

cación de orden interno, obviamente, pero sobre todo internacional, como se desprende con indudable fuerza de la documentación", misma que nos entrega "una maraña de interconexiones de diverso grado de importancia, pero que en nada es desdeñable por más remoto que parezca en tiempo y espacio" (p. 175).

A partir de lo que aporta este libro quedan abiertos al análisis varios temas entre los que podríamos señalar el de las relaciones con España, un estudio biográfico y curricular de don Andrés Clemente Vázquez, la vinculación de los clubes políticos de cubanos con la población mexicana, especialmente con los intelectuales, etcétera.

Para finalizar, queda solamente recomendar la consulta de este libro ya sea por las razones expuestas en estas breves líneas, ya sea porque los lectores estén interesados en encontrar respuestas a diversos temas relacionados con la guerra de independencia cubana, la diplomacia mexicana, la unión de política interior/política exterior, el papel de Porfirio Díaz en la formulación de la política mexicana, la ambición estadounidense en las postimerías del siglo XIX, los juegos de poder desatados, el papel del Partido Revolucionario Cubano y, entre otros, las labores y fines de los clubes patrióticos.

Laura Muñoz M.
Instituto Mora

Javier Delgado, *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*, UNAM/Plaza y Valdés, México (Colección Ciudad y Región).

Un mundo que conjuga tendencias globalizantes con historias locales obliga a recuperar tiempo y espacio en el análisis que de él dese hacer. Tales nociones lejos de constituir meros referentes físicos o categorías filosóficas utilizadas para enmarcar fenómenos sociales, aparecen como elementos dinámicos que participan activamente en cualquier intercambio societal.

Los historiadores se han encargado ya de mostrar que además de duración o transcurrir, el tiempo implica intensidad y no linealidad; el otro elemento del binomio ha generado menos consensos y la mayoría de las veces los investigadores interesados en la dimensión territorial de los procesos sociales parten de conceptos polisémicos capaces de generar confusiones cuando de pensar a la región se trata.

Esta última lejos de representar en abstracto una categoría preestablecida, debe construirse como objeto de estudio, de allí la importancia del trabajo que bajo el título *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*, ofrece Javier Delgado dentro de una colección editorial impulsada por el Instituto de Geografía y el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.

Entre los principales aportes del texto destaca la capacidad mostrada por su autor para retomar líneas de análisis provenientes de diversas disci-

plinas. Una lectura simultánea de la idea braudeliana de la larga duración, de la teoría de los ciclos económicos y de un modelo de la ciudad-región permiten identificar tendencias y fases históricas en la conformación del territorio, imprimiéndole dinamismo a procesos que desde otros enfoques parecían estáticos.

La lente se enfoca en un primer momento hacia la ciudad de México, lugar paradigmático si se piensa en concentración de personas y de actividades económicas. Aunque tal centralidad acompañada de marginaciones profundas hacia la periferia no es exclusiva de nuestro país, Delgado se encarga de ilustrar algunas de sus particularidades con respecto a países desarrollados cuyos niveles concentradores resultan ser similares. Al comparar específicamente lo sucedido en el caso francés, comprueba que las perversidades económicas, políticas y sociales generadas alrededor del Distrito Federal están indisolublemente ligadas con la forma peculiar en que éste último fue urbanizándose.

En el texto se presenta a la *corona regional de la ciudad de México* (formada por más de 200 municipios) como una forma *conspicua* de estructuración territorial y se recurre al transporte para ilustrar su surgimiento y conformación. La capital del país aparece articulando dos tipos de corredores imprescindibles en un contexto de fuertes intercambios de bienes y servicios: los corredores transregionales y los corredores transnacionales. Queda claro que el engranaje resultante amplía el radio de acción ciudadano y que, geográficamente hablando,

la corona regional consolida su papel de enlace entre las trayectorias de largo recorrido y la estructura metropolitana.

El hidroabasto también parece haber inclinado la balanza en favor de una concentración ampliada de la ciudad principal. Atrás quedaron los años en que era cuenca de imponentes lagos; en la actualidad México presenta altos niveles de desertificación y para satisfacer la demanda interna de agua ha tenido que construir sistemas de abastecimiento lejano. La sobreexplotación de los mantos acuíferos ha crecido a pesar de sus denunciados efectos nocivos y la combinación de un centro que se expande con una periferia que se acerca, ha impulsado la formación de sectores metropolitanos.

En este sentido el tránsito de la escala regional a la metropolitana permite constatar la presencia no planeada de sectores que expresan espacialmente los cambios económicos de los últimos tiempos. Aunque la propuesta se asemeja a la elaborada en 1984 por el Departamento del Distrito Federal, Delgado la amplía para abarcar algunos municipios contiguos del Estado de México. Los cuadros y mapas que al respecto se incluyen en el libro validan las afirmaciones del autor a propósito de la necesidad de actualizar los límites delegacionales. Queda claro que medio siglo de historia ha provocado transformaciones reflejadas en una nueva fisonomía urbana, con funciones e incluso extensiones distintas de aquellos trazos marcados cuando el paisaje incluía actividades agropecuarias, recreativas o forestales hoy desaparecidas.

La revisión histórica y los datos empíricos con los que se hilvana todo el texto muestran resultados poco halagüeños para un crecimiento metropolitano con tendencias fuertemente centralizantes. Javier Delgado no se queda sin embargo en la descripción exhaustiva y el análisis riguroso de los procesos que vertebran su investigación, de allí que, siguiendo con el ejemplo francés (parisino para ser más exactos) vislumbre la posibilidad de planear un futuro mejor a partir de ordenaciones territoriales que consideren los tejidos regionales.

A diferencia de los horizontes marcados en la década de los setenta, cuando en el proceso de descentralización se buscaba generar metrópolis en equilibrio, las perspectivas de fin de siglo parecen privilegiar articulaciones metropolitanas de uno o más centros que disminuyan la posibilidad de reproducir nuevas concentraciones.

Es de destacar que

para ello se requiere algo más que un plan de ordenación territorial [...] Un proyecto así sólo tiene sentido como parte de un proyecto de país, en el que participen no sólo las empresas involucradas en la construcción de esas grandes infraestructuras, sino fundamentalmente, los productores locales y los pobladores de la región, de tal manera que el plan refleje también sus intereses (pág. 115).

A propósito de esta última idea vale la pena preguntarse hasta qué punto el gobierno mexicano acepta la inclusión de la sociedad a la hora de definir políticas públicas. Más allá de lo que sucede en el ámbito urbanístico, las

tendencias señalan escasos niveles de participación social en un renglón que ha sido tradicionalmente esfera de influencia estatal. A partir de ello se dificulta pensar en escenarios de apertura que faciliten la consolidación de redes regionales o, incluso, que implanten el proyecto de fortalecimiento de ciudades intermedias también ideado e impulsado desde arriba.

En fin, éstas y otras muchas reflexiones surgen al calor de la lectura. Al tiempo que se conocen en detalle procesos que dieron vida a grandes ciudades y a otras que, como Querétaro, brincaron etapas rebasando la postura intermedia que podría haberse pensado jugarían, nos topamos con provocaciones explícitas que buscan motivar la discusión fáctica y conceptual. Los esfuerzos innovadores van más allá de lo que se consigna al hablar del transporte y/o de los vínculos entre cambios tecnológicos y composición regional; se trata de una línea adoptada en todo momento con el bien logrado propósito de acumular y desafiar epistemológicamente.

En más de una dirección apuntan las pistas a seguir. Los ejes que estructuran el libro, algunos de los cuales se han mencionado aquí, abren buenas posibilidades para el debate y, por supuesto, alientan las tentaciones de problematizar el concepto de región.

Un último comentario giraría precisamente en torno al supuesto de que toda regionalización involucra variables territoriales y que estas últimas pueden ser utilizadas en función de criterios diversos. Si bien la primera constituye un recorte hecho a partir de las segundas, las referencias te-

rritoriales tienden a perder fuerza en un mundo cada vez más pequeño. Aunque las distancias físicas no han variado en términos absolutos, la comunicación, incluidas las ventajas en los medios de transporte, hacen que hoy por hoy México o cualquier país reduzcan el tiempo y el esfuerzo invertidos para vincular puntos específicos de su territorio.

Valdría pues la pena repensar la espacialidad a partir de las transforma-

ciones que en éste y otros rubros se viven a cada momento. Si bien el tiempo y el espacio constituyen elementos dinámicos de toda relación social, para ser congruentes con lo que implica dicho planteamiento es necesario introducir también los cambios que ambos han sufrido y que el texto de Javier Delgado ayuda a recrear.

Diana Guillén
Instituto Mora

