

# La formación de la ciudad-región en la ciudad de México y la aglomeración de París\*

*Javier Delgado*

INSTITUTO DE GEOGRAFÍA-UNAM

En el contexto de descentralización y maduración de sistemas regionales de ciudades, se aplica a la ciudad de México el esquema evolutivo propuesto por Friedmann. La capital mexicana podría estar en la transición de una fase metropolitana a otra megalopolitana, mientras se reincorpora a la economía mundial. La comparación con París ilustra algunos rasgos de esa transición.

Platón definió los límites del tamaño de una ciudad como el número de personas que podían oír la voz de un solo orador, hoy esos límites no definen una ciudad sino una civilización.

Lewis Mumford, *Técnica y civilización*, 1992

## PRESENTACIÓN

**C**uando Mumford escribió su reflexión en 1934, nadie había sospechado que la ciudad po-

dría extenderse sin límites sobre su entorno hasta formar un entramado

xico central. Las innovaciones tecnológicas del transporte y la remodelación del territorio" que dirigió Boris Graizbord en la Facultad de Arquitectura de la UNAM. La idea de este trabajo fue elaborada durante una estancia de investigación en el *Groupe de Recherche sur l'Amérique latine* (GRAL) de la Universidad de Toulouse-Le Mirail, bajo la dirección de Claude Bataillon, gracias a una beca del *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS) del gobierno de Francia. Agradezco a Nicole Giron, Ma. Christine Lacoste y Benoit Clement sus valiosos comentarios a la versión preliminar y a Mario Gutiérrez y Xóchitl González por la cuidadosa elaboración de varias de las gráficas.

\* Este documento forma parte de mi tesis de doctorado "Territorio, ciudad y región en el Mé-

urbano regional. Ni siquiera los utopistas del siglo XIX, muchas veces reputados como idealistas que no tenían los pies sobre la tierra. Para el símil se apoyó en el avance de la radiofonía y la televisión, que aun cuando su expansión no había alcanzado el nivel de la tecnología actual, anticipaba, en esencia, el perfil de la ciudad-región actual.

Lo cierto es que unos 40 años después de escrito su texto, una descentralización a gran escala se empezó a generar alrededor de las principales metrópolis industriales desarrolladas. Asociada a los procesos que conforman la tercera revolución industrial —como son la telemática, fragmentación de los procesos de producción fordistas, la aparición de *tecnópolis* y el aumento de los intercambios de información y personas entre centros urbanos—, nos sorprende, sin embargo, encontrar procesos similares en nuestro país que reproducen los rasgos de los antiguos enclaves típicos de la segunda industrialización, aislados y selectivos, y que aumentan, un poco más, la distancia a las periferias de siempre.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> De acuerdo con Claval, se habla de una primera revolución industrial a finales del siglo XVIII, gracias a la utilización de máquinas de vapor en la agricultura, en la manufacturera y en los transportes; de una segunda, a fines del XIX, con la electrificación de esos procesos, y de una tercera, después de la segunda guerra mundial; con su informatización (Claval, *Geografía*, 1980, p. 288). Castells ha propuesto la denominación de *tecnópolis* para las ciudades de la era informática (Castells y Hall, *Tecnópolis*, 1994). Richeri utiliza el término telemática —unión de informática y telecomunicaciones— para reflexionar acerca de los efectos de la tecnología sobre sectores del conocimiento (Richeri, *Universo*, 1984).

El censo de población de México de 1990 nos enfrentó al hecho, inverosímil unos años antes, de la disminución de la velocidad del crecimiento demográfico en las metrópolis más antiguas y de su aumento, por el contrario, en las ciudades intermedias, lo cual fue rápidamente atribuido a las políticas públicas de descentralización instrumentadas durante los años ochenta. Espero mostrar en este trabajo que, en relación con la ciudad de México, además de una descentralización, puede observarse un nuevo despliegue de la ciudad, en una dimensión más regional que urbana, que Geddes llamó *ciudad-región*, o bien, hacia una *concentración ampliada*.<sup>2</sup>

En el caso de París, Bastié llamó *expansión descentralizada* a la creación de un número considerable de empleos *fuera* de la municipalidad de París, pero aún dentro de los departamentos de la *gran corona* parisina. La ampliación tuvo lugar a principios de los años sesenta, cuando la revolución informática apenas comenzaba, y al advertir que la descentralización favorecía a las empresas del centro —pues se aplicaba *sólo* a las nuevas industrias que buscaran ubicarse en la ciudad— la

<sup>2</sup> El término “ciudad-región”, usado por Geddes, no fue tan apreciado como el de “conurbación”, que también acuñó (Geddes, *Ciudades*, 1985, pp. 46-48). La expresión “concentración ampliada” la tomé de Sergio González cuando distingue las siguientes fases en la localización de la industria automotriz: concentrada en la ciudad de México en la década de los veinte, concentración ampliada hacia las ciudades de Toluca, Cuernavaca o Puebla en los sesenta, y la más reciente, descentralizada en una franja fronteriza desde los años ochenta (González, “Acumulación”, 1991, p. 84).

consideró expresión territorial de una economía inmersa en la prosperidad económica.<sup>3</sup> Por el contrario, nuestra descentralización se propuso como una salida a la crisis, lo que ha constituido, entre otros aspectos, un obstáculo para su aplicación, además de tratarse de una *crisis inmovilizadora*, concentradora y centralizadora de capital, que inhibe las tendencias centrífugas, a diferencia de la *crisis movilizadora* de los años treinta, que llevó a industrializar el país así como a la intervención activa del Estado en su regulación.<sup>4</sup>

A fines de los años ochenta, luego de que aquellos procesos económicos se generalizaron en Europa, el alcance real de la descentralización comenzó a ponerse en duda. La terciarización de las áreas centrales, un policentrismo renovado por los tecnopolos, y la industrialización de la periferia no metropolitana, conducían a nuevas concentraciones. Incluso el tren rápido (*train-a-grande-vitesse*: TGV), señalado con frecuencia como el vehículo idóneo para la descentralización, tuvo como consecuencia volver el espacio más polarizado y muy jerarquizado.<sup>5</sup>

En cuanto a la *difusión de población*, que debería producirse a lo largo del corredor entre París y Londres con el impulso del túnel bajo el canal de la Mancha y la circulación de trenes rápidos entre ambas capitales, Drewett y Holcroff constataron una fuerte disminución de los lugares centrales y me-

nos intensa de sus periferias y, como contraparte, el incremento de los alrededores de las ciudades exteriores *cercanas*, entre 1971 y 1982 (gráfica 1). Un patrón así bien podría denominarse descentralizado, pero al cambiar de escala, a nivel de comuna, se hacen notar ciertos núcleos que crecen muy rápido, lo mismo cerca de París que de Londres, así como un aumento asociado a la suburbanización, en las regiones que están en declive. A esto se le llama *suburbanización deslocalizada*.<sup>6</sup>

*Expansión descentralizada, suburbanización deslocalizada, concentración ampliada*, me parece que los tres nombres designan, con distinto énfasis, el mismo proceso: crecientes oleadas de población y actividades desde el centro hacia la periferia, sólo que el primero pone el acento en la descentralización, el segundo en lo azaroso de la elección periférica, mientras que el tercero busca subrayar que es el centro quien expande su influencia.

El alargamiento del corredor París-Londres llega más allá de los suburbios, hasta 60 o 100 km del centro,<sup>7</sup> cuando "apenas" era de 25 a 30 en el estudio de Bastié. Ésa podría ser la dimensión empírica de la *ciudad-región*.

La distancia tiene que ver con el "modelo de ciudad" si comparamos los 6 km que un hombre podía recorrer entre los burgos de la baja edad media en una misma jornada, con los trayectos cotidianos de 30 km en auto-

<sup>3</sup> Bastié, *Croissance*, 1964.

<sup>4</sup> Martínez y Ziccardi, "Perspectivas", 1992, p. 417; y Padua y Vanneph, *Poder*, 1986, p. 18.

<sup>5</sup> Billardon, "TGV", 1991.

<sup>6</sup> Drewett y Holcroff, "París", 1988, p. 49.

<sup>7</sup> *Ibid.*

móvil en las metrópolis contemporáneas. La difusión actual, de 60 a 100 km, rebasa ampliamente la cobertura empírica de los trenes suburbanos parisinos (RER) —de 30 a 45 km—, pero *apenas* representa un tercio de los 300 identificados como la distancia “óptima” para el TGV.<sup>8</sup>

Muy lejos para los trenes urbanos, muy cerca para los trenes rápidos. ¿Estaremos frente al surgimiento de una nueva expansión de la ciudad, esta vez a niveles desconocidos históricamente? ¿Es eso la megalópolis de Gottmann?

Es probable que así sea. De acuerdo con Friedmann, la ciudad ha pasado por cuatro estadios históricos:<sup>9</sup> el *primero*, se refiere al paso de la ciudad preindustrial al *segundo*, la ciudad fordist, con la aparición de una periferia masiva —y, en consecuencia, de un centro— apenas prefigurada por el *fau-burg* medieval.<sup>10</sup> El *tercero* lo ocupa la metrópolis que todos conocemos: terciarización del núcleo central, nuevos distritos de comercio y servicios públicos en las áreas intermedias, creación de un anillo periférico, conurbación de los poblados cercanos y suburbanización (gráfica 2).

El *cuarto* estadio bien podría expresar los territorios de la revolución informática o, tal vez, de las corporaciones transnacionales. Se trata esencialmente de un reordenamiento re-

gional alrededor de las metrópolis ya dominantes que refuerzan sus lazos transregionales. Como sucedió anteriormente con la *ciudad-puerto* y la *ciudad-encrucijada*, los polos con una conexión internacional recibirán el mayor impacto, según Claval, seguidos por las metrópolis regionales y, luego, por las ciudades satélites grandes. Quedarán fuera tres tipos de zonas: las de poblamiento suburbano disperso, a veces combinado con agricultura, ciertas áreas de explotación de recursos primarios, energía y agua, o bien terrenos de depresión que permanecen incultos o reservados para actividades de descanso.<sup>11</sup>

El enfoque *evolutivo* de la ciudad bien puede devenir esquemático, sobre todo cuando he obviado los procesos históricos y políticos que le subyacen. Hará falta insistir en ellos. Pero gracias a ese esquema, espero mostrar los elementos formales de *continuidad*, en particular una cierta tendencia a la *inercia* en el modelo urbano actual, que no tiene por qué mantenerse. El esquema es útil también para matizar el entusiasmo tecnocrático que nos presentan las modernizaciones urbanas como una panacea para los males sociales. Podemos advertir continuidades muy claras, por ejemplo en el burgo preindustrial o en nuestras trazas coloniales, que devienen normalmente el *centro histórico* de los es-

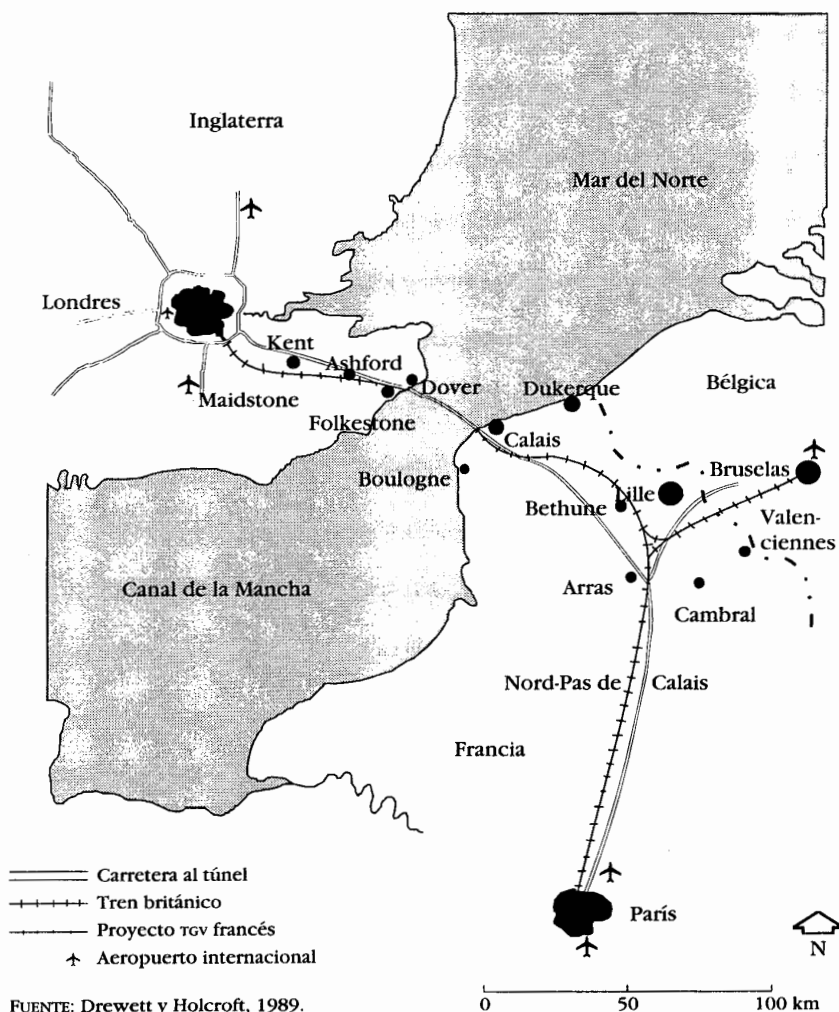
<sup>8</sup> Billardon, “TGV”, 1991.

<sup>9</sup> Citado por Richardson, *Economía*, 1986, p. 117.

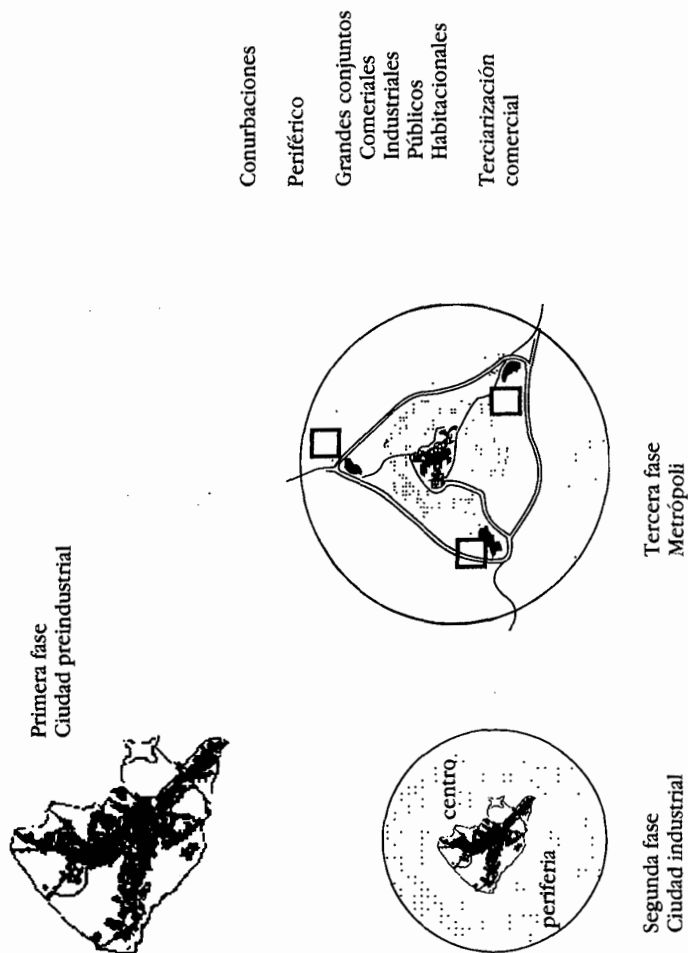
<sup>10</sup> *Fauburg*: literalmente “falsa ciudad”; así se denominaba a los barrios que crecían “fuera” de la “verdadera” ciudad intramuros.

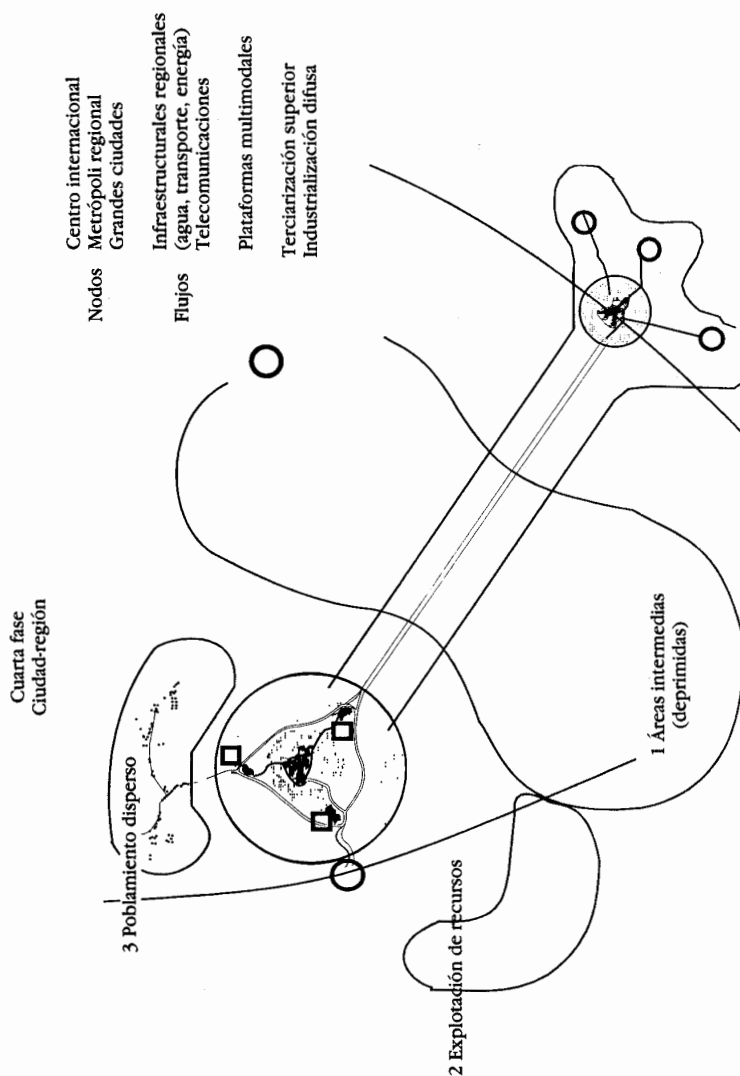
<sup>11</sup> Claval, *Initiation*, 1993, p. 259. Pirenne asegura que la formación del sistema urbano europeo tuvo dos centros clave en los puertos de Venecia y de la costa flamenca en el norte, así como en las ciudades que florecieron a su vera, principalmente en Francia. Pirenne, *Ciudades*, p. 58.

Gráfica 1  
Redes de transporte emergente corredor París-Londres



Gráfica 2  
Transformaciones físico-espaciales de la ciudad





FUENTE: Elaboración propia.

tadios siguientes; o bien, en esos poblados que al conurbarse se transforman en *subcentros*; o en el trazo de los trenes rápidos sobre los caminos tradicionales. Pero existe también una continuidad, menos evidente, en los sistemas de abastecimiento lejano del agua y en las redes telemáticas, que a pesar de su impacto en la deslocalización de actividades, se asientan en los núcleos más importantes de la periferia regional. Incluso desde la perspectiva de búsqueda de un modelo alternativo, éstas serán las dinámicas territoriales a enfrentar. Nuestra tarea será entonces saber cómo podemos eliminar la segregación urbana, en adelante más regional, de nuestras ciudades y sus territorios.

En este ensayo aplico el esquema evolutivo de Friedmann a la ciudad de México, que puede considerarse en *transición* de una fase metropolitana con alta segregación, a la cuarta etapa mientras se reincorpora, muy desigualmente, en la nueva economía internacional. La comparación con París sirve para ilustrar algunos de los rasgos generales de esa transición.

#### MADUREZ DE LA RED DE CIUDADES EN MÉXICO

No hay ninguna duda: después de 50 años de crecimiento sostenido, las cuatro grandes metrópolis mexicanas han entrado en una etapa de estabilización demográfica, lo cual representa un cambio cualitativo, presente ya desde 1970, hacia un sistema de ciudades más complejo con la consolidación de un estrato intermedio, que constituye

el rasgo más novedoso en la historia urbana del país.<sup>12</sup>

Sin embargo, desde el punto de vista espacial, dicha reestructuración no se ha traducido en formas distintas a la concentración de actividades y de población, y sus resultados se considerarán aún insuficientes, ya sea porque prevalecen los enfoques típicos de un *determinismo espacialista*, porque se sobreponen los objetivos de política macroeconómica a las prioridades de las regiones atrasadas, porque no se ha logrado diferenciar entre políticas de desarrollo urbano y aquéllas con un sentido regional, o bien porque no se ha definido con claridad la necesaria articulación entre estrategias urbano-regionales, básicamente territoriales, y políticas de desarrollo, fundamentalmente económicas.<sup>13</sup>

De entrada, el término intermedio para identificar el nuevo estrato urbano indica un umbral en la concentración: más de 100 000, menos de un millón de personas. En el contexto urbano mexicano, más reciente, explosivo y concentrado que el europeo, se llega al umbral metropolitano (tercera fase según Friedmann) alrededor del medio millón de habitantes, mientras que en el europeo, más antiguo, donde su red de ciudades ha sido construida y reconstruida *durante más de mil años*<sup>14</sup> y se caracteriza por un bajo crecimiento demográfico, que dura ya un largo plazo, la transición metropolitana se sitúa alrededor de los 200 000 pobladores.

<sup>12</sup> Graizbord, "Perspectivas", 1984.

<sup>13</sup> Aguilar y Graizbord, "Ciudades", 1992, pp. 146-149.

<sup>14</sup> De acuerdo con Pawlowsky (*Circulades*,



En este sentido, la aparición de las ciudades intermedias en México podría expresar la madurez de su red de ciudades, desgraciadamente dentro de un contexto ya concentrado. En efecto, dentro de ese nuevo grupo, resaltan las *grandes* ciudades medias de entre 500 000 y 1 000 000 de habitantes. Mientras más rápido crezcan (y su tasa en los años ochenta fue de 6%), más pronto llegarán a la concentración ampliada de nuestro esquema. Hace 20 años, sólo Puebla tenía ese rango, en 1980 otras cuatro se agregaron, y son ya quince actualmente; es probable que para el año 2000, 25 ciudades rebasen ese rango de población.<sup>15</sup>

Es cierto que las ciudades intermedias aparecieron en todas las regiones, tanto geográficas como económicas, pero se concentran en unos cuantos corredores. Se les encuentra en la *frontera norte*, asociadas a la maquila antes que a una industrialización, dado que ahí no se han generado eslabonamientos hacia atrás (materias primas o procesos intermedios), y los que crean hacia adelante están fuera del país; en el *Golfo*, de importancia estratégica por tratarse de nuestra reserva petrolera más importante y punto terminal de

uno de los principales ejes transfronterizos; o bien en el *Pacífico*, preferido por las inversiones internacionales en el turismo de playa; tanto como en el *centro-norte* gracias al sector terciario y a las últimas localizaciones automotrices; o también en el corazón regional de México, a pesar de todas las tentativas de descentralización y asociadas tanto al turismo de fin de semana en Cuernavaca, como al desarrollo industrial de Toluca o terciario industrial de Puebla.

Parece entonces que debemos ampliar la tradicional explicación de la industria como motor de la urbanización para incluir los procesos terciarios y de intercambio actuales: esta ampliación modifica el esquema territorial concentrado del fordismo (propio de la segunda y tercera fases) y su red de ciudades de alta primacía, asociados al modelo de crecimiento hacia adentro, el cual arribó a su agotamiento hacia los años setenta.

En el contexto de la mundialización, donde el intercambio es lo más importante, la concentración original ya no es funcional. La formación de ciudades intermedias expresa la remodelación<sup>16</sup> de vastos territorios para asegurar la creación de condiciones para producir "cualquier cosa, en cualquier lugar" en la búsqueda del máximo beneficio posible.<sup>17</sup> Como Graizbord vaticinó en 1984, el escenario actual de crecimiento urbano incluye *formaciones regionales de ciudades* en un segundo nivel funcional, dado que el

1992, p. 10), en Europa central se ensayó con gran amplitud y éxito, desde el año 1000, la construcción de ciudades con base en un esquema circular alrededor de la plaza, que alcanzó su esplendor entre el siglo XIII y el XIV con la construcción de "nuevas ciudades" o *bastides*, antecedentes de la ciudad renacentista.

<sup>15</sup> Véase Ribbeck, "Ciudades", 1991. En 1980 se agregan Ciudad Juárez, Toluca, León y Torreón; en 1990 hay que contar también a Cuernavaca, Querétaro, Morelia, Aguascalientes, Tijuana, Saltillo, Tampico, Coatzacoalcos-Minatitlán, Veracruz y Mérida.

<sup>16</sup> Remodelación, en el sentido de volver a hacer el modelo.

<sup>17</sup> Ramírez, *Nuevas*, 1991, p. 88.

primero sigue ocupado por las antiguas metrópolis.<sup>18</sup>

De acuerdo con esa lógica, los dos ejes principales de la actual rearticulación territorial —que crecen más rápido y reciben las inversiones más elevadas— son, el primero, el norte-sur entre México, Monterrey y Houston, y el segundo, con dirección este-oeste, el que va de Guadalajara al enclave petrolero de Coatzacoalcos-Minatitlán, y tal vez hasta el corredor turístico de Cancún-Cozumel. La gran fuerza concentradora, que articula a tres grandes regiones —Golfo, Centro y Occidente— se explica por un conjunto de condiciones históricas, económicas, sociales, políticas y culturales.<sup>19</sup> En efecto, esta rearticulación no es exclusiva de la fase actual de reestructuración económica mundial, sino que se ha presentado también en otras épocas y bajo distintos modelos macroeconómicos, todos ellos influenciados por factores externos, tales como la exportación de materias primas, el *boom* petrolero, el impulso a la agricultura comercial y de exportación, la construcción de grandes enclaves turísticos y, ciertamente con mayor fuerza, el comercio internacional reciente.<sup>20</sup>

La paradoja de la actual remodelación es que ambos ejes se articulan fuertemente alrededor de la región central, lo que desdibuja las pretensiones de descentralización.<sup>21</sup> Estamos frente a un caso idóneo de región *bi-*

*sagra*, como le llaman los geógrafos, y que entre los historiadores se conoce como la...

“teoría de los tiempos ejes”, que otros han llamado *eje histórico* (como algo que encaja, embona y a la vez gira, algo como un eslabón que es también revolución, algo que permite abrir y cerrar, terminar e iniciar, que es fin de una época y el principio de otra.<sup>22</sup>

Los lazos, muy intensos entre el sudeste norteamericano y el noreste mexicano, incluidas algunas regiones costeras del Golfo, serán reforzados por el Tratado de Libre Comercio debido sobre todo a la exportación de productos petroleros y frutícolas, antes que la región fronteriza que, aún sin tratado, ha sido la más dinámica.<sup>23</sup> En el caso de las inversiones de la industria automotriz, su reciente localización más allá de los 100 km históricos de la frontera ha creado un virtual parteaguas en el centro del país, entre las estrategias de exportación al norte y hacia el mercado interno al sur.<sup>24</sup>

En este sentido, el Golfo puede recuperar el papel que jugó durante varios siglos, como zona de defensa estratégica y de intercambio comercial, ahora como nodo de articulación entre la costa sudeste norteamericana, la región central mexicana y la extensa cuenca del Circuncaribe,<sup>25</sup> pues a la segunda la provee de energía y productos químicos, al mismo tiempo que constituye una reserva probable de

<sup>18</sup> Graizbord, “Perspectivas”, 1984, pp. 48-49.

<sup>19</sup> González y Monterrubio, “Tendencias”, 1993, p. 180.

<sup>20</sup> Chías, “Consecuencias”, 1995.

<sup>21</sup> Camarena *et al.*, “Modernización”, 1995.

<sup>22</sup> Mc Gowan, “Geografía”, 1991, p. 11.

<sup>23</sup> Richardson, “Tratado”, 1995, p. 188.

<sup>24</sup> Bataillon, “Modelos”, 1991.

<sup>25</sup> Von Grafenstein, “México”, 1994.

agua para el futuro cercano, mientras que, con los países de América central, se vislumbra un mayor intercambio comercial con base en el petróleo.<sup>26</sup>

¿De qué forma las regiones vecinas a esos ejes de crecimiento —áreas de depresión, según Claval— podrían beneficiarse con la descentralización de la región central? Incluso si disminuyese la alta primacía, característica secular de nuestro sistema de ciudades, el mejoramiento de la periferia no sería automático, pues aún quedaría pendiente su equipamiento social y productivo. Bajo el enfoque eficientista que prevalece hoy, interesan únicamente las regiones *competitivas*, lo cual puede ser entendido, ya que no justificado, como un objetivo *empresarial*, pero difícilmente como algo que interese al conjunto nacional.

Veamos qué pasa en la región central, esa región clave de nuestra geografía histórica.

#### REGIÓN CENTRAL DE MÉXICO: HACIA LA CIUDAD-REGIÓN

Se ha señalado reiteradamente a la concentración de actividades económicas y de población en la ciudad de México como una característica perniciosa de nuestra urbanización. Para afrontarla, en 1982 se formuló un con-

junto importante de políticas de descentralización, principalmente de los organismos de salud y educación, que tuvo sus mejores resultados en la política urbana.<sup>27</sup> En el ámbito territorial, esa política se tradujo con escasa fortuna en la pretensión de detener el crecimiento de la capital mexicana, el control de las ciudades grandes que, como Puebla, rebasaran la cifra mítica de un millón de habitantes y el impulso de las ciudades medias.

Al mismo tiempo, la concentración como explicación del atraso de la periferia se convirtió en un lugar común. Es sorprendente, sin embargo, encontrar un nivel similar de concentración en países desarrollados, lo que significa que la concentración en sí no constituye una explicación. Francia, por ejemplo, aloja en su región central, *la cuenca parisina*, una proporción equivalente a la mexicana. Y hallamos lo mismo en otros países europeos, excepto en Alemania y en la región belga-holandesa.

Comparando los territorios de las regiones centrales mexicana y francesa, se puede comprender mejor la formación de la *ciudad-región* en dos contextos muy diferentes, y hallar una explicación a las dificultades mexicanas para organizar con menos recursos económicos un territorio similar al de otros países desarrollados, así como una llamada de atención a la tentación de repetir mecánicamente sus soluciones.

Entre las diferencias, que no abordaremos en profundidad, las principa-

<sup>26</sup> El 12 de febrero de 1993, México firmó la Declaración de Caracas con seis países de América Central para instituir una zona de libre intercambio con la participación de Venezuela y Colombia (Lacroix, "Tribulations", 1993).

<sup>27</sup> Martínez y Ziccardi, "Perspectivas", 1992, p. 414.

les se refieren al tamaño y naturaleza de sus economías —el producto interno bruto de Francia es 20 veces mayor que el nuestro—,<sup>28</sup> el papel de las ciudades capitales con el resto del país y la división administrativa.

En efecto, mientras que la disparidad entre París y las regiones interiores, debida a la concentración industrial y de servicios, se ha acompañado de una revitalización de las distintas regiones, en México la desarticulación estructural entre el centro y la periferia parece difícil de superar. Castells, sumamente crítico de esa disparidad, aceptaba que se puede considerar al “territorio francés [como el] *hinterland* parisino y encontrar lo esencial de la lógica del ordenamiento del territorio en los procesos internos de la red de París”.<sup>29</sup>

En relación con la gestión del territorio, el sistema centralizado francés heredado de la época del absolutismo monárquico y napoleónico, fue sometido durante las administraciones socialistas de los años ochenta a una descentralización sin precedentes, que ilustra una fuerte capacidad de decisión del centro bajo la forma de compromiso entre una dependencia de la tutela federal y la autonomía regional.<sup>30</sup> La idea de ordenamiento de las regiones interiores francesas fue apenas cuestionada; mientras que, entre nosotros, debido al sometimiento de las regiones bajo el periodo colonial y

a la centralización del poder en el ejecutivo en la época actual, que le permite realizar políticas regionales desde el centro, la descentralización se percibe como una imposición federal, y tal vez eso explique el fuerte rechazo (con excepción de Hidalgo) a las tentativas para desconcentrar población de la ciudad de México hacia sus vecinas.

Otra diferencia fundamental se refiere a las divisiones administrativas. La base del sistema francés es la *comuna*, división menor a nuestro municipio; las comunas están articuladas en *departamentos* (equivalentes a varios de nuestros municipios) que se integran en una *région* (equivalente a varios de nuestros estados) económicamente autónoma y dotada de un aparato de gobierno elegido por voto directo de sus habitantes. Por el contrario, la ausencia en la legislación mexicana de divisiones menores al municipio, demasiado grande y heterogéneo, y de escalones intermedios superiores a los estados, que expresen orgánicamente a las regiones —muchas de ellas con una tradición histórica de larga duración— constituyen los dos procesos espaciales clave en cualquier reestructuración que se intente del centralismo y su reproducción en cacicazgos locales.

Desde el punto de vista de su extensión, ubicación y funcionamiento económico, podemos verificar una correspondencia entre la región central mexicana y la cuenca parisense; entre la zona metropolitana del valle de México y la *Île-de-France*. Las áreas más recientes, pero que expresan el desbordamiento de la ciudad, constituyen la

<sup>28</sup> PCGLOBE, *Paquete*, 1992.

<sup>29</sup> Castells, *Cuestión*, 1978, p. 39.

<sup>30</sup> Véase Vanneph y Revel-Mouroz, “Descentralización”, 1993, p. 17.

Cuadro 1  
Comparación de regiones centrales de México y Francia

	<i>Extensión (km)</i>	<i>Población 1990 (miles de hab.)</i>	<i>Densidad (hab/km)</i>	<i>PIB %</i>
Región centro	86 721	26 022.3	300.1	44
Corona regional	25 596	20 823.4	813.5	
Zona metropolitana	7 450	15 456.7	2 074.7	
<i>Bassin</i> parisiense	133 000	20 390.0	153.3	45
Corona de expansión		13 200.0		
Île-de-France	12 012	10 660.5	887.5	

*Notas:* La región centro de México no incluye a Querétaro; el PIB corresponde al porcentaje del total nacional respectivo.

FUENTES: (Para México): Estimaciones propias con base en PEM: 1992 y Conapo: 1994. (Para Francia): Damette y Scheibling: 1992, Conseil: 1991 y DATAR: 1992.

*corona regional* de ambas ciudades (cuadro 1 y gráfica 3).<sup>31</sup>

Las similitudes son notables: ambas regiones tienen una extensión similar, concentran alrededor de la mitad de sus economías nacionales y, en términos de reordenación del territorio, parecen compartir alternativas parecidas, que oscilan entre continuar la concentración o impulsar otros polos regionales.

La *región central de México* está formada por el Distrito Federal y cinco estados vecinos: los de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala e Hidalgo; ocupa

una superficie de 86 720 km<sup>2</sup>, y hasta 1988 incluía también a Querétaro, pero a partir del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda de ese año, a este estado se le ubica en la región del Bajío, junto con Guanajuato.<sup>32</sup>










Tales discrepancias remiten a un antiguo debate que tiene que ver con los criterios que se consideran para delimitar un territorio. De acuerdo con el enfoque de *regionalización económica*, Querétaro forma parte de la región central, mientras que desde el punto de vista *geohistórico* se considera aún, sobre todo por sus habitantes, como parte del Bajío. La posibilidad de incluirse dentro de una u otra región refuerza su función como *articulador regional*, que se deriva de la

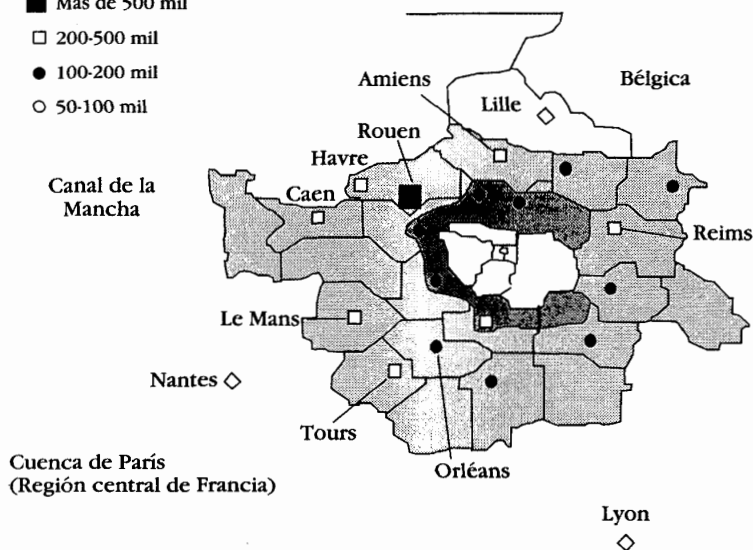
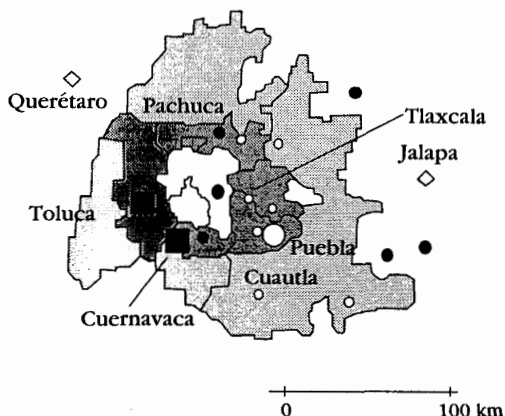
<sup>31</sup> Para una explicación de la *corona regional* de la ciudad de México, véase PEM, *Programa*, 1996 y Delgado, "Territorio", 1995. Utilizo el término "corona regional" en lugar de *pour-tour* (literalmente "contorno") propuesto por Damette y Scheibling (*Bassin*, 1992, pp. 16-17), para diferenciarla de la aplicación, comúnmente aceptada, de "contorno" al ámbito metropolitano.

<sup>32</sup> En la reciente delimitación de Conapo (*Sistema*, 1991) se le vuelve a incluir en la región centro, por su complementariedad funcional con la ciudad de México como lugar central.

Gráfica 3

Región Centro  
de México

-  Zonas metropolitanas  
ciudad de México-  
Île-de-France
-  Corona regional
-  Periferia regional
-  Metrópoli cercana  
fuera de la cuenca
-  Más de 1 millón hab
-  Más de 500 mil
-  200-500 mil
-  100-200 mil
-  50-100 mil



FUENTES: Elaboración propia con base en PEM, 1996; Damette y Scheibiling, 1992 y DATAR, 1992.

posición estratégica que ocupa entre varias regiones: entre la región central, la región Occidente y la del Golfo.<sup>33</sup>

La región central alberga otra forma de concentración en su interior, la *corona regional* formada por los 181 municipios que incluyen las capitales estatales donde se concentra la mayor parte de la economía de la región. Sus 23.3 millones de habitantes en 1995 se han mantenido en alrededor de 25% del total nacional durante los últimos 30 años, a pesar de la baja demográfica antes mencionada. Por otra parte, su participación en el PIB ha aumentado de 42.2% a 44.2%, entre 1970 y 1988.<sup>34</sup>

La diferencia administrativa más notable es la ausencia de un *eslabón regional* entre el gobierno federal y los estados, en el caso de México. La región central funciona económicamente como un todo, pero cada gobierno estatal mantiene una capacidad de decisión que no necesariamente es un contrapeso para la preeminencia del ejecutivo federal, sino más bien intereses locales que pueden entrar en contradicción con las propuestas que tienen una dimensión regional, como en el caso de los trenes radiales,<sup>35</sup> ante la eventualidad de recibir migrantes desde el Distrito Federal o bien, como sucedió con la Comisión de Conurbación del Centro del País, cuyos objetivos "no se cumplieron por la falta de coordinación de las *altas autoridades* que la integran".<sup>36</sup>

Por el contrario, la cuenca parisina, como eslabón geográfico y administrativo regional, está fundada sobre el principio de los departamentos, cuenta con autonomía local, es coherente con la distribución del empleo regional, con un reparto territorial de los procesos económicos y, por tanto, con un sistema regional de ciudades. En México, la conformación *no inducida* de su corona regional, que puede indicar la formación de una nueva cuenca de empleo, desborda las delimitaciones estatales, pero como se circunscribe a las ciudades capitales, reproduce a escala subregional la concentración de la ciudad principal, inhibe la tendencia a formar un sistema regional de ciudades y conforma una *nueva periferia* con las porciones escasamente articuladas de cada estado, en el corazón mismo de una zona tradicional de alto crecimiento (cuadro 2).

Lo anterior no significa que París haya detenido su expansión: Damette y Scheibling citan una zona que llaman "contorno" de la aglomeración constituido por las ciudades y comunas que deben el fuerte crecimiento demográfico a su proximidad con la ciudad.<sup>37</sup> En otro estudio, que compara las aglomeraciones de París y Londres, se "amplió" la delimitación oficial de la cuenca parisina para incluir porciones limítrofes que generan un tráfico ferroviario con destino a París, del cual los desplazamientos por motivo de empleo representan al menos

<sup>33</sup> Delgado, "Delimitaciones", 1995b.

<sup>34</sup> PEM, "Programa", 1996.

<sup>35</sup> Delgado, "Tendencias", 1992.

<sup>36</sup> Sedue, "Programa", 1988, p. 91; la cursiva es mía, las *altas autoridades* a que se refiere el texto no pueden ser otras que los gobernadores.

<sup>37</sup> Damette y Scheibling, *Bassin*, 1992, p. 16.

Cuadro 2  
Comparación de los sistemas urbanos en las regiones centrales  
de México y Francia, 1990

	Número de localidades según rango de población			
	total	100-250 mil	50-100 mil	30-50 mil
Región centro de México				
México	27	2	8	17
Morelos	5		1	4
Puebla	17	2	5	10
Tlaxcala	3		2	1
Hidalgo	15		4	11
Total RCM	67	4	20	43
Bassin parisienne	47	10	20	17

*Notas:* No incluye las zonas metropolitanas ni sus municipios conurbados, de acuerdo con Negrete (1995). En el caso de México, se trata de población municipal en 1990.

*FUENTES:* (Para México): Elaboración propia con base en: Conapo: 1994, Negrete: 1995; (para Francia): Damette y Scheibling: 1992, Conseil: 1991 y DATAR: 1992.

40% del total.<sup>38</sup> El alargamiento comprende la mayor parte del Oise, del Loira y de la Eure-et-Loire, además de una porción del Eure, del Aisne y del Yonne, y aún no tiene nombre.

Resulta paradójico que el sistema político francés, dotado de un centralismo legal, haya dado lugar a una estructuración más regional con base en una autonomía creciente de los poderes locales y regionales, mientras que, al contrario de lo que cabría esperar, el mexicano, formalmente federado de estados y municipios soberanos, resultado de la revuelta liberal del siglo XIX cuando nuestro sistema de ciudades era aún incipiente, ha generado una organización territorial más cen-

tralizada y una dependencia financiera casi total del gobierno federal.<sup>39</sup>

En relación con las ciudades mismas, podemos advertir que ambas han completado el *ciclo metropolitano* después de alcanzar "un punto máximo de inflexión [...] dando lugar a una *contraurbanización*".<sup>40</sup>

En el caso de París, se distinguen dos puntos de inflexión ligados al despliegue económico suscitado por la industrialización: el primero entre 1850 y 1870, y el otro es el que sucedió a la segunda guerra mundial.<sup>41</sup> Durante el primero, se convirtió en metrópolis, durante el segundo emergió como me-

<sup>39</sup> Véase Padua y Vanneph, *Poder*, 1988, p. 22.

<sup>40</sup> Graizbord, "Ciclos", 1995, p. 50.

<sup>41</sup> Castells, *Cuestión*, 1978, p. 38.

<sup>38</sup> Focas y Navarre, *Paris-Londres*, 1992, p. 49.



galópolis, a escala europea, como parte fundamental del nodo de concentración que la unía con las regiones industriales del norte de Italia, Inglaterra y el complejo Bruselas-Berlín.<sup>42</sup>

En el caso de México, el arribo a la fase metropolitana llevó un lapso de tiempo mayor. Los cambios fundamentales —desamortización y expansión urbana, conurbaciones y nuevos modos de transporte y de modelo urbanístico— se dieron en la segunda mitad del siglo pasado,<sup>43</sup> pero llegamos a una formación de tipo metropolitano a partir de los años cincuenta, mientras que el siguiente hito significativo está representado por la emergencia de la megalópolis durante los años ochenta.<sup>44</sup>

Se han ensayado esquemas urbanos distintos en cada ciudad. En la Île-de-France, desde el esquema director de 1965, se emprendió una política para readecuar la aglomeración, a escala de la cuenca, mediante la construcción de cinco nuevas ciudades, ubicadas sobre los principales ejes regionales en un radio de 50 km y enlazadas con París mediante trenes suburbanos.<sup>45</sup> Aunque no fue mucha la población captada en las nuevas ciudades (aumentaron de 255 000 a 800 000 habitantes en 20 años),<sup>46</sup> se reorientó el nuevo crecimiento, pese a que su área metropolitana es mayor que la de México: 2 228 km<sup>2</sup> sobre 1 432 (cua-

dro 4). Para el gobierno francés el problema de la expansión urbana no consistía en detenerla, sino en ordenarla mientras que, para el gobierno mexicano, constituye un problema obsesivo, que sólo pone en evidencia su incapacidad para contenerla, en tanto que ha prestado mayor atención a los aspectos físicos sin incluir la dimensión económico-social.<sup>47</sup>

Es cierto que existen fuertes condicionantes propias de cada ciudad: para reforzar sus ligas regionales, la ciudad de México deberá atravesar montañas al oeste y sur, mientras que el Sena, principal obstáculo de París, sirvió también como vía para el comercio y el transporte de personas. Sin la cobertura política brindada a los agentes responsables de la urbanización ilegal y su impunidad para ocupar áreas agrícolas, boscosas y de recarga, tal vez la ciudad no tendría la extensión actual,<sup>48</sup> y el efecto de nuevas ciudades en el ordenamiento de la periferia se aplicó en México con relativo éxito en Cuauhtlán Izcalli durante la década de los setenta. La política de nuevas ciudades puede ser la razón por la cual no existe un equivalente francés de nuestra corona regional o, mejor dicho, está situado fuera de su cuenca.

Aun sin una política similar, la población de nuestra corona regional se mantendrá durante los próximos 20 años, y puede incluso aumentar: de acuerdo con el escenario *optimista*, que supone la disminución progresiva de la atracción y la canalización hacia otros polos de desarrollo, alcanza-

<sup>42</sup> Bastié y Dézert, *Ville*, 1991, pp. 127-132.

<sup>43</sup> De Gortari y Hernández, *Ciudad*, 1988, pp. 57-72.

<sup>44</sup> Garza, *Futuro*, 1988, pp. 419-421, cuadro 3.

<sup>45</sup> Merlín, *Nuevas*, 1978, pp. 335-371.

<sup>46</sup> Merlín, *Villes*, 1991, p. 88.

<sup>47</sup> Aguilar y Olvera, "Control", 1991.

<sup>48</sup> Véase Legorreta *et al.*, "Expansión", 1991.

Cuadro 3  
Evolución de las aglomeraciones mexicana y parisina en el largo  
plazo, 1811-1990

Aglomeración de París				Aglomeración ciudad de México			
Población	Área	Densidad		Población	Área	Densidad	
1811				1811	160		
1839	1 627.6	114	142.8				
1857	1 997.6	128	156.1	1857	200	8.5	235.3
1870	2 616.8	208	125.8				
				1900	344.7	27.1	127.0
1906	4 370.1	293	149.2				
1910				1910	536.5	40.1	133.8
				1921	716.5	46.4	154.5
				1930	1 048.9	91.4	114.8
1935	6 111.0	570	107.2				
				1940	1 570.2	117.5	133.6
1953	6 598.0	665	99.2	1950	3 242.9	283.8	114.8
1964	7 615.7	787	96.8				
				1970	9 536.7	746.4	127.8
1974	8 529.5	924	92.3				
1990	10 660.5	2 228	47.8	1990	15 456.7	1 432.4	107.9

*Notas:* La población está en miles de habitantes, la superficie urbana en kilómetros cuadrados y la densidad en habitantes por hectárea.

FUENTES: Elaboración propia con base en (para París): de 1811 a 1974, Cahiers (1977); para 1990, Conseil (1991); (para México): de 1811 a 1857, Morales (1978), de 1990 a 1970, Delgado (1988), para 1990, PEM (1995).

rá 26 millones de habitantes en el año 2000 y 33.8 en el 2020 (26% del total nacional). Pero, de acuerdo con el escenario *pesimista*, por desgracia el más probable, la población en el 2020 será de 35.8 millones de habitantes (31% del país).<sup>49</sup>

Visto así, la corona regional no es una *propuesta* de organización regional, sino la *forma*, no deliberada, que asumí la desconcentración; la propuesta consistiría en alojar a la nueva población fuera del valle. Los 60 km

de distancia entre México y Toluca encuadran en el rango empírico observado en los procesos de suburbanización deslocalizada y también son coherentes con el crecimiento demográfico en las metrópolis vecinas, mientras disminuye en el valle de México, aunque lo hagan a velocidades distintas, pues Cuernavaca y Puebla-Tlaxcala crecieron más que Toluca y Pachuca.<sup>50</sup>

El crecimiento diferencial de población es coherente con la recomposición económica en la región, también

<sup>49</sup> Porras, "Dinámica", 1995.

<sup>50</sup> *Ibid.*

Cuadro 4  
Comparación de las aglomeraciones de México y París, 1990

<i>Aglomeración</i>	<i>Superficie</i>		<i>Población</i> (miles de hab.)	<i>Densidad</i> (habs./ha)
	<i>Total</i>	<i>Urbana</i>		
Île de France Ciudad interior (París)	105.4	94.7	2 152	227.2
Pequeña corona	657.5	533.0	3 987	74.8
Hauts de Seine	176.5	149.0	1 391	93.4
Seine St Denis	236.0	200.0	1 381	69.1
Val de Marne	245.0	184.0	1 215	66.0
Gran corona	11 249.0	1 600.0	4 520	28.3
Yvelines	2 284.0	430.0	1 307	30.4
Essone	1 804.0	350.0	1 085	31.0
Seine et Marne	5 915.0	551.0	1 078	19.6
Val d'Oise	1 246.0	269.0	1 050	39.0
Total	12 011.9	2 227.7	10 659.0	47.8

Zona metropolitana del valle de México, 1990

<i>Aglomeración</i>	<i>Superficie</i>		<i>Población</i> (miles de hab.)	<i>Densidad</i> (habs./ha)
	<i>Total</i>	<i>Urbana</i>		
Ciudad interior	138.9	138.9	1 930.3	139.0
Áreas intermedias	1 473.2	758.1	9 998.7	131.9
Periferia inmediata	3 142.0	432.9	3 126.6	72.2
Periferia no conurbada	2 696.0	102.6	401.2	39.1
Total	7 450.0	1 432.4	15 456.7	107.9

*Notas:* La Île-de-France es una de las 20 regiones del país, está constituida por los ocho departamentos aquí listados, que a su vez se dividen en comunas, excepto en la ciudad interior de París, en donde se denominan distritos (arrondissement). La distinción entre pequeña y gran corona de París varía según los autores, y en ocasiones se refieren a ellas como periferia próxima y periurbana, ambas todavía dentro de los límites administrativos de la Île-de-France.

Para México, la ciudad interior está constituida por las cuatro delegaciones centrales. Las áreas intermedias corresponden al primer y segundo contornos, la periferia inmediata está constituida por el tercer contorno más los municipios que se conurbaron después de 1980 según Negrete (1995), la no conurbada se forma por el cuarto contorno (Delgado: 1988). La superficie total corresponde a la superficie municipal, la densidad es urbana.

FUENTES: Elaboración propia con base en (para París): Conseil (1991); (para México): PEM (1995).

más clara en los años ochenta, cuando el papel industrial del Distrito Federal se orientó hacia los servicios y transfirió parte de su industria a los municipios del valle, mientras Toluca especializaba también su economía en industria y servicios. Por su parte, la economía de Hidalgo se basa en la industria automotriz de Ciudad Sahagún, en los minerales metálicos y petróleo de Tula, en textiles y en el comercio. El conglomerado Puebla-Tlaxcala parece incrementar su integración, con base en la industria automotriz, Puebla además con producción importante en química, textiles, alimentos y tabaco, mientras que Tlaxcala se diversifica hacia los hilados y tejidos, carnes y lácteos, otras manufacturas, así como los servicios. Por su parte, Morelos se concentra en las ramas industriales química y automotriz, y dentro de los servicios figura un predominio en esparcimiento y cultura.<sup>51</sup>

Además de la disminución de las migraciones hacia la región que ya comentamos en la primera parte, el rumbo que tome el despoblamiento que afectó las áreas centrales del Distrito Federal durante los años ochenta será clave en la reestructuración socioespacial de la región. Es probable que ambos procesos —despoblamiento y migración relativa— puedan ser convergentes, pues en el primero la mayor parte de la población desplazada no sale de la región sino que ocupa las distintas periferias en el valle de México, Toluca y Cuernavaca, principalmente, mientras que el remanente migratorio, que

aún es captado por la corona regional, se dirige a las ciudades capitales.

El *despoblamiento* del Centro Histórico del Distrito Federal, que se explica por una combinación de cambios de uso del suelo por la terciarización, por el efecto de los sismos de 1985 y por la crisis económica de los años ochenta, encontró en la política de construcción del metro y ejes viales un apoyo fundamental, en la medida en que formaron un espacio central de alta eficiencia, bien comunicado y revalorizado. Las condiciones económicas generales pueden cambiar a corto plazo, pero la calidad funcional de la estructura central de la ciudad permanece. De manera que el rumbo que tome el despoblamiento es todavía una incógnita.

De acuerdo con mis estimaciones, casi un millón de habitantes se ha desplazado desde el Distrito Federal entre 1970 y 1990, de los cuales la mayor parte ha ido a habitar la periferia.<sup>52</sup> Por su parte, presente también en el corazón de París, su despoblamiento no ha sido tan importante como entre nosotros gracias a su alta densidad y a la creación de un millón de empleos terciarios formales en el centro, de un total de 5.5 en la aglomeración.<sup>53</sup>

CIUDAD DE MÉXICO, AGLOMERACIÓN DE PARÍS: ¿LOS MISMOS ESQUEMAS DE PLANEACIÓN PARA DOS CIUDADES TAN DIFERENTES?

Con la comparación entre las regiones centrales mexicana y francesa busca-

<sup>51</sup> Graizbord, *Economía*, 1995.

<sup>52</sup> Delgado, "Centro", 1991, p. 94.

<sup>53</sup> Focas y Navarre, *Paris-Londres*, 1992, p. 50.

ba una referencia para ponderar el señalamiento de la concentración mexicana como un exceso, teniendo en cuenta una ciudad desarrollada igualmente concentrada. Pero existen otros elementos comunes en los *escenarios* regionales previstos para afrontar la concentración: su mejor alternativa se sitúa fuera de ambas cuencas, los dos presentan una tendencia a la inercia, y ante el interés de las grandes corporaciones por los principales ejes transnacionales, la descentralización económica sin un correlato político, tiene su principal obstáculo en el insuficiente desarrollo de los gobiernos locales.

La técnica de los escenarios es empleada en la planeación estratégica para incorporar el principio de *incertidumbre* en la predicción del futuro ante la insuficiencia de los métodos de análisis estadístico para incorporar variables de tipo social, inmensurables e impredecibles. Los escenarios se construyen imaginando futuros probables de acuerdo con un conjunto de condiciones y supuestos que se desenvuelven en forma plausible y coherente con una determinada secuencia no lineal, aunque dentro de una lógica espacio-temporal. Estos escenarios pueden ser de dos tipos, *exploratorios*, a partir de las tendencias actuales, y *anticipatorios*, en los que se imagina el futuro deseado y se deducen las condiciones necesarias para lograrlo.<sup>54</sup>

En el caso de París, parecía que una alternativa realista para su crecimiento extensivo no podía limitarse al área metropolitana (como se intentó en nuestro caso a lo largo de los años

ochenta), sino que debía ser replanteada a escala de la cuenca parisina. Con base en un escenario anticipatorio, a principios de los años sesenta se adoptaron dos directrices básicas: orientar hacia los valles contiguos dentro de la cuenca las actividades que de otra manera se habrían implantado en París o en su proximidad, y reforzar las ciudades de más de 100 000 habitantes a fin de que se convirtieran en metrópolis regionales.<sup>55</sup>

En México, el enfoque regional para enfrentar la concentración aún no es asumido por las autoridades en los estados vecinos al Distrito Federal, mientras que en el medio académico apenas empieza a ser debatido. El único antecedente conocido es el de la Comisión de Conurbación del Centro del País, además de varios proyectos sectoriales que tienen una dimensión regional, como el abastecimiento de agua a la ciudad desde la cuenca del Cutzamala, los trenes radiales y la descentralización del aeropuerto mediante un sistema regional aeroportuario en las ciudades de su corona. Por su parte, el Programa de Desarrollo Urbano aprobado para el Distrito Federal, recupera la opción regional para la aglomeración del valle de México elaborada por el Grupo de Estudios Metropolitanos de la UAM, la cual se basa en la descentralización hacia las zonas metropolitanas vecinas enlazadas por el proyecto de trenes radiales u otro similar.<sup>56</sup>

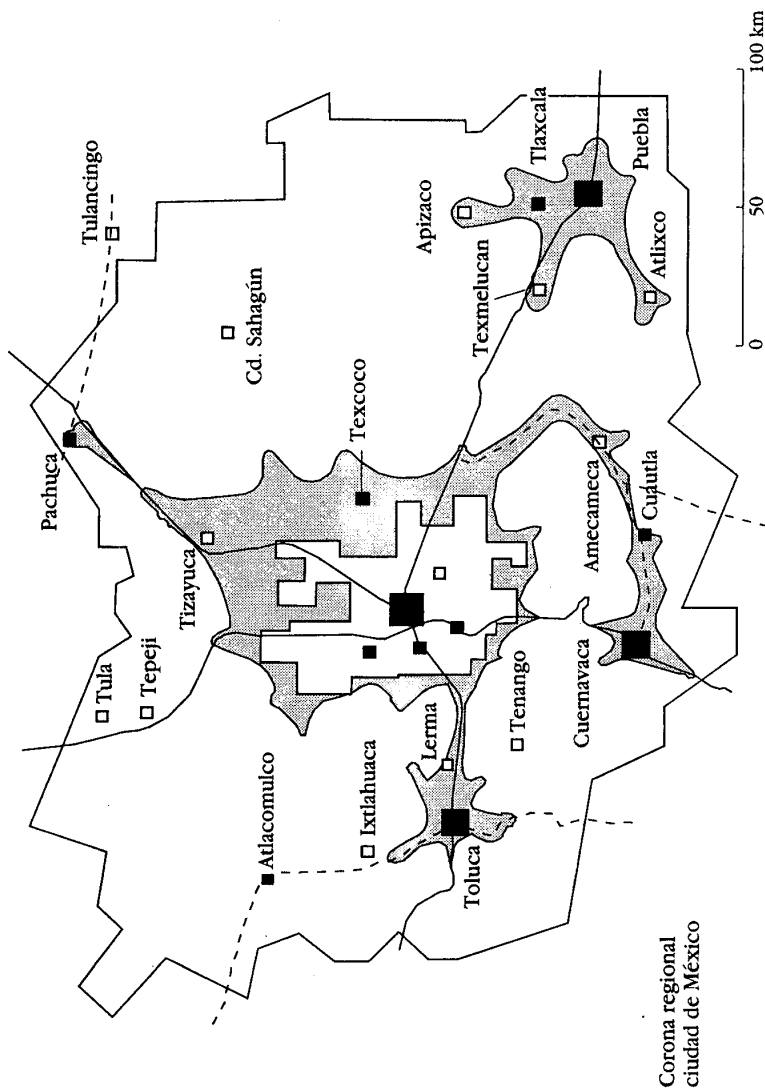
En París, la plausibilidad de un escenario *exploratorio-tendencial*, donde

<sup>54</sup> Julien *et al.*, *Méthode*, 1975.

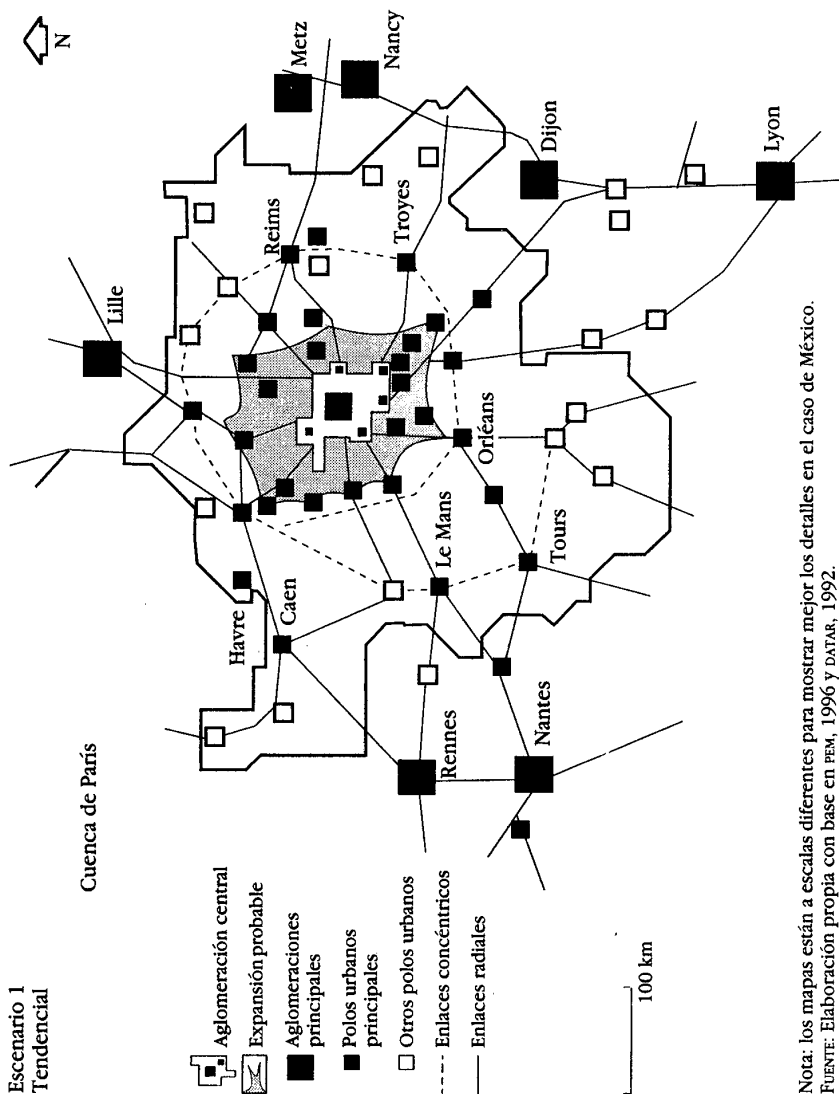
<sup>55</sup> DATAR, *Livre*, 1992, p. 99.

<sup>56</sup> PEM, "Plan", 1996, pp. 3-22.

Gráfica 4



**Escenario 1  
Tendencial**



Nota: los mapas están a escalas diferentes para mostrar mejor los detalles en el caso de México.  
FUENTE: Elaboración propia con base en PEM, 1996 y DATAR, 1992.

la atracción del centro produce un efecto de depresión sobre la periferia (*hoyo negro* en el original) se apoya en la inercia de las políticas anteriores, lo que Richardson llama con ironía la política de “no hacer nada”, y dejar el ajuste entre los centros más dinámicos y sus territorios regionales y nacionales a la capacidad de los agentes económicos (gráfica 4). Es revelador que la ciudad de México es mencionada por los franceses como ejemplo de una evolución *pesimista*.<sup>57</sup>

El ensayo *tendencial* sirve para presentar al *intermedio* como el mejor (entre el *tendencial* y el *pesimista*), lo cual es de sentido común: en este caso, se reconoce la necesidad de un control sobre la metrópoli centralizada dentro de una red regional de metrópolis alternativas con otros polos urbanos (de *equilibrio*, según la terminología de los años sesenta) que en el caso de París están fuera de la cuenca y en el nuestro sólo Querétaro, puede jugar ese papel (gráfica 5).

A pesar de las fallas de la planificación, no hay ninguna duda de que las directivas territoriales francesas eran correctas pero prematuras: hacía falta un empuje económico, como el que impulsa la actual mundialización, y desarrollar nuevas tecnologías de transporte, como el TGV, para construir los lazos transregionales que aquella requiere. Se puede decir que, sin la estrategia basada en las nuevas ciudades, en la proximidad de la ciudad central y sin el enfoque regional a escala de la cuenca, la concentración parisina

sería hoy aún más alta, como la de México.

Finalmente, es interesante constatar gracias al nuevo escenario *anticipatorio* francés (que finca sus expectativas en la formación de una *red regional metropolitana* al mismo tiempo que expresa una estructura más equilibrada), que éste representa, en términos de planificación, la opción que las grandes empresas transnacionales están impulsando (gráfica 6).

En efecto, un esquema menos centralizado supone el reemplazo de la organización espacial centrada en París (que conserva los servicios principales) por un *tejido regional*<sup>58</sup> formado por una decena de áreas metropolitanas fuera de su cuenca, estructuradas sobre enlaces internacionales que remodelan la antigua traza radial. A diferencia del esquema de planeación, ensayado durante los años setenta, en lugar de “metrópolis de equilibrio” para la descentralización ahora se intentarán “articulaciones metropolitanas” de uno o más centros, lo que disminuye la posibilidad de reproducir nuevas concentraciones.

Al contrario de los escenarios anteriores, el tejido regional-metropolitano constituye una nueva organización del territorio. Pero el documento oficial es explícito: la viabilidad de esta opción se apoya en el poder de “grandes sociedades internacionales *habituadas* al modo de vida de vastas áreas metropolitanas multipolares”.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> *Maillage*, en el original; literalmente: “malla”.

<sup>59</sup> DATAR, *Livre*, 1992, p. 60, la cursiva es mía.

<sup>57</sup> DATAR, *Livre*, 1992, p. 50.



## CONCLUSIONES

Apenas empiezo a utilizar el modelo de las fases para explicar las continuidades y rupturas en la estructura espacial de nuestras ciudades. Es aún temprano para ver sus ventajas, pero parece útil para evaluar la dinámica territorial, por demás compleja.

Si la fase megalopolitana es inevitable y, ante las expectativas generadas por las nuevas modernizaciones, podemos preguntarnos si nuestras regiones no terminarán *incompletas*, como Milton Santos ha calificado los procesos metropolitanos en América Latina,<sup>60</sup> hace falta considerar los enlaces rápidos, en particular los de los trenes eléctricos, para intentar una respuesta. Hay también unas cuantas líneas de investigación abiertas: el enfoque regional para analizar la dinámica metropolitana, los grandes corredores internacionales y las tecnologías urbanas en red, como las del agua y las telecomunicaciones, que guardan una fuerte tendencia a la inercia.

La base de apoyo necesaria para un crecimiento no concentrado de la metrópoli es la preexistencia de ciudades importantes fuera de la región centro y una fluidez en sus desplazamientos internos, elementos ambos *insuficientes* en México, lo que retrasa la plausibilidad de un escenario similar. Además, predomina aún la insistencia en la construcción de *enlaces radiales tradicionales* alrededor de la ciudad de México, en detrimento de *enlaces concéntricos* que podrían apoyar el crecimiento de otras ciudades cerca-

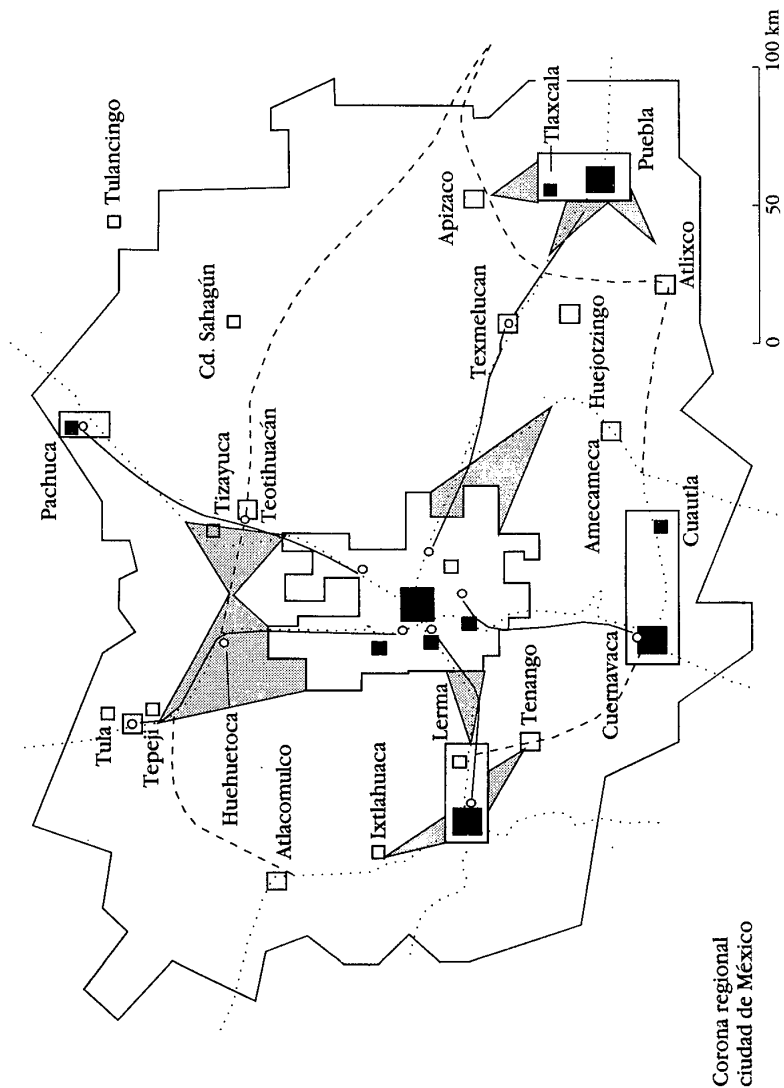
nas, o de otros radiales importantes como el de México-Tuxpan, la vía más corta hacia el Golfo, hoy desaprovechada, y que podría potenciar el brazo México-Pachuca, el más débil de los radiales actuales. En el caso de las ciudades de la corona regional, que ya padecen problemas por la concentración, parece pertinente, sin suspender la descentralización a nivel nacional, empezar a ensayar descentralizaciones subregionales sobre sus *hinterlands* respectivos para que constituyan, en el largo plazo, escalones intermedios en la formación de un probable tejido regional metropolitano a escala de la región centro y no sólo de su corona regional. Convencionalmente he aludido a esta configuración como ciudad-región.

Por otra parte, el enfoque del empleo para la definición de la cuenca central y sus consecuencias en la formación de una periferia interna en el corazón mismo de la centralidad, puede ser útil para develar un aspecto poco mencionado en las apologías sobre la mundialización de la economía. El papel potencial de las nuevas ciudades para organizar el crecimiento de la aglomeración mexicana y el análisis de esa nueva periferia regional, merecen un estudio más atento.

Finalmente, la necesidad de redefinir nuestras delimitaciones estatales, ya obsoletas, parece indicar otra línea de investigación interesante. ¿Acaso una escala regional con sus autoridades electas y con autonomía económica suficiente podrían facilitar un reordenamiento más justo, trazado por fuerzas sociales distintas a las *habituadas* a operar vastas áreas multipolares?

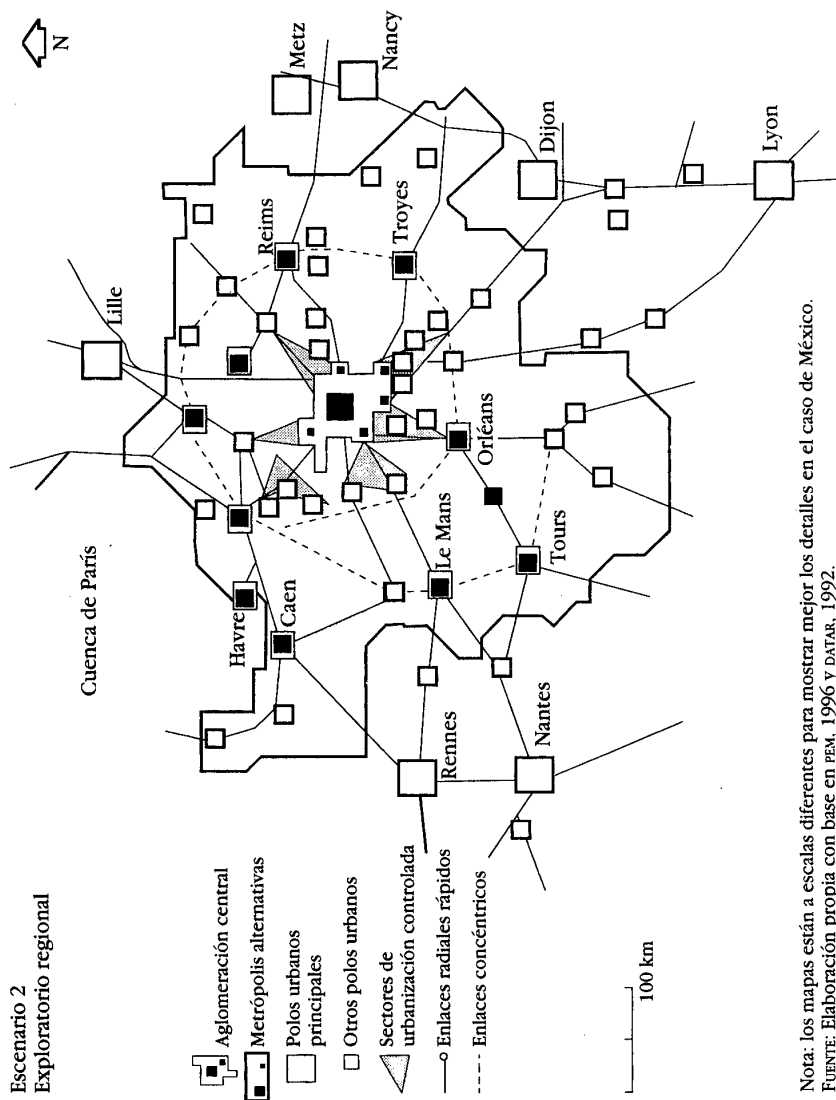
<sup>60</sup> Santos, *Ensaos*, 1982.

Gráfica 5



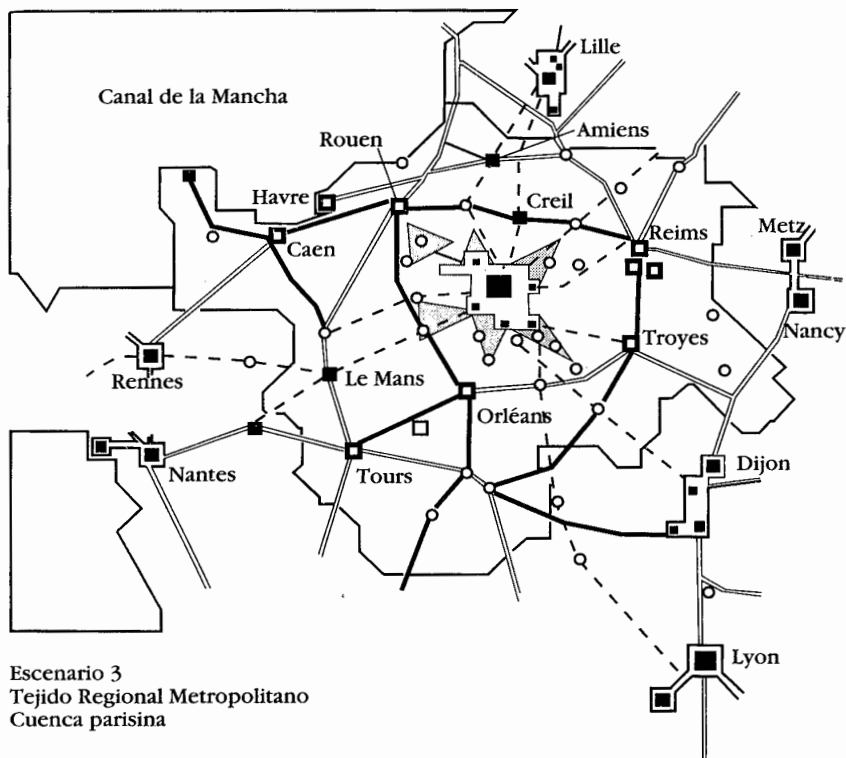
Corona regional  
ciudad de México

**Escenario 2**  
**Exploratorio regional**

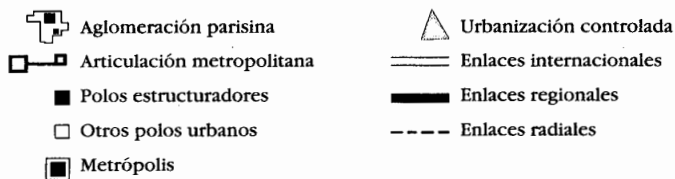


Nota: los mapas están a escalas diferentes para mostrar mejor los detalles en el caso de México.  
FUENTE: Elaboración propia con base en PEM, 1996 y DATAR, 1992.

Gráfica 6



Escenario 3  
Tejido Regional Metropolitano  
Cuenca parisina



0 100 km

FUENTE: Elaboración propia con base en DATAR, 1992.

¿O será que estamos ante una versión urbana de los míticos David y Goliath?

## BIBLIOGRAFÍA

-Aguilar, Adrián Guillermo y Boris Graizbord, "Las ciudades medias y la política urbano regional. Experiencias recientes en México", *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, México, 1992.

\_\_\_\_\_, y Guillermo Olvera, "El control de la expansión urbana en la ciudad de México. Conjeturas de un falso planteamiento", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 6, núm. 1, enero-abril, México, 1991.

-Bastie, Jean, *La croissance de la banlieue parisienne*, Presses Universitaires de France, París, 1964.

\_\_\_\_\_, y Bernard Desert, *La ville*, Masson, París, 1991.

-Bataillon, Claude, "Modeles d'organisation de l'espace", en Claude Bataillon, Jean Paul Delery y Hervé Théry, *Amerique latine*, colección Geographie Universal dirigida por Roger Brunet, Hachette-Reclus, Compagnie Financière de cic y de la Union Européenne, Francia, 1991.

-Billardon, André, "TGV et aménagement du territoire, Un enjeu majeur pour le developement local", Groupe Progecar, Syros Alternatives, París, 1991.

-Camarena, Margarita, Javier Delgado y Mario Salgado, "Modernización del transporte y estructuración del territorio", *Revista Geografía y Desarrollo*, núm. 13, Colegio Mexicano de Geógrafos Posgraduados, México, 1995.

-Castells, Manuel, *La cuestión urbana*, Siglo Veintiuno Editores, México, 1978.

\_\_\_\_\_, y Peter Hall, *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Alianza Editorial, España, 1994.

-Claval, Paul, *Initiation à la géographie*

*régionale*, Nathan Université, París, 1993.

\_\_\_\_\_, *Geografía económica, Elementos de geografía*, Oikos-Tau, Barcelona, 1980.

-Conseil Regional de l'Île-de-France, *La Charte de l'Île-de-France. Une ambition à l'heure de l'ouverture de l'Europe*, 1991.

-Conapo, *La población de los municipios de México, 1950-1990*, Consejo Nacional de Población, México, 1994.

\_\_\_\_\_, *Sistema de ciudades y distribución espacial de la población en México*, 2 vols., México, 1991.

-Chías, Luis, "Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México", en Adrián Aguilar (coord.), *Desarrollo regional y urbano. Tendencias y alternativas*, vol. II, Instituto de Geografía-Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades-UNAM, México, 1995.

-Damette, Félix y Jacques Scheibling, *Le bassin parisien. Systeme productif et organisation urbaine*, informe de la delegación a l'Amenagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), Ministère de la Ville y de l'Amenagement du Territoire, París, 1992.

-DATAR, *Livre blanc du bassin parisien*, Ministère de la Ville y de l'Amenagement du Territoire, París, 1992.

-De Gortari Rabiela, Hira y Regina Hernández F., *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luis Mora/DDF, México, 1988.

-Delgado, Javier et al., "Territorio y función en la corona regional de la ciudad de México", en Luis Chías y Martha Pavón (comps.), *Transporte y abasto alimentario en las ciudades latinoamericanas*, UNAM, México, 1996.

\_\_\_\_\_, "Delimitaciones regionales en México", en *Propuesta*, Fundación Preciado, México, 1995.

\_\_\_\_\_, "Tendencias megalopolitanas de la ciudad de México", en *La zona metropolitana de la ciudad de México. Pro-*

*blemática actual y perspectivas demográficas y urbanas*, Conapo, México, 1992.

\_\_\_\_\_, "Centro y periferia en la estructura socioespacial de la ciudad de México", en Martha Scheingart (coord.), *Espacio y vivienda en la ciudad de México*, El Colegio de México/Primera Asamblea de Representantes del Distrito Federal, México, 1991.

\_\_\_\_\_, "Patrón de ocupación de la ciudad de México al año 2000", en Óscar Terrazas y Eduardo Preciat (coords.), *Estructura territorial de la ciudad de México*, Plaza y Valdés/Departamento del Distrito Federal, México, 1988.

-Drewett, Roy y Chris Holcroft, "De Paris à Londres: vers la constitution d'un espace mégapolitain?", en *Cahiers du Centre de Recherche et d'Études sur Paris et l'Île-de-France* (CREPIF), núm. 26, marzo, París, 1988.

-Focas, Caralampo y Danièle Navarre, *Paris-Londres, Une comparaison des systèmes de transport*, Institute d'Amenagement et d'Urbanisme de la Region de l'Île-de-France (IAURIF), Conseil Regional de l'Île-de-France/London Reserche Centre, París, 1992.

-Garza, Gustavo, "Impacto regional de los parques industriales en México", *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 5, núm. 3, septiembre-diciembre, México, 1990.

\_\_\_\_\_, "El futuro de la ciudad de México, megalópolis emergente", en *Atlas de la ciudad de México*, El Colegio de México/Departamento del Distrito Federal, México, 1988.

-Garrocho, Carlos y Jaime Sobrino (coords.), *Sistemas metropolitanos. Nuevos enfoques y perspectiva*, El Colegio Mexiquense/Secretaría de Desarrollo Social, México, 1995.

-Geddes, Patrick, *Ciudades em evolução*, Papirus Editora, Brasil, 1985.

-González García de Alba, Ligia y Ma. Isabel Monterrubio, "Tendencias en la dinámica y la distribución de la población,

1970-1992", en *El poblamiento de México: una visión histórico-demográfica*, vol. IV, Conapo, México, 1993.

-González, Sergio, "Acumulación de capital y territorio. El caso de la industria automotriz terminal en México", en Mario Panadero y Mirosława Czerny (coords.), *América Latina: regiones en transición*, Universidad de Castilla-La Mancha, 1991 (Colección Estudios).

-Graizbord, Boris, "Población y economía en el DF, 1988-1993", en PEM, Estudios Temáticos, vol. 1, México, 1996 (en prensa).

\_\_\_\_\_, "Ciclos metropolitanos. Notas preliminares", en Garrocho y Sobrino (coords.), 1995.

\_\_\_\_\_, "Perspectivas de una descentralización del crecimiento urbano en el sistema de ciudades de México", en *Revista Internacional de Planificación* (SIAP), vol. XVIII, núm. 71, Guatemala, 1984.

-Julien, P. A., P. Lamonde y D. Latouche, *La méthode des escenarios*, DATAR, París, citado en "Construcción y evaluación de escenarios para el futuro del poblamiento de la ZMCM al año 2000", segunda parte, Conapo (fotocopias, México).

-Lacroix, Jean Michel, "Les tribulations du manché unique nord-américain", en *Le Monde Diplomatique*, núm. 468, marzo 1993.

-Legorreta, Jorge, Mauricio Aldana y Edna Vega, "Expansión urbana, mercado del suelo y estructura de poder en la ciudad de México", en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-UNAM, México, 1991.

-Martínez Assad, Carlos y Alicia Ziccardi, "Perspectivas de descentralización del Estado mexicano", en Carlos Braoich et al., *México, crisis, auge y ajuste*, Fondo de Cultura Económica, México, 1992.

-Mc Gowan, Gerald, *Geografía política administrativa de la Reforma*, El Colegio Mexiquense/INEGI, México, 1991.

-Merlín, Pierre, *Les villes nouvelles en France*, Presses Universitaires de France, París, 1991 (Col. Que sais-je?).

\_\_\_\_\_, *Las nuevas ciudades. La planificación urbanística frente a los nuevos modelos de crecimiento urbano*, Urbanismo/Papel 451, Editorial Laia, Barcelona, 1978.

-Morales, Dolores, "La expansión de la ciudad de México. El caso de los fraccionamientos", en Moreno Toscano, Alejandra (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, Seminario de Historia Urbana-INAH, México, 1978.

-Mumford, Lewis, *Técnica y civilización*, Alianza Universidad, México, 1992.

-Negrete Salas, Ma. Eugenia, "Evolución de las zonas metropolitanas en México", en Garrocho y Sobrino (coords.), 1995.

-Padua, Jorge y Alain Vanneph (comps.), *Poder local, poder regional*, El Colegio de México/CEMCA, México, 1993.

-Pawlowsky, Krzysztof, *Circulades languedociennes de l'an mille. Naissance de l'urbanisme européen*, Presses du Languedoc, Montpellier, 1992.

-PEM, *Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, Roberto Eibenschütz (coord.), Grupo de Estudios Metropolitanos-UAM/DDF, México (fotocopias), 1996.

\_\_\_\_\_, "Plan Regional Metropolitano del Valle de México", en PEM, *Programa*, 1996.

-Pirenne, Henry, *Las ciudades de la edad media*, Alianza Editorial, Madrid, 1992.

-Porras, Agustín, "La población del DF en el periodo 1980-1992", en PEM, *Estudios Temáticos*, vol. 1, México, 1996 (en prensa).

-Ramírez, Blanca, "Modernización y urbanización del campo: dinámica urbano regional de la cuenca lechera del estado de

Querétaro, 1940-1990", tesis de doctorado en Urbanismo, Facultad de Arquitectura-UNAM, México, 1994.

\_\_\_\_\_, *Nuevas tendencias en el análisis regional*, UAM, Xochimilco, México, 1991.

-Ribbeck, Eckart (coord.), "Ciudades en expansión", Facultad de Arquitectura-UNAM/Facultad de Arquitectura de la Universidad de Karlsruhe/Instituto de Geografía de la Universidad de Mainz (fotocopias).

-Richardson, W. Harry, "El Tratado de Libre Comercio y el México urbano", en Garrocho y Sobrino (comps.), 1995.

\_\_\_\_\_, *Economía regional y urbana*, Alianza Universidad, Madrid, 1986.

-Richeri, Giuseppe, *El universo telemático. Trabajo y cultura en el futuro inmediato*, Editorial Mitre, Barcelona, 1984.

-Santos, Milton, *Ensaio sobre a urbanização latino-americana*, Huitec, São Paulo, 1982.

-Sedue, "Programa de desarrollo de la zona metropolitana de la ciudad de México y la región centro. Reporte final", Comisión de Conurbación del Centro del País/Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, México (fotocopias), 1988.

-Vanneph, Alain y Jean Revel-Mouroz, "La descentralización en Francia", en Jorge Padua y Alain Vanneph (comps.), *Poder local, poder regional*, El Colegio de México/CEMCA, México, 1993.

-Von Grafenstein Gareis, Johanna, "México y el Caribe durante los años de la emancipación, 1779-1808", tesis de doctorado en Estudios Latinoamericanos, Facultad de Filosofía y Letras-UNAM, México, 1994.

-PCGLOBE, *Paquete geoestadístico, Broderbund Software Inc.* versión para IBM, California, 1992.

