

RESEÑA

Javier Delgado Campos,

Ciudad-región y transporte en el México Central.

Un largo camino de rupturas y continuidades,

(Colec. Ciudad y Región), Plaza y Valdés,

Instituto de Geografía, PUEC, UNAM,

México, 1998, 221 p.

ISBN UNAM: 968-36-6282-X

Este libro consta de cinco capítulos (o apartados como los llama su autor), cada uno de ellos con subapartados, un anexo estadístico y una amplia y bien documentada bibliografía. Una obra cuyo objetivo es presentar una serie de reflexiones acerca del surgimiento de una forma de ciudad dentro de la Ciudad de México. Es, a su vez, un cúmulo de experiencias obtenidas por el autor, resultado de su participación en diferentes grupos de investigaciones y, por supuesto, de la lectura de diversas obras acerca del tema.

De entrada se definen tres enfoques analíticos: uno geohistórico (ubicación de los antecedentes de la actual conformación del territorio); un *modelo de ciudad* (al que se aspira) y por último, un *enfoque espacial*. Asimismo, se plantean diversas hipótesis; la principal es que la Ciudad de México representa la forma más avanzada de ciudad-región en el país; una segunda hipótesis habla de que las nuevas tecnologías del transporte juegan un papel importante en la remodelación del territorio.

El primer capítulo: "Larga duración, innovación tecnológica en los transportes y la formación de la ciudad-región", presenta las referencias teóricas que sirvieron de guía para este trabajo. Entre ellas se mencionan la idea braudeliana de larga duración *longue durée* (concepción histórica elaborada entre 1923 y 1939); de la teoría de los ciclos económicos (Schumpeter fue quien la propuso como una forma de entender las fluctuaciones de largo plazo en el sistema económico), y el modelo de estructuración espacial de la ciudad y su región.

Las nuevas tecnologías llevan al ascenso o descenso a ramas industriales enteras, grandes inversiones en infraestructura y otros cambios estructurales como son las nuevas habilidades y composición de la fuerza de trabajo que tienen una profunda influencia en la estructura social. Sin embargo, cabe destacar que en otros aspectos el manejo es aún rudimentario; la distribución del agua, por ejemplo, que comparada con el transporte, sigue en un estado de inercia, aun cuando la cuestión del consumo urbano de agua es de

vital preocupación, tanto para los habitantes de la ciudad como para las autoridades. El autor da cuenta de que en el campo de la economía espacial esto es muy reciente, y que le toca a Graizbord hacerlo público en un artículo denominado "Ciclos metropolitanos. Notas preliminares", publicado en 1995.

Otro de los temas expuestos en este primer apartado es el de "Rupturas territoriales y transporte". Delgado señala como ejemplo más notable de ruptura territorial, el que se presentó en el paso de la Baja a la Alta Edad Media europea, donde la transportación terrestre fue de vital importancia y jugó, asimismo, un papel preponderante para la transición histórica. En este mismo apartado se menciona que la Revolución Industrial del siglo XIX, fue otra de las rupturas importantes entre transporte y territorio. Hay que recordar que en esa época el auge del comercio mundial suscitó la construcción de la mayoría de los ferrocarriles en África, Asia y Latinoamérica.

Debido a que la mayoría de los estudios fueron realizados por estadounidenses, se creó con ello una corriente. El siguiente subapartado trata acerca de esta corriente donde destaca el estadounidense Ullman. Otro de los subapartados "Transporte no convencional: los límites sociopolíticos de la innovación tecnológica", hace referencia a los trabajos de varios autores.

Este primer apartado concluye con el punto de que las tendencias previsibles apuntan por igual hacia la dispersión del hábitat, que hacia su concentración, y que es claro que el poder estructurador del territorio que tiene el transporte, y en especial sus nuevas modalidades, puede aportar un mejor ordenamiento urbano y regional.

En el segundo apartado se tratan temas como las delimitaciones regionales y la reorganización del territorio; de la comparación de regionalizaciones. De un nuevo término para definir la expansión de una ciudad sobre su entorno regional, el de *môle*. Se habla también de la madurez de la red de ciudades en México. La aparición de ciudades intermedias, tanto geográfica como económica, que han rebasado

en promedio lo planeado en años pasados. Este crecimiento se encuentra incluso en la frontera norte. Todo ello puede tener una explicación histórica, así como también política, social, económica e inclusive cultural.

En uno de los subcapítulos de este apartado, el autor hace referencia al tema de la metrópolis transfronteriza: Tijuana-San Diego, donde menciona que esta frontera se está convirtiendo en un espacio de articulación que regula la interacción abierta de dos economías profundamente desiguales. Sánchez la califica de *metrópolis* gracias a su enfoque regional.

Finaliza este apartado con el "Alargamiento de la Región Centro", la región nodal por excelencia en México, le llama Delgado, enfocando su estudio a dos de las ciudades clave, geográfica y económicamente hablando: México y Querétaro, de las cuales se habla más concretamente en el siguiente capítulo: "Continuidades regionales: el peso de la inercia en la Región Centro de México". Se trata de la concentración ampliada de la Ciudad de México, de la corona regional de la ciudad; de la infraestructura requerida para surtir de agua a las ciudades de México y París (tema por demás extenso); de la formación de sectores metropolitanos; de los esquemas de planificación de la Ciudad de México y de la aglomeración de la ciudad de París. Asimismo, se retoma a la ciudad de Querétaro y los cambios que ha experimentado para convertirse en una región metropolitana, lo cual, según nos dice el autor, era sólo característico de la Ciudad de México; su expansión y conurbaciones, todo ello presentado gráficamente en un mapa anexo. Se hace un análisis de la reurbanización de Querétaro y se habla de su red de transporte. Para de ahí pasar al siguiente capítulo que trata de las características principales, junto con los efectos más evidentes, de los "nuevos enlaces transregionales": el uso del helicóptero para viajes cercanos y los trenes rápidos. Estos últimos, considerados una importante innovación del transporte debido a que vienen a sustituir a la antigua tecnología.

En uno de los subapartados se hace un breve historia de los trenes eléctricos existentes en México; "el proyecto del primer tren eléctrico se remonta a 1978 y la ruta más viable, entonces, era la de México-Querétaro, debido al volumen de tráfico que transporta". Uno de los subapartados trata específicamente de esta ruta. A diferencia del tren eléctrico a Querétaro, que basa su justificación en la necesidad de modernizar su equipo, se ha planeado la construcción de otros trenes, llamados "radiales"; trenes rápidos para poblados cercanos.

Finaliza este capítulo con la "Innovación más reciente del transporte", el helicóptero, cuyo uso generalizado ha llevado a considerar la creación de helipuertos en esta ciudad, algunos ya en construcción en los nuevos y modernos espacios comerciales. El autor aclara que a pesar de resultar esto costoso, los grandes capitales recurren cada vez más a su uso.

El autor concluye con algunas reflexiones: la ciudad-región como modelo territorial; implicaciones de las nuevas tecnologías del transporte en la mole territorial del centro de México, para finalizar con la concentración ampliada y la desigualdad regional. Finalmente, concluye que "la polémica entre ciudad real y ciudad deseada es, al parecer, una constante en los períodos de transición histórica". El término de megalópolis ya lo manejaban los griegos para designar a la ciudad más grande, que soñaron y nunca lograron construir.

Méjico no ha soñado con construir una ciudad más grande, más bien se le ha salido de las manos. Ha podido más la concentración poblacional que se ha dado dentro y fuera de ella, y con ello todo lo que conlleva: transporte, servicios y planeación regional.

Martha Pavón*

* Instituto de Geografía, UNAM, México.