una concesión de preferencias a los vecinos con respecto a los visitantes y trabajadores, y la reducción de plazas de aparcamiento público en el centro. Tales normas contribuirán a limitar la circulación no estrictamente necesaria de la ciudad.

Por el contrario, será preciso promocionar el tráfico con fines económicos y de servicios. Para las mercancías en tránsito se ha realizado una estación de maniobras de gran capacidad y otra de mercancías para cambiar del ferrocarril al transporte por carretera. De esta forma se descargarán las autopistas y las carreteras de larga distancia. En la circulación de la ciudad, el tráfico de mercancías tendrá preferencia, aunque también en este campo se hace precisa una racionalización. Mediante centros de distribución que agrupen las entregas, se conseguirá la reducción de los trayectos para suministros individuales, excesivamente costosos. En el marco de un proyec-

to promovido por la Unión Europea, se hará un modelo de dirección cooperativa del tráfico. En el norte de la ciudad se llevarán a cabo instalaciones que permitan realizar el cambio de automóvil a bicicleta; de control e información basadas en redes de telecomunicación, y se incrementará el servicio público para el tráfico de cercanías. Mediante una mejor información sobre el tráfico, y fundamentalmente, a través del cambio del individual al público, se conseguirán unas condiciones más eficaces y además menos contaminantes para la circulación por la ciudad.

El hecho de que el 70 por ciento de las emisiones de gases provengan de los vehículos a motor, es un motivo más que suficiente como para procurar que los legisladores elaboren una serie de normas más restrictivas en cuanto a este tipo de emisiones.

La importancia de la opinión pública

Planificar el desarrollo de la ciudad y cumplir sus objetivos dependen en gran parte de la aceptación de la población y de la cooperación de los agentes. Acuerdo y colaboración suponen de antemano conocimiento, cuya transmisión (de la misma forma que la planificación) es una impor-

La Administración debe preocuparse más por la comunicación con los habitantes, interesados en implicarse en el desarrollo de la ciudad.

tante tarea. Una población políticamente emancipada tiene exigencias y desea implicarse en el desarrollo esencial de su ciudad. Más que nunca, son importantes las comunicaciones y las conferencias sobre todos los detalles del proyecto. Además, no hay que olvidar que la opinión pública es un factor de decisión política de tanta importancia como la planificación profesional. La Administración de la ciudad deberá preocuparse bastante más por la comunicación con la población. De ahí nuestra propuesta de potenciar la entidad independiente existente desde hace 25 años, denominada "Foro de discusión y preguntas sobre el desarrollo" y fundada con participación de la ciudad, para promover la formación de la opinión pública, y a la que hoy más que nunca se le pedirá que provoque la discusión.