

REDES URBANAS Y SISTEMA DE CIUDADES DE ALEMANIA. ALGUNAS PRECISIONES CARA AL SIGLO XXI¹

José María Serrano Martínez

Universidad de Murcia

RESUMEN

El camino recorrido por Alemania ha sido el inverso al de otros países; aquí las ciudades han sido la base que ha permitido construir el país. Ello se advierte al estudiar la jerarquía urbana nacional y también en la propia organización singular de las redes urbanas regionales. Cada «Länder» ha conseguido un subsistema urbano bastante autónomo. Ahora bien, su elevada densidad de población —irregularmente distribuida—, y los apreciables desajustes socio-económicos territoriales, son aspectos que trasladan su influencia a la desigualdad territorial existente; eso acentúa la carencia de equilibrio de su malla urbana. Acaso el proceso de reunificación puede suponer un camino que introduzca apreciables cambios, tendentes hacia una mayor integración y equilibrio del conjunto del sistema urbano alemán.

Palabras clave: Redes urbanas, malla de ciudades, subsistemas urbanos regionales, sistema urbano, articulación territorial.

ABSTRACT

The long way followed by Germany has been contrary to other countries. The towns in Germany have been the basis that have enabled the building of the country. This can be seen when studying the national urban hierarchy and also in the autonomous organization of the regional urban networks. Each «länder» has been able to achieve a quite autonomous urban subsystem. However, its high population density —irregularly distributed—, and noticeable territorial socioeconomic disorders, are aspects that transfer their influence to the evident existing lack of balance of the network. Perhaps the process of reunification can become the way to introduce outstanding changes in search of a major integration and balance of the whole German urban system.

Key words: Urban networks; town networks; regional urban subsystems; urban system; territorial articulation.

Fecha de Recepción: 8 de noviembre de 1999.

* Departamento de Geografía Física, Humana y Análisis Regional. Facultad de Letras. Universidad de Murcia. Campus de la Merced. 30001 MURCIA (España). E-mail: jmserran@fcu.um.es

¹ Agradezco a los miembros del Instituto de Geografía de la Johannes Gutenberg-Universität de Maguncia la ayuda prestada para la realización de este trabajo.

1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL TEMA

De sobra es conocido que en las sociedades actuales el peso de la población urbana alcanza proporciones elevadas. Sólo el 8 por ciento de los alemanes en 1996 vivía en municipios de menos de 2.000 h. Además, las reformas emprendidas en el ámbito municipal en ese país, durante los años setenta, disminuyeron sustancialmente el número de entidades municipales, con el fin de que, aún las más reducidas, contasen con una unidad administrativa y técnica de 20 personas (F. Reitel, 1980, p. 86). Con ello se pretendió que incluso los ámbitos rurales, disfrutasen de una mayor calidad de vida; aproximándose así, dentro de lo posible, a la que se gozaba en los municipios urbanos de mayor envergadura. Por ello, aunque el umbral del tamaño demográfico urbano es discutible y, por tanto, cabe desplazarlo en uno u otro sentido, parece claro que en países con una estructura productiva como la alemana, con altos porcentajes de ocupados en el sector servicios (en toda su amplia gama), y con un elevado peso de la industria, los entes de población, incluso los de tamaño reducido, se caracterizan por una serie de rasgos que permite clasificarlos como ciudades.

También a nadie se oculta la tremenda complejidad que las entidades urbanas están adquiriendo en nuestros días, sobre todo, cuando las posibilidades de movilidad y los flujos pendulares originan cuantiosos y complejos desplazamientos. De tal suerte que la delimitación de la población urbana en ciudades grandes, (y cuánto mayores son, más complicado y difícil resulta su estudio), se presenta como un ejercicio arduo y problemático. En ese sentido, cabe añadir que Alemania fue pionera en Europa al emprender ambiciosos programas, desde hace ya más de tres décadas, a través de los cuales se han dedicado cuantiosas inversiones en infraestructuras. Todo eso, orientado a conseguir acertadas combinaciones de transportes urbanos, de cercanías y de ámbito incluso mayor, posibilitan flujos pendulares cómodos y rápidos. De esa manera, amplios colectivos de personas pueden estar claramente vinculados a las ciudades al tiempo que mantienen sus lugares de residencia en áreas próximas. Sin duda todo eso es uno de los elementos que más ha contribuido a evitar un incremento acelerado de la población residente en las mayores ciudades; incluso, con frecuencia, ello ha propiciado la pérdida neta de población de los grandes municipios, en beneficio de otros más pequeños de sus alrededores, por las numerosas ventajas que comporta. Pero dicha tendencia, por otro lado, ha supuesto serios problemas económicos para las finanzas de las grandes ciudades; pierden contribuyentes, al tiempo que se ven obligadas a seguir ofreciendo servicios a más personas de las que residen en ellos.

Dentro de una **perspectiva metodológica**, como siempre, en el fondo, el problema se circunscribe a asuntos de escala; pues en aquellos análisis limitados a una sólo entidad urbana o un marco comarcal, es posible aquilatar en extremo descendiendo a aspectos complementarios que permiten conseguir un detallado conocimiento de la realidad. Pero, cuando, por el contrario, se trata de análisis que abarcan al conjunto de un país, como es nuestro caso en este momento, sólo podemos utilizar estadística general. Eso no impide intuir las inexactitudes, de diferente tipología, barajadas; pero, a nadie se oculta que son precisas interpretaciones globales de esta naturaleza, aún a sabiendas de los riesgos referidos.

Nuestro *objetivo central* es interpretar la presente organización territorial de Alemania a través del estudio de sus entes urbanos. La jerarquía de las principales ciudades y la malla urbana que construyen, son la base de una serie de redes urbanas regionales. La existencia de desequilibrios interregionales, junto a la nodalidad de algunas de ellas, permiten comprender cómo está construido y cuál es ahora el funcionamiento del modelo espacial alemán.

No es preciso insistir en que el concepto de red urbana es muy sencillo; como ha escrito B. Cori es «the overall hierarchy of cities which organise the social life of a region» (1995, p. 14); lo que sucede es que, a menudo, se emplean otros términos, similares, con la idea de aportar determinados matices que explican la acción de las ciudades sobre el territorio (Damette, P. 1968). De todas maneras, tanto la idea de red, como la de almacén, malla urbana, esqueleto urbano y otros parecidos términos empleados, desde hace años, hasta el punto de haber adquirido plena naturaleza, suele entenderse como algo estático; en el sentido de que son entidades reales que, situadas en el territorio, nos sirven de punto de referencia, son imprescindibles (Bruyelle, P., 1996). Pero, con sólo observar el comportamiento y la dinámica de las ciudades podemos comprobar cómo de ellas se deriva una serie continua de flujos que trascienden ampliamente los límites urbanos, no contentándose en sus alfores respectivos. La mutua interdependencia y continua relación existente entre la red de ciudades, atendiendo a ese carácter dinámico, es lo que ha dado pie a hablar de «subsistemas y sistemas urbanos». Eso se hace con la intención de aplicar el comportamiento de la «teoría de sistemas» al funcionamiento territorial, según se ha encargado de demostrar magistralmente J.U. Marshall (1989).

Para iniciar este procedimiento de trabajo, el primer paso es identificar los principales nodos urbanos que constituyen el esquema de funcionamiento de la red y, a partir de ahí, intentar desentrañar cuál el modelo que siguen en su comportamiento espacial. En el caso que nos ocupa, dada la escala y la amplitud del territorio que constituye nuestro objetivo, hemos considerado conveniente fijarnos sólo en los «nodos» de mayor envergadura y significación; las ciudades de más dimensión demográfica. Por lo común, el umbral poblacional de 100.000 h. suele fijarse como valor simbólico, a partir del cual, una ciudad se le considera de tamaño grande. Dentro de la reforma municipal llevada a cabo en Alemania, los denominados «oberzentrum» (con población aproximada superior a los 100.000 h.) se les estima constituyentes del nivel urbano superior. Este modelo de estructuración de los niveles urbanos, viene a significar, en cierta manera, el triunfo póstumo de las teorías de W. Christaller (1933); en cada uno de ellos radican establecimientos y bienes de rango elevado, de diferente clase y categoría, destinados a servir no sólo a la población de esos municipios, sino a toda la que habita en sus alrededores; abarcando, pues, colectivos de varios cientos de miles de personas. De ahí que la configuración de una red con esta tipología de asentamientos, constituye el almacén urbano básico que vertebra el conjunto territorial alemán; al igual que suele ocurrir en otros países europeos (Bertrand, I.; Robert, B. 1991).

Una precisión referente a las denominaciones utilizadas es que se ha preferido emplear mayoritariamente y, en general, la denominación de los topónimos en alemán. Bien es cierto que muchos de esos nombres, los más comunes, tienen traducción al castellano.

siendo así reconocidos habitualmente; pero no sucede así con otros; de tal suerte que, para evitar confusiones y mezclas inoportunas, se emplea, por lo general, la denominación original. Sólo en algunos, tratándose de ciertos topónimos, de forma aislada, y en aras de su uso habitual, se ha optado por preferir los términos españoles.

2. PRECISIONES ACERCA DE LAS PECULIARIDADES DEL MODELO URBANO ALEMÁN

El protagonismo de las ciudades en cualquier territorio suele constituir un hecho destacado. En especial, eso se acrecienta en sociedades desarrolladas; cuya estructura demográfica y productiva descansa sobremanera en las unidades urbanas. Y esto es así, no tanto por el peso singular alcanzado por las ciudades, sino por su papel destacado en la gestión e influencia que ejercen, y afecta a amplios territorios. En el caso alemán coinciden además una serie de factores que contribuyen a acentuar más aún este protagonismo:

- a) De una parte, cabe señalar que, siguiendo una larga tradición histórica, han sido las ciudades las que han ido configurando el propio país (Holzner, L., 1970). Su tardía unificación estatal, en parte, es consecuencia de la existencia de una plural serie de entidades político-urbanas autónomas, con funcionamiento semi-independiente (Bertaux, L., 1971). Cada una necesitaba emprender su camino y su estrategia que le permitiese prosperar. En cierta manera se cumplía ya en esos tiempos la reciente teoría de la «competitividad urbana» (G.F. Dumont, 1993). La carencia de una unidad política centralizada y homogénea permitió un comportamiento más libre y dinámico a las ciudades; estas podían así iniciar caminos más arriesgados, auspiciados por los grupos urbanos emprendedores.
- b) De hecho, y derivado de lo anterior, en el presente, aunque el peso de las diferentes administraciones territoriales, (los propios «länder», el Gobierno Federal, e incluso las entidades europeas comunitarias), significan marcos político-administrativos de envergadura; con todo lo que ello encierra. En pocos lugares de Europa se puede encontrar una estructura urbana tan dinámica como en Alemania. El modelo seguido en ese país, por encima de las coyunturas y las fuertes convulsiones que han supuesto los conflictos bélicos, consiste en dotar de un fuerte poder económico a sus ciudades. No sólo porque la industria alemana es, ante todo, una industria localizada en las grandes ciudades; sino porque las ciudades están dotadas de estructuras de organización que permiten disponer de presupuestos económicos generosos. De esa manera, en especial las denominadas «Grosstadt», (ciudades de más de 100.000 h.) disponen de una triple vía de financiación plural que hace de ellas auténticas empresas económicas, según les garantiza su propia legislación.
- c) Parece evidente que, de acuerdo con todo lo antes indicado, se explica la organización urbana policéntrica. Estamos totalmente alejados del modelo urbano francés o inglés, donde París y Londres son, respectivamente, los centros indiscutibles de sus países; y no sólo por su naturaleza de capitales políticas, sino por su peso demo-

gráfico y su protagonismo indiscutible en todos los órdenes de la vida urbana. En Alemania, por el contrario, la descentralización y la organización plurinuclear predomina con nitidez. El intento de la monarquía prusiana de hacer de Berlín la gran capital alemana, e incluso de toda centroeuropa, —que luego encontró también aliento en otras fases de la convulsa historia alemana—, no ha terminado de cuajar. Desde luego, no ha servido para limitar el brillante dinamismo que mantienen otras numerosas ciudades. Ni siquiera el desarrollo de economías de escala y aglomeración, que podría haber hecho de la «conurbación» y más extensamente de la «región urbana» del Ruhr el gran centro económico de Alemania, ha conseguido eclipsar el destacado papel que desempeñan otras numerosas «Stadtregionen», dentro de sus respectivas áreas de influencia.

De todas maneras, no es posible entender cuanto sucede en el apartado urbano alemán si no se perfilan, al menos, ciertas ideas sobre lo que representan en Alemania sus efectivos humanos en la actualidad y en su pasado inmediato. De ahí que me detenga, si bien con suma brevedad, aportando algunas consideraciones al respecto. Aunque las fronteras alemanas se han movido con demasiada frecuencia (alterando por consiguiente su superficie total), el fuerte crecimiento de su población es un fenómeno del último siglo. Así en 1850 se cifra su población en 27 millones de habitantes. Un rápido incremento aumenta los efectivos demográficos a 43 millones en 1900, y son ya cerca de 55 millones en 1938. La Segunda Guerra Mundial, conllevó enormes pérdidas humanas; pero, por su desenlace, también dio lugar a importantes desplazamientos de población convergentes en Alemania, (alemanes expulsados de otras regiones y países limítrofes). Hasta tal punto fueron tan intensos esos desplazamientos que, para algunos, el auténtico «milagro alemán», consistió en haber sido capaz de acoger, en las circunstancias en que se encontraba el país, a más de 13 millones de personas, e integrarlas —de manera adecuada— dentro de la sociedad alemana.

En tiempos recientes, hacia 1975, su población se aproximaba a los 80 millones de personas. Desde entonces la tendencia, por una serie plural de factores, es hacia un estancamiento, de acuerdo con sus movimientos naturales; pero que se ve fuertemente compensada por la entrada de inmigrantes de diferente procedencia.

Las profundas diferencias espaciales que registra hoy su malla urbana sólo se puede entender si nos fijamos en el desigual reparto territorial de sus efectivos demográficos. Un esquema de estos valores se ofrecen en el cuadro 1.

En la tabla de datos se han utilizado las unidades espaciales hoy existentes en Alemania como «länder» y entidades político-administrativas. Es de sobra conocido que éstos (los länder) no tienen idéntica tradición; por el contrario, en ciertos casos, han sido consecuencia del proceso de constitución de las nuevas unidades políticas después de 1945, donde las potencias ocupantes, fueron determinantes en su estructuración. Incluso, algunos, pasan a ser unidades políticas constitucionales, previas a la propia organización de la Federación. Todo eso, junto a la larga historia que hay detrás de las «ciudades estado» explica la diferencia de tamaño entre los 16; desde los que son «poco más que unidades urbanas», con unos pocos cientos de km²; a otros, como Baviera, que casi abarcan el 20 por ciento del conjunto territorial alemán. Todo ello, en buena medida, explica las diferencias abul-

CUADRO 1
Desigual distribución de la población. Densidades de los «länder» y demás territorios

	1	2	3
Baden-Württemberg	35.761,7 km	10.374,5 mill. h.	290 h./km ²
Bayern	70.550,8 "	12.043,9 "	170 "
Berlin	890,8 "	3.458,8 "	3.789 "
Brandenburg	29.475,7 "	2.554,4 "	86 "
Bremen	404,2 "	677,8 "	1.677 "
Hamburg	755,2 "	1.708,0 "	2.262 "
Hessen	21.114,4 "	6.027,3 "	285 "
Mecklenburg-Vorpommern	23.170,2 "	1.817,2 "	78 "
Niedersachsen	47.612,2 "	7.815,1 "	164 "
Nordrhein-Westfalen	34.077,7 "	17.947,7 "	526 "
Rheinland-Pfalz	19.846,5 "	4.000,8 "	201 "
Saarland	2.570,1 "	1.084,2 "	421 "
Sachsen	18.412,7 "	4.545,7 "	246 "
Sachsen-Anhalt	20.447,4 "	2.723,6 "	132 "
Schleswig-Holstein	15.770,4 "	2.742,3 "	173 "
Thüringen	16.170,8 "	2.491,1 "	154 "

1: extensión de los Länder; 2: Población absoluta; 3: densidad de población.

Fuente: elaboración propia sobre datos de StBA: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 1998.

tadas en las densidades poblacionales, y en otras cuestiones donde participa la dimensión espacial.

De la observación atenta del cuadro, de manera esquemática, es posible resaltar, entre otros los siguientes aspectos:

- 1º) De acuerdo con la aclaración realizada sobre las dimensiones de las entidades destacan las elevadas densidades alcanzadas por Berlín, Hamburg y Bremen, con densidades humanas muy elevadas, como corresponde a su propia estructuración territorial.
- 2º) Fuera de lo anterior, resaltan los acusados contrastes de densidades de los «länder». La relación llega a ser de más de 1 a 6; tal ocurre entre Mecklenburg-Vorpommern y Brandenburg y Nordrhein-Westfalen.
- 3º) Sobresale, por su mayor concentración humana el eje del Rin, especialmente en su porción septentrional alemana (Bavour, J.J. 1996), frente al Norte y Este, donde las densidades disminuyen de forma apreciable. No es preciso insistir en las causas plurales que ha llevado a esos marcados contrastes. Sin aludir siquiera a aspectos

que pueden relacionarse con el determinismo geográfico, son más bien otras razones singulares, en su evolución histórica y económica, las que han influido en ese devenir diferenciado.

3. ACERCA DE LA JERARQUÍA URBANA

Como puede comprobarse en el cuadro 2, en 1996 había un total de 84 ciudades que superaban el umbral de 100.000 habitantes. La suma de esos efectivos humanos ascendía a 25,7 millones de personas, lo que representa el 31,4 % del conjunto de la población alemana. Si lo comparamos con la situación española, ambas magnitudes no resultan elevadas, (aquí son 55 municipios urbanos dentro del mismo nivel), que suman algo más de 16,1 millones de personas; es decir por encima del 40 % del total de la población española. En principio, todo esto puede parecer contradictorio con lo antes indicado, acerca del protagonismo de las ciudades alemanas. Pero, analizado con mayor detenimiento, vemos que no es así; todo guarda una lógica.

Frente a lo que ha sido el modelo español, que puede servirnos de referencia y contraste, donde se ha producido desde los años 60 flujos migratorios muy fuertes procedentes del medio rural y las pequeñas ciudades hacia las grandes, en Alemania, las ciudades agrupadas en los diferentes niveles urbanos, pequeñas, medias e intermedias, han mantenido su vitalidad y significación, sin que hayan visto reducir sus efectivos humanos, por migraciones hacia las grandes ciudades. Esta constante se comprueba incluso en las ciudades de mayor tamaño de la jerarquía. Así, por ejemplo, podemos comprobar que las 15 ciudades mayores en 1996, todas las que superan los 400.000 h. suman un total de 13,417 millones de personas; y en 1970 esas mismas 15 ciudades ya contabilizaban una suma de 13,569 millones de personas. De manera pormenorizada se advierte que, mientras algunas ascienden unos pocos miles de habitantes; otras, por el contrario, los pierden. Todo lo cual nos puede llevar a la conclusión de que estamos ante una jerarquía urbana madura; que ha alcanzado ese grado de comportamiento hace años y está sometida a muy pocas variaciones (R. Mainardi, 1983). Pero claro, este resultado urbano, no es algo aislado, sino que constituye el fruto de una lógica espacial de desarrollo y comportamiento económico. Como puede suponerse no es este el lugar de abordar con mayor detalle el análisis de tal proceso, basta pensar en la disparidad de los modelos estructurales económicos que han venido desarrollando España y Alemania.

Otro aspecto destacado de la jerarquía urbana de Alemania es la reducida significación alcanzada por las ciudades que encabezan la jerarquía. No es que pueda afirmarse con nitidez la ausencia de unas ciudades que la encabezen; pero ni Berlín con 3,4 millones, ni las tres siguientes Hamburg, München y Köln con 1,7, 1,2 y 0,96 millones respectivamente, se despegan en exceso de las siguientes. Por el contrario aparecen una docena de ciudades cuyo tamaño es bastante similar; tal es el caso de las que siguen en la jerarquía entre Frankfurt a.d. Main y Leipzig. Sin duda, son estas las que constituyen el armazón básico de la malla urbana alemana; buena parte de las cuales pueden considerarse como «Stadregionen», con una apreciable dimensión espacial en su capacidad de generar espacios de influencia amplios. Aunque, sin duda, son también numerosas las causas y los motivos que han llevado a esta disposición jerárquica, en buena medida se hizo alusión a ello en el apar-

CUADRO 2
Jerarquía urbana de Alemania

Población 30.6.1996 (Ubicación en Länder)

1	Berlin	BE	3.467,30	44	Herne	NW	179,2
2	Hamburg	HH	1.708,50	45	Mülheim an der Ruhr	NW	176,1
3	München	BY	1.232,80	46	Osnabrück	NI	167,7
4	Köln	NW	964,40	47	Ludwischafen am Rhein	RP	167
5	Frankfurt am Main	HE	648,40	48	Solingen	NW	165,4
6	Essen	NW	612,30	49	Leverkusen	NW	162,3
7	Dortmund	NW	597,90	50	Oldenburg	NI	152,1
8	Stuttgart	BW	585,40	51	Neuss	NW	148,9
9	Düsseldorf	NW	570,80	52	Heidelberg	BW	138,7
10	Duisburg	NW	533,90	53	Darmstadt	HE	138,7
11	Bremen	HB	548,90	54	Postdam	BB	135,9
12	Hannover	NI	522,70	55	Paderborn	NW	134,6
13	Nürnberg	BY	492,00	56	Würzburg	BY	127
14	Dresden	SN	466,60	57	Bremerhaven	HB	129,8
15	Leipzig	SN	465,20	58	Recklinghausen	NW	126,9
16	Bochum	NW	399,30	59	Göttingen	NI	126,3
17	Wuppertal	NW	380,70	60	Wolfsburg	NI	125,8
18	Bielefeld	NW	323,70	61	Regensburg	BY	125,4
19	Mannheim	BW	311,70	62	Gera	TH	122,5
20	Bonn	NW	298,60	63	Cottbus	BB	122,4
21	Geselkirchen	NW	289,80	64	Remscheid	NW	121,8
22	Halle/Saale	ST	280,10	65	Heilbron	BW	121,6
23	Karlsruhe	BW	276,10	66	Bottrop	NW	121,5
24	Wiesbaden	HE	267,10	67	Pforzheim	BW	118,8
25	Mönchengladbach	NW	266,80	68	Salzgitter	NI	117,4
26	Münster	NW	265,00	69	Offenbach an Main	HE	116,6
27	Chemnitz	SN	263,30	70	Ulm	BW	116,1
28	Augsburg	BY	258,8	71	Schwerin	MV	113,3
29	Magdeburg	ST	255,5	72	Ingoldstadt	BY	112,5
30	Braunsweig	NI	252,3	73	Siegen	NW	111,1
31	Krefeld	NW	248,6	74	Koblenz	RP	109,3
32	Aachen	BW	247,8	75	Reutlingen	BW	108,9
33	Kiel	SH	244,8	76	Fürth	BY	108,7
34	Oberhausen	NW	224,4	77	Moers	NW	106,9
35	Rostock	MV	224	78	Hildesheim	NI	106,1
36	Lübeck	SH	216,1	79	Bergisch-Gladbach	NW	105,7
37	Hagen	NW	211,3	80	Witten	NW	104,5
38	Erfurt	TH	210	81	Kaiserlautern	RP	101,9
39	Kassel	HE	201,4	82	Zwickau	SN	101,9
40	Frieburg in Breggau	BW	199,6	83	Erlangen	BY	101,1
41	Saarbrücken	SL	185,7	84	Jena	TH	100,9
42	Mainz	RP	183,7				
43	Hamm	NW	182,8				
					Total población		25.785,40

Fuente: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch, 1998.

tado anterior, cuando esboqué lo que han sido los principios básicos directores de la organización urbana alemana, que vienen rigiendo desde el siglo pasado (P. Schöller, 1967). La división alemana, vigente hasta hace pocos años, ha contribuido también, a aminorar el papel de la capital y a evitar una mayor nodalidad de esa ciudad, sometida ahora, (desde finales de los años noventa) a fuertes procesos de reacomodo y renovación (F. Reitel, 1996). No es preciso insistir en que el modelo alemán de descentralización funcional, y, en cierta manera, de especialización urbana, ha hecho que la competitividad de las grandes ciudades alemanas que encabezan la jerarquía sea notable; lo cual ha propiciado que, el «rol» que algunas desempeñan, desborde el marco territorial de Alemania y adquieren un rango y un papel claramente europeo (J.B. Charrier, 1996); ámbito donde ejercen puestos de relevancia (Reclus, 1993).

También, en referencia a la jerarquía, considero que merece la pena resaltar el apreciable equilibrio que muestran las restantes ciudades. Apenas existen saltos apreciables en su volumen de población; más bien puede hablarse de un descenso progresivo y lento que lleva hasta los lugares postreros.

De todas maneras parece conveniente insistir de nuevo en el hecho, ya apuntando con anterioridad, de que el estancamiento demográfico de la mayoría de las ciudades alemanas, y el modelo de organización de los espacios urbanos, contribuyen a registrar a la baja, (según nuestros modelos españoles) la significación de estos centros urbanos. A saber: cualquier ciudad alemana que sobrepase el umbral usado como referencia, conlleva un equipamiento funcional notoriamente más completo que otra española de semejante volumen; y eso se debe, no tanto a las disparidades existentes en el nivel de vida de uno y otro país, sino más que nada, a que las ciudades alemanas de semejante envergadura poblacional suelen contar con espacios vecinos más complejos, totalmente vinculados a ellas y dependientes de las mismas, que constituyen una base humana que permite habitualmente dicho nivel de equipamiento. Sólo muy recientemente en España se están dando movimientos de localización de la población, con semejantes pautas y parecidos modelos espaciales, que siguiendo esas tendencias, pueden, cara a un futuro —si continúan así— alcanzar situaciones semejantes a aquellas.

4. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA MALLA URBANA. DISPARIDADES TERRITORIALES

La distribución espacial de las grandes ciudades en Alemania ofrece un reparto dispar. Incluso puede decirse contrastado, de unos «länder» a otros. Ello es lógico si atendemos a las propias diferencias que encierran; tanto en lo que se refiere a su propia dimensión espacial, al total de sus habitantes y las densidades alcanzadas, como al propio grado de urbanización, dentro de este nivel urbano; también, por supuesto, a la estructura de organización socioeconómica de los diferentes «länder». Una exposición esquemática de los resultados, según puede comprobarse con claridad en la figura 1, muestra, entre otros, los siguientes aspectos más destacados:

- a) Nordrhein-Westfalen, es con diferencia donde se concentra el mayor número de grandes ciudades. Se contabiliza un total de 29. A su vez, dentro de él, la concen-

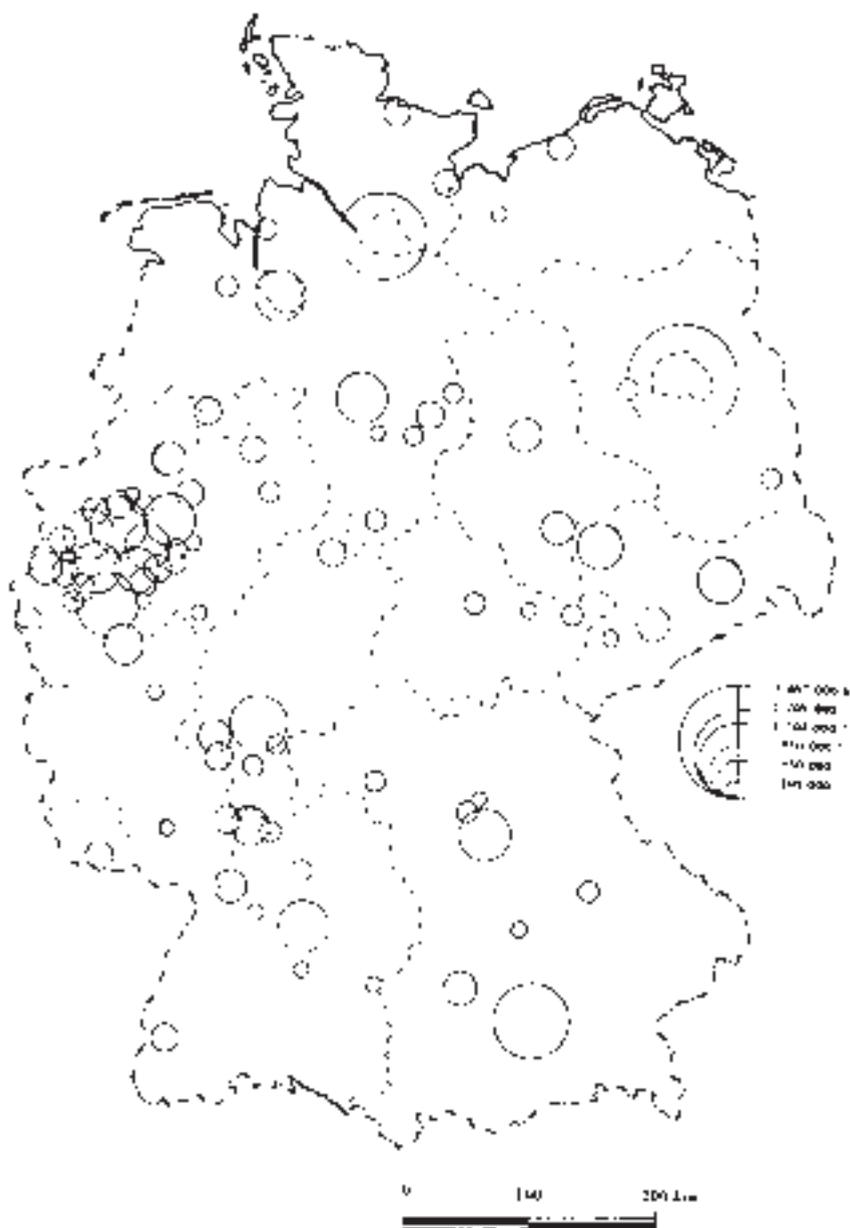


FIGURA 1. Jerarquía urbana.

tración más fuerte corresponde al área del Ruhr propiamente dicha y sus alrededores; en ella se acumulan más de 20 entidades de esa categoría. No en balde esta región urbana es una de las que consigue mayores densidades de población y de urbanización, no sólo de Alemania, sino de toda Europa; puede cifrarse, su conjunto, en algo más de 11 millones de personas. Desde hace decenios esta importante área industrial viene funcionando como el mayor centro económico del país (Holz, J.M., 1977). En los últimos tiempos, ha sabido transformarse y adaptarse a través de numerosos cambios a las nuevas necesidades presentes.

- b) El «länder» Baden-Württemberg, de extensión aproximada al anterior, pero con una población apreciablemente inferior al anterior, registra el segundo mayor número de ciudades de este nivel urbano; son un total de 10. No obstante, su distribución espacial ofrece aquí mayor equilibrio territorial; si bien puede advertirse una cierta concentración de los principales núcleos urbanos en su propio centro y, en su mitad occidental. En definitiva, en áreas localizadas, en espacios poco alejados del Rin.
- c) Si a todo lo anterior unimos que el «länder» de Hessen, con 5 ciudades de semejante categoría, de las cuales cuatro también están situadas en su parte suroccidental, cerca del corredor del Rin, todo ello permite concluir diciendo que, en una banda territorial de unos 100 km a ambos lados del Rin, es donde se acumula, con notable diferencia, el mayor número de ciudades alemanas de mayor tamaño. Pues, además de las referidas, es preciso añadir otras dos nuevas, Mainz y Ludwigshafen (pertenecientes al «länder» Rheinland-Pfalz). Se trata, por tanto, de una cuarentena de grandes ciudades (casi la mitad del total alemán), las que situadas en las cercanías del Rin, a lo largo de su recorrido por cuatro «länder», alemanes, convierten a este espacio en la franja vital con la malla urbana más densa de todo el país.
- d) A gran distancia del anterior, puede comprobarse en la referida figura 1, la existencia de una banda que ocupa buena parte del centro de Alemania y que discurre en dirección NE-SW, correspondiente a los länder de Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt y Sachsen, a la cual corresponde una malla urbana menos densa, pero sin grandes vacíos espaciales. En total, ascienden a 16 ciudades de este nivel las englobadas en esos territorios. A ellas podrían sumarse, por tener una densidad de malla semejante, el Norte de Hessen (con Kassel), así como las ciudades localizadas en la parte más Nororiental de Nordrhein-Westfalen (a saber, Bielefeld, Paderborn, incluso, Münster y Hamm).
- e) Baviera suma 8 ciudades; pero su mayor extensión significa una malla urbana menos tupida, si bien muestra una cierta regularidad en su disposición espacial, sólo alterada de manera más acusada por la topografía accidentada de sus bordes Sur y Oriental, espacios donde la ausencia de grandes ciudades es más notoria.
- f) Los «länder» más septentrionales, Schleswig-Holstein y Mecklenburg-Vorpommern con dos ciudades de este nivel cada una, situadas todas ellas en la propia costa o muy cerca (Swerin), originan en el interior de esos territorios algunos de los mayores vacíos de la malla urbana de toda Alemania. La baja densidad del segundo y un modelo de poblamiento en el primero, que prima más la existencia de ciudades más pequeñas, explican esta realidad.

- g) Una situación peculiar muestra Brandemburgo. Su baja densidad de población (la segunda menor de todo el país, tras Mecklenburg-Vorpommern) justifica que sólo dos ciudades sobrepasan el umbral referido; una de las cuales, Postdam, está ubicada en los alrededores de Berlín, contribuyendo a acentuar más aún, la debilidad de la malla urbana de ese «länder»; que, aparte lo señalado, deja su única representación a Cottbus, muy próxima a la frontera polaca. Todo lo cual, unido a lo anterior, hacen del cuadrante N.E. de Alemania, el mayor vacío urbano del país, (correspondiente a este nivel urbano), donde la única excepción —y significativa— la constituye la ciudad y la aglomeración urbana de Berlín. Pero eso nos recuerda lo que fue la política voluntarista prusiana de hacer de esta ciudad su capital, con una visión geopolítica que pensaba en una Alemania de otras dimensiones territoriales a las actuales.

5. REDES REGIONALES; MODALIDADES Y DESEQUILIBRIOS

No se pretende realizar un análisis pormenorizado de las redes urbanas de todos los «länder»; eso alargaría en exceso el trabajo y desbordaría las intenciones indicadas de esta investigación. Sólo me permitiré señalar algunos aspectos más llamativos de las mismas, a la vez añadiré ciertos rasgos de aquellas que puedan ser tomadas como modelos de organización territorial. Tampoco, lógicamente, se intenta volver sobre aspectos ya señalados en el epígrafe anterior. Véanse las figuras 2 y 3.

En Nordrhein-Westfalen la región urbana del **Ruhr** ejerce una centralidad intensa sobre el conjunto espacial. Pero, a su vez, dentro de esta área muy urbanizada y heterogénea en su conjunto, es posible diferenciar varios espacios; uno central, más limitado y reducido, además de una corona periférica, de diferente amplitud, que se desborda por sus límites. Lo que sí constituye un rasgo singular de la misma es su naturaleza polinuclear. Las unidades básicas que conforman sus pivotes centrales son las ciudades de Duisburgo, Essen, Bochum, Dortmund y Gelsenkirchen; pero es posible añadir otras ciudades intermedias, situadas entre las anteriores, como Oberhausen, Geselkirchen, Herne, Moers, Mülheim, Hatingen, Witten, Krefeld, etc. Todas ellas superan los 100.000 habitantes o se acercan a ese umbral. Durante los últimos treinta años, en general, se advierte un estancamiento de la población en buena parte de esas ciudades, (que en ciertos casos se trata incluso de retrocesos netos). Eso obedece, en alguna medida, a procesos de desconcentración, por los cuales, la población abandona el centro de las ciudades y se traslada a otros asentamientos de sus proximidades. Pero esa expansión del espacio urbanizado, en definitiva, genera procesos de conurbación con una segunda franja urbana que discurre por el Sur, y tiene sus pivotes centrales en Düsseldorf y Wuppertal; y, encuentra apoyo en otras ciudades como: Mönchengladbach, Neuss, Slingen, Renscheid, Hagen, Gevelsberg, etc. Ahora bien, la dinámica de urbanización de esta zona, no termina aquí; se prolonga hacia el Sur, a lo largo del Rin. Los núcleos básicos de este apéndice meridional son Köln y Bonn; incluso enlazándolos con la parte antes referida, se encuentran otras importantes ciudades, tales como Leverkusen, Hürt, Bergisch-Gladbach, etc. Todo eso explica que, en un espacio de poco más de 10.000 km², se reúnan más de 11 millones de personas.

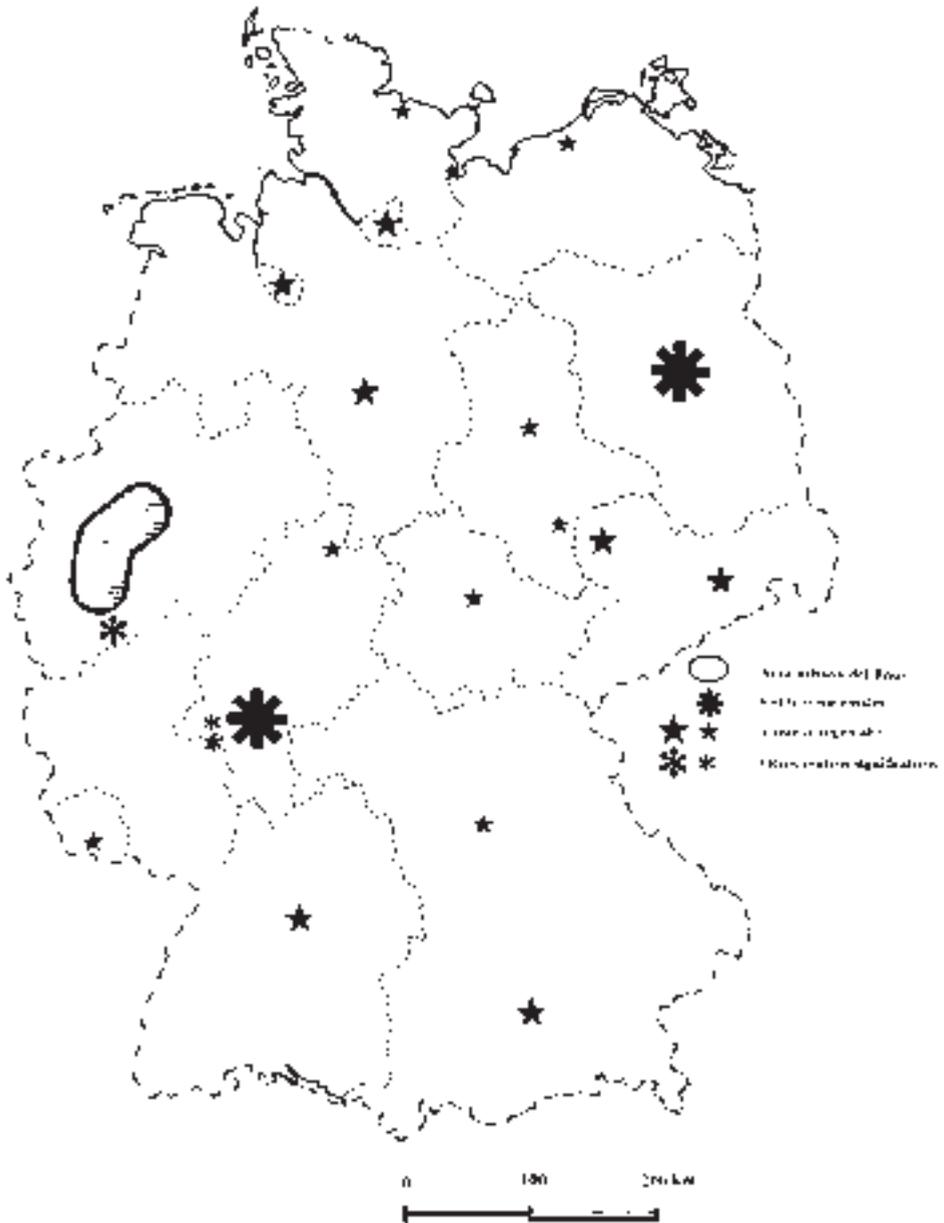


FIGURA 2. Centros básicos de la malla urbana.

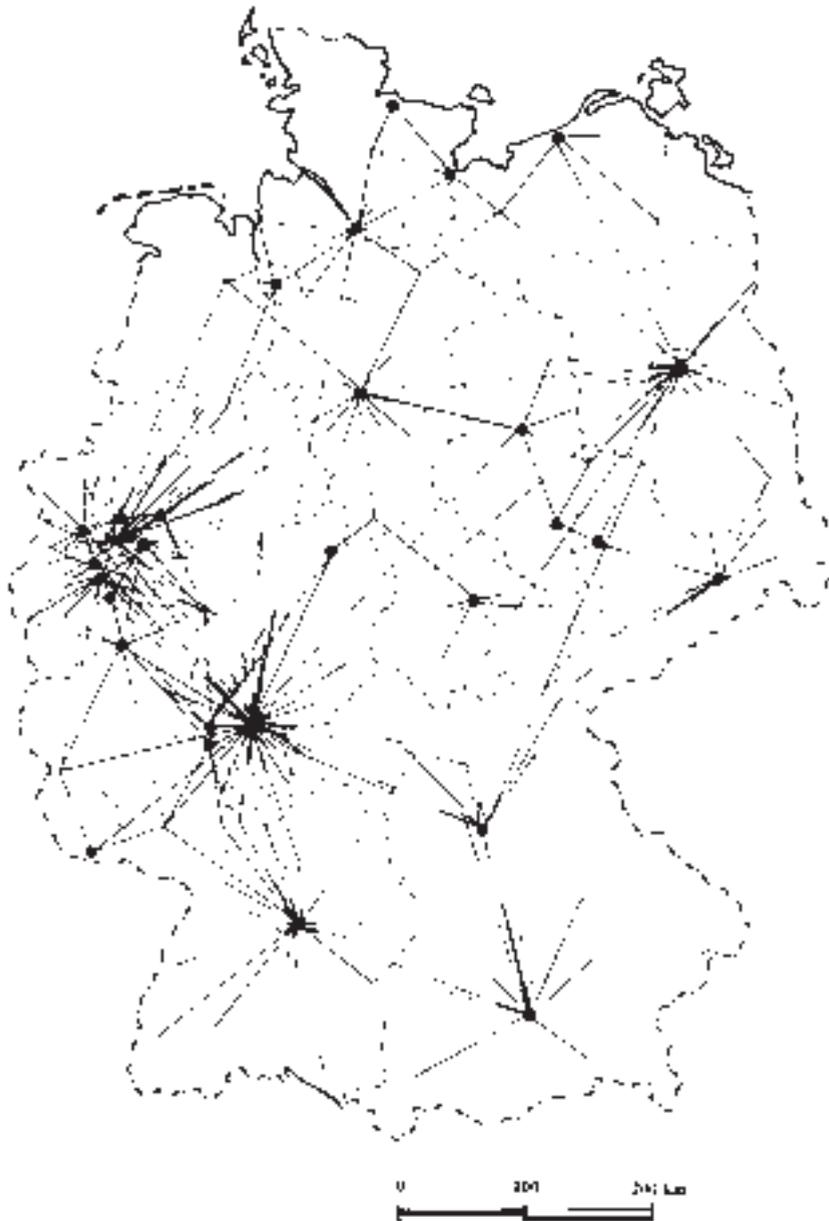


FIGURA 3. Redes urbanas y subsistemas urbanos.

En su origen, fue la especialización minera, (carbón) e industrial (siderúrgica y química), las bases fundamentales que originaron su fuerte dinámica de crecimiento desde la segunda mitad del siglo XIX. Después, las sucesivas fases de la economía alemana y mundial han ido creando una mayor complejidad económica en toda la zona, haciendo más difícil diferenciar, lo que durante mucho tiempo fueron las especializaciones funcionales genéricas de las principales ciudades.

Sin duda hoy constituye una de las principales aglomeraciones urbanas de toda Europa Occidental, y el centro más fuerte de la economía alemana. Los problemas de vertebración y articulación de su espacio interior son considerables; a pesar de los grandes esfuerzos realizados para superar los tremendos retos que plantea una región urbana de semejante naturaleza.

Quizás su propia estructura polinuclear que tan buenos resultados ha dado en su proceso de crecimiento económico, ha impedido hacer de esta «región urbana» un centro con mayor proyección espacial. A saber: una sólo aglomeración con ese volumen de población y capacidad económica se hubiera convertido, muy probablemente, en el gran centro urbano-funcional alemán, rivalizando con las dos referidas capitales mundiales europeas Londres y París; pero no ha sido así; como mucho, las ciudades de mayor significación y proyección exterior, Köln, Düsseldorf o Essen no son más que centros regionales, con un peso medio en las redes europeas (Duport, J.P., 1991). Y todo eso, a pesar de que han ido completando durante los últimos años su dotación funcional y ampliando la gama de su equipamiento.

Por todo ello, dentro de ese mismo «länder», ciudades de tamaño medio, como Münster, Bielefeld, Paderborn, Siegen y, sobre todo, Aachen, casi desempeñan el papel de sub-centros regionales, con dotaciones funcionales bastante completas; próximas a las que se registran en los principales ciudades del Ruhr.

En el Norte de Alemania las dos ciudades de **Hamburg** y **Bremen**, constituyen dos centros claves, los más importantes de esa parte del país. La carencia de una demarcación territorial extensa correspondiente a cada una, impide formar su red urbana propia. De todas maneras, dada la importancia demográfica y económica de ambas, en especial Hamburg, propicia que se comporten como centros indiscutibles para los «länder» próximos, caso de la parte sur de Schleswig-Holstein, el Norte de Niedersachsen y buena parte de Mecklenburg-Vorpommern. Hamburg viene desempeñando el papel de gran ciudad del Norte alemán, con una proyección no sólo hacia el hinterland señalado, sino con una fuerte orientación hacia el exterior; en tanto que principal puerto de Alemania. El papel de Bremen es más limitado; no obstante quedan dentro de su área de influencia parte del Norte del «länder» vecino de Niedersachsen, donde ciudades como Oldenburg, desempeña un papel subsidiario hacia ella. Ahora bien el Sur de este «länder», se organiza en torno a **Hannover**, ciudad que ejerce de centro regional neto; es la cabecera de una red urbana cuyos otros centros de menor significación, de ámbito subregional, son: Osnabrück, Hildesheim, Wolfsburg, Salzpiter, Göttingen etc.; incluso se traslada su influencia hacia el Norte de Sachsen-Anhalt.

Schleswig-Holstein organiza su red urbana en torno a las dos ciudades portuarias Kiel y Lübeck como centros básicos, dentro de una cierta bipolaridad regional. Acaso hay dos factores que han impedido el asentamiento de una red urbana regional más tupida. De una

parte, la influencia ejercida por Hamburg sobre ese territorio, a lo que acabo de referirme; el peso de esta urbe es, en todos los sentidos, muy superior, a las de las capitales antes señaladas; de ahí su fuerte proyección en todo el «länder». De otra, su situación fronteriza con Dinamarca que siempre, como todo espacio de frontera, conlleva un considerable inconveniente para aumentar la densificación de las relaciones, y, por el contrario, contribuye a que reste como «final de país»; a pesar de que la prolongación del espacio comunitario sea una realidad palpable. Pero, todavía, las fronteras estatales significan mucho, en este sentido.

En el Noroeste, el «länder» **Mecklenburg-Vorpommern**, es el de menor densidad demográfica de toda la Federación, por eso no es de extrañar que cuente con una red urbana bastante débil. Las dos ciudades más importantes son las ubicadas en la costa, Rostock y Schwerin; con una sustancial diferencia en peso demográfico y equipamiento funcional a favor de la primera. No en balde fue, durante varias décadas, el principal puerto, y lugar de comunicación con el exterior de la extinta RDA. La escasa densidad de población, la carencia de ciudades de mayor tamaño, y su posición periférica, en referencia al conjunto alemán, debilitan la integración interior del territorio y su propia conexión con el resto del Estado. Su carácter portuario puede potenciar en el futuro su papel (Wackermann, G., 1996).

El vacío urbano del transpaís interior es acusado. Bastante inusual en toda Alemania.

El «länder» de **Brandenburg**, cuenta, globalmente, con una red urbana débil y atípica. Son varios los elementos que contribuyen a ello. A mi entender, los fundamentales son:

- a) Su débil peso demográfico, uno de los menores de toda Alemania; no olvidemos que en 1996 contabilizaba una densidad en torno a los 80 h./km², cuando la media de Alemania es de 229, y donde no son pocos las regiones que superan los varios centenares.
- b) Por otro lado, la localización de **Berlin** en su interior, casi en su centro geográfico, significa una anomalía importante; contribuye a distorsionar la organización urbana del «länder». Quizás eso sigue explicando cuál fue el origen y posterior devenir de la capital alemana, donde intervinieron grandes dosis de voluntarismo del poder central; todo ello se realizaba dentro de un proyecto territorial y una visión geopolítica de diferentes perspectivas, a las que, por ahora, se limita Alemania. En cierta manera el conjunto berlinés resalta, en tanto que importante aglomeración, en medio de un vacío casi generalizado, en lo que al modelo de red urbana se refiere. La situación anómala de división de esa ciudad durante varios decenios impidió su vida normal y dificultó conseguir un mayor protagonismo. Ahora, una vez realizada la reunificación, y con su nueva designación como capital federal, es posible que emprenda un camino diferente, más dinámico, al registrado hasta el presente. El traslado progresivo a la ciudad de los principales órganos de gobierno federales constituye una prueba de esa determinación. Desde hace unos pocos años se está convirtiendo en uno de los principales espacios «en obras» de Europa. Pero aún es pronto para conocer los efectos de esta nueva situación y las consecuencias que todo ello tendrá, para el conjunto de la red urbana regional; y, por su puesto, sus proyecciones hacia toda Alemania, como, refiriéndose a otros casos sugiere D.T. Herbert (1990).

- c) También, la fijación de la frontera Oder-Niese, con Polonia, significó una amputación de ciudades tradicionalmente alemanas integradas en la red de ese ámbito, como Stettin y Breslau. Pero la realidad es que, en el presente, sólo la ciudad de Cottbus, situada en los confines Surorientales del «länder» y con un tamaño reducido (122 mil h.) sigue en la jerarquía urbana. Su significación es escasa y su ubicación poco apropiada para conseguir organizar una red urbana en torno a ella. El contraste pues, entre este modelo territorial urbano y el de otros estados federados y regiones alemanas resalta con nitidez. Frankfurt del Oder, en la frontera polaca puede desarrollar, acaso en un futuro, un mayor protagonismo de enlace con el vecino país, en tanto que puerta de acceso a Berlín.

Sachsen-Anhalt y **Sachsen**, en contraposición al anterior «länder», cuentan con densidades de población más altas. En la segunda alcanza los 246 h./km² mientras que en la primera es de 132. De ahí que las bases para organizar sus modelos de redes urbanas difieran. **Sachsen-Anhalt**, con poco más de 2,7 millones de habitantes, registra dos centros principales: Magdeburg y Halle. La primera, a pesar de su tamaño medio (para el papel de capital regional, 255 mil h.), le ayuda, sin embargo, su posición central para cumplir ese cometido destacado en el funcionamiento de la red de ciudades; sobre todo, en su vertiente Norte y áreas colindantes del centro, donde la debilidad demográfica y el mayor vacío urbano, evita otras competencias. Sin embargo, hacia el Sur, el panorama cambia, las densidades de población son elevadas y la malla urbana más tupida. Destaca por su mayor tamaño demográfico y elevada centralidad, Halle (280 mil h.); eso la convierte en una suerte de bicapital regional, con influencia marcada hacia el Sur, pero con cierta subordinación hacia otros centros urbanos más importantes como Leipzig. Dessau (si bien con modesto tamaño, se comporta como subcentro regional favorecida por su ubicación apartada, con un espacio propio, sin otras competencias urbanas directas.

Por su parte **Sachsen** es el «länder» de mayor densidad de población de toda la parte oriental (si se exceptúa la demarcación berlinesa); incluso supera ligeramente la media del conjunto alemán. Su población global asciende a 4,5 millones de habitantes. Eso explica la importancia de sus principales ciudades y la densidad de la malla urbana. La red urbana regional se articula en torno a dos polos centrales Dresden y Leipzig (cada uno de los cuales se acerca al medio millón de habitantes, solo en sus respectivas y netas demarcaciones urbanas); si a ello se suma la población de sus áreas próximas, se superan con amplitud tales valores. Las dos, rivalizando entre sí, ejercen de auténticos centros urbanos regionales (Fuchs, G. et al., 1996). Por su ubicación, alejadas entre sí, y la orientación de sus respectivas áreas de influencia, hacia cada uno de los extremos del länder, contribuyen a ejercer esa función, remarcando la bipolaridad territorial apuntada. A su vez, existen otras ciudades importantes que desarrollan un papel intermedio; tal es el caso de Chemnitz y Zwickau. La primera de las dos, pugna por construirse un puesto como centro subregional. De todas maneras los fuertes cambios que están produciéndose en esta región, desde la reunificación alemana, abren nuevas perspectivas cara al futuro (Oelke, E., 1996).

Thüringen con una densidad media de población, en torno a los 154 h./km², netamente inferior a los valores globales de la RFA, ha conseguido una red urbana relativamente equilibrada. Sus 2,5 millones de personas, en cierto grado, basculan dentro de las áreas de

influencia de la malla urbana regional. El centro más destacado es Erfurt, que desempeña el papel de metrópolis regional; si bien su tamaño no es muy grande, para conseguir por él mismo un papel nodal; eso se compensa, en parte, por su posición central dentro del «länder». En su lado oriental, Gera, es el segundo centro, seguido de Jena; otras ciudades, ya de tamaño menor, completan la red.

Bayern es, con diferencia, la región más extensa de Alemania, casi el doble de las más grandes (salvo Niedersachsen). Por el contrario su densidad de población es inferior a la media nacional; así y todo, su población supera los 12 millones de personas. Todos esos elementos hacen más complicada la organización de su red urbana. La cabecera principal del subsistema urbano bávaro es Munich. Su propio tamaño, 1,2 millones en la ciudad (casi dos millones en el conjunto de la aglomeración urbana), la convierten en una auténtica capital regional. Por su capacidad económica, su equipamiento funcional y su centralidad, constituye uno de los principales nodos urbanos de toda Alemania. Incluso, dentro del ámbito europeo, su significación es notable (Reclus, 1989). Antigua capital del reino de Baviera, la ciudad ha sabido mantener su prestigio urbano y su crecimiento, dentro de una sabia armonía entre tradición y modernidad; lo cual se aprecia en su paisaje urbano y social (Geipel, G., et al., 1987). Además, Baviera cuenta con una segunda capital regional, de menor significación, pero con un neto papel desarrollado en ese ámbito. Me refiero a Nürnberg (suma más de 750 mil habitantes entre la ciudad propiamente dicha y la aglomeración formada por Fürth, Erlangen y otros centros menores). Su localización en el norte de Baviera, facilita el desempeño de ese papel bipolar indicado (Kerschler, U., 1992). Aparte de esos dos centros, aún queda lugar en Baviera para otras ciudades, que cabe situar, en un nivel urbano inferior; me refiero a Würzburg, en el N.W. y a Ausburg, Ingolstadt y Regensburg en el centro. Todas intentan cumplir el papel de centros subregionales, complementarios, dentro del subsistema urbano bávaro; la larga tradición que les ampara, en tal sentido, no es un elemento a ignorar (Fehen, K., 1970). Su función comercial, cultural, universitaria, etc. son elementos todos a tener presentes, para comprender la realidad actual.

Baden-Württemberg presenta una red urbana compleja y plural. Sus 10,3 millones de habitantes se distribuyen de manera irregular por algo más de 35 mil km². De ahí se deduce la existencia de una red urbana tupida. Con nitidez, destaca en la jerarquía urbana Stuttgart (585 mil h., a los que debe añadirse otros 300 mil de su periferia inmediata). Eso la convierte en una de las grandes ciudades alemanas del presente. Tiene todos los elementos que precisa para actuar como centro del «länder», proyectando su influencia sobre todo el SW alemán; si bien apenas penetra en el bien tramado espacio francés. Pero su posición equidistante dentro del territorio favorece la existencia de otras ciudades que también desempeñan un papel de centros subregionales. Es el caso de Karlsruhe y Freiburg en el W.; Reutlingen en el Sur y Ulm, también en el Sur, en los límites con Baviera. No faltan tampoco otros centros como Mannheim, y en su caso, Heidelberg en el Norte; incluso son así mismo ciudades con un cierto peso subregional, Heilbron y Pforzheim, más próximos a Stuttgart.

El «länder» de **Hessen** se caracteriza también por su red urbana compleja y plural. En sus pocos más de 21 mil km², habitan más de 6 millones de habitantes, de la que resulta una densidad de población cercana a los trescientos habitantes kilómetro cuadrado, superior a la media alemana. **Rheinland-Pfalz**, situado al Oeste del anterior, haciendo de fron-

tera el Rin, cuenta con similar superficie (1,2 mil km² menos), pero su población es menor (4 millones h.). Los lazos entre ambas redes urbanas son intensos. El Rin, más que separarlas, las une (Innotech, Br., 1991). El principal centro urbano del primero es Frankfurt a d. Main. Su población (648 mil h. en la ciudad, a la que deben sumarse otros trescientos mil de su periferia cercana) hacen de ella una de las metrópolis más destacadas de la RFA. En cierto modo constituye el centro indiscutible de una amplia región urbana que aglutina a otras varias ciudades de señalada importancia. Wiesbaden (267 mil h.), capital administrativa de Hessen, dista sólo una treintena de kms., al igual que Mainz (183 mil h.) (capital política y administrativa del «länder» vecino, Rheiland-Pfalz). Algo similar sucede con Darmstadt (138 mil h.); además de una serie de ciudades de menor tamaño localizadas en sus inmediaciones. Todo ese conjunto urbano se aproxima a 1,5 millones de habitantes, convirtiéndose, sólo desde esa perspectiva demográfica, en uno de los mayores de Alemania. Pero además de la importancia económica que corresponde a una área urbana de esas características, debe añadirse que Frankfurt ha venido especializándose, desde hace tiempo, en algunas funciones de gran significación, como las financieras (bolsa), bancarias, seguros y transporte aéreo. Se comporta, en esas tareas, como capital de toda la República Federal, ocupando un puesto básico, de primer orden, en el sistema urbano europeo. La hegemonía fuerte de Frankfurt, sobre toda esa zona del Rin medio es palpable. Limita los correspondientes papeles de otras capitales político-administrativas que corresponden a Wiesbaden y a Mainz. De esa forma, estas últimas quedan, en la práctica, dedicadas a ejercer un puesto secundario se subcentros regionales, para los dos respectivos «länder». Algo similar, si bien todavía con menor protagonismo, le sucede a la ciudad de Kassel (en el Norte de Hessen) y a Koblenz (Norte de Rheinland-Pfalz), Ludwigshafen a. Rhein en el Sur y Trier en el Oeste, a las puertas de la frontera de Luxemburgo.

Por último, nos queda el reducido «länder» **Saarland**; en sus 2,5 mil km², viven, no obstante, un millón de personas; lo que arroja una densidad de población algo superior a la media del país. La ciudad de Saarbrücken (185 mil h.) es la de mayor tamaño; otra media docena de ciudades más pequeñas, algunas de las cuales en sus propias inmediaciones, contribuyen a organizar una tupida red urbana; aunque encuentra ciertas dificultades para engarzar con el eje del Rin, sin embargo mantiene tradicionales lazos con las vecinas ciudades francesas.

6. ALGUNAS PRECISIONES FINALES

La carencia de un núcleo centralizador, no sólo que encabece de manera indiscutible la jerarquía urbana, sino que actúe ejerciendo un área de influencia extendida a toda Alemania es, quizás, uno de los rasgos más distintivos del sistema urbano alemán. En el futuro, Berlín, puede aspirar a desarrollar ese papel. Aunque su ubicación periférica, su entorno poco poblado y una relativa debilidad de actividades económicas, por el momento, contrasta con lo abigarrada que resultan otras densas áreas de Alemania. Por otro lado, aunque desde la unificación se ha acordado que Berlín vuelva a ser la capital del país y, en esa se está, en un proceso de adecuación acelerado, no parece que, por ahora, el sistema federal alemán esté dispuesto a primar en exceso esa ciudad, continuando con el voluntarismo que en otros tiempos hizo de esta capital una urbe de gran significación europea.

La descentralización del territorio y de las funciones económicas, en general, es con seguridad una realidad que destaca al estudiar el sistema urbano alemán y sus redes regionales de ciudades. Resulta interesante comprobar cómo se han ido configurando numerosas tramas urbanas regionales y subregionales, muy diferentes entre sí. Tanto en su dimensión, como en la tipología de sus sistemas de funcionamiento. No existen comportamientos regulares ni standard; por el contrario, cada territorio presenta sus singularidades y peculiaridades.

La especialización funcional de las grandes metrópolis regionales, en ciertos casos alcanzando un nivel territorial que abarca todo el Estado, es así mismo un rasgo presente en Alemania. Eso conlleva la superposición simultánea de varios sistemas urbanos en funcionamiento, siguiendo en cada caso una tarea concreta. Tal pluralidad sólo puede ser superada a través de formas de integración urbana fluidas y eficaces, como allí se advierten.

La competitividad interurbana que, desde hace tiempo, vienen desempeñando las ciudades alemanas entre sí, ha servido para dinamizar su comportamiento y agilizar la calidad de sus servicios. Lo que hoy se plantea como una necesidad de nuestra época, en Alemania, se ha venido configurando desde hace tiempo.

De todas formas, tal vez, una de las realidades menos brillantes del país radica en las disparidades territoriales. El contraste entre los «länder» del Este es notorio con los articulados alrededor del corredor del Rin, verdadero eje dinámico y vertebrador del espacio alemán. Queda por ver cuánto tiempo se tardará en superar esas desigualdades y de evaluar si el sistema global de funcionamiento urbano es suficiente para conseguirlo; o, por el contrario, se resiente. Los cambios han comenzado, pero transcurrida una década desde la reunificación, se comprueba que lo que resta por hacer es todavía mucho, dada la dificultad encerrada. La realidad alemana era compleja y el desastre de la parte oriental más profunda de lo que aparentaba.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAVOUX, J.J. (1996): «L'axe Rhin-Rhône: axe européen majeur ou secondaire». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 27-33.
- BERTAUX, L. (1971): *La Civilisation urbaine en Allemagne*. Armand Collin, Paris.
- BERTRAND, I.; ROBERT, B. (1991): «Une approche européenne de la notion de réseau de villes». *En Europe, des villes en réseaux*. DATAR, Paris, pp. 9-12.
- BRUYELLE, P. (1996): «Réseaux urbains, réseaux de villes». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 17-26.
- CORI, B. (1995): «Urban Networks». *Geo-Italy*, vol. 2, Pàtron ed., Bologna, pp. 13-19.
- CHARRIER, J.B. (1996): «Les points nodaux de l'Europe Occidentale». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 397-401.
- CHRISTALLER, W. (1933) (ed. de 1980): *Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung Über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 331 pp., más 5 mapas.
- DAMETTE, P. (1968): «Region, armature urbaine et taille des villes». *La vie urbaine*, n° 4, pp. 287-323.

- DUMOND, G.F. (1993): *Villes et territoires en Compétition*. Litec-Economie, Paris, 295 pp.
- DUPORT, J. P. (1991): «Encourager la constitution européenne de réseaux de villes». *En Europe, des villes en réseaux*. DATAR, Paris, pp. 5-9.
- FEHEN, K. (1970): *Die Zentralörtlichen Funktionen früher Zentren in Altbayern*. Steiner, Wiesbaden, 325 pp.
- FUCHS, G.; KÜMMERLE, U.; RICHTER, H.; SCHMIDT, H. (1996): *Deutschland. Länder und Regionen*. E. Klett, Stuttgart, 265 pp.
- GEIPEL, R.; HARTKE, W.; HEINRITZ, G.; TZSCHASCHEL, S. (1987): *München. Ein sozialgeographischer Exkursionsführer*. (Monográfico) N°s 55-56, *Münchener Geographische Hefte*, Geographisches Institut der Technischen Universität München, München, 651 pp.
- HERBERT, D. T. (1990): *Cities in Space. City as Place*. David Fulton Publishers, London, 340 pp.
- HOLZ, J.M. (1977): *La Ruhr du Kohlenport à la région urbaine*. Bordas-Études, Paris.
- HOLZNER, L. (1970): «The role of history and tradition in the urban Geography of Western Germany». *Annals of the Association of the American Geographers*, 60, n° 2, pp. 313-339.
- INNOTECH, Br. (1991): «Réseaux de villes dans la conurbation Rhin-Main». *En Europe, des villes en réseaux*. DATAR, Paris, pp. 97-109.
- KERSCHER, U. (1992): *Raumabstraktionen und Regionale Identität. Eine Analyse des regionalen Identitätsmanagements im Gebiet zwischen Augsburg und München*. n° 68 (monográfico), *Münchener Geographische Hefte*. Geographisches Institut der Technischen Universität München, München, 168 pp.
- MAINARDI, R. (1983): «Il sistema urbano della Germania contemporanea: una rassegna della letteratura». En: *Citta' e regione in Europa. Saggi di analisi dei sistemi territoriali*. Franco Angeli Editore, Milano, 5ª ed., pp. 268-286.
- MARSHALL, J.U. (1989): *The Structure of Urban Systems*. University of Toronto Press, Toronto, 393 pp.
- OELKE, E. (1996): «Développements urbains actuels dans un land en transformation, l'exemple de Saxe-Anhalt (Allemagne)». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 99-107.
- RECLUS (colec.) (1989): *Les villes européennes*. DATAR, Paris, 80 pp.
- RECLUS (colec.) (1993): *Réseaux et territoires*. Montpellier, 175 pp.
- REITEL, F. (1980): *Les Allemagnes (R.F.A. et R.D.A)*. Armand Colin, Paris, 331 pp.
- REITEL, F. (1996): «Berlin capitale réunifiée, une ville en pleine transformation». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 173-186.
- SCHÖLLER, P. (1967): *Die Deutschen Städte*. F. Steiner, Wiesbaden, 316 pp.
- WACKERMANN, G. (1996): «Le mouvement teleportuaire allemand». *Nouveaux Espaces et Systemes Urbains*, SEDES, Paris, pp. 419-435.

