



Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo

[www.ceid.edu.ar](http://www.ceid.edu.ar) - [admin@ceid.edu.ar](mailto:admin@ceid.edu.ar)

Buenos Aires, Argentina

## LA ERA DE LAS MEGALÓPOLIS

03/07/2008

*Eduardo Thenon\**



**El proceso mundial e histórico de urbanización creciente alcanzó en el siglo XX un umbral cualitativo: las grandes ciudades del mundo, muchas de ellas compuestas por aglomeraciones conurbanizadas -es decir devenidas unidades urbano-demográficas compactas- quedaron superadas en tamaño y complejidad por una nueva unidad de estimación conocida como *megalópolis*. Estas formaciones interurbanas se extienden sobre espacios muy superiores a las áreas ocupadas por las grandes aglomeraciones individuales. Se trata de la articulación entre ciudades con poblaciones millonarias conectadas entre sí por eficaces redes de transporte y servicios; este fenómeno se ha producido ya en América, Europa y Asia. Asistimos a la conformación incesante de nuevas megalópolis y avanzamos hacia un mundo signado por la presencia decisiva de estas *constelaciones urbanas* o *hipercentros*.**

---

\* *Thenon (PhD – Université Laval – Géographie). Investigador y Profesor Titular de Investigación en la Universidad Nacional de La Plata. Miembro del Consejo Asesor del Doctorado en Relaciones Internacionales (UNLP-IRI). Director del Centro de Investigación Marítima (CEIM-UAENN, INUN).*

## **1. La noción de *megalópolis***

El neologismo geográfico *megalópolis* fue acuñado en 1960 por el geógrafo francés Jean Gottmann. La idea de considerar a una gran aglomeración interurbana como una nueva unidad de estimación geográfica tuvo consecuencias en el análisis geográfico y es aplicada en el ordenamiento territorial, sobre todo en aquellos casos en que un *hipercentro* se encuentra en formación.

El estudio de las ciudades y conurbaciones asociadas a su vez en una trama interurbana permite reconocer, junto a nociones comunes como la de *región metropolitana*, otras de uso técnico como las de espacio jerarquizado, disposiciones concéntricas, polos y corredores de desarrollo, *ex-urbanización*, nodo o eje urbano y polinúcleos. Pero la sucesiva incorporación de centros poblados, comunas, ciudades periféricas, áreas industriales o portuarias, todo ello asistido y conectado por densas redes de enlaces y comunicaciones, origina otras denominaciones, más o menos imaginativas y llamativas; entre ellas mencionamos las de "constelación urbana", "nebulosa urbana", "hipercentro" y "dorsal interurbana".

Las megalópolis se forman mediante fenómenos de polinuclearización; la formación de ensambles interurbanos ocurre con el aporte de obras de infraestructura, sanitarias y ambientales, así como de distribución y servicios. Pero sobre todo surgen problemas de *conexidad* –en el sentido de la teoría de grafos– y de circulación, por consiguiente se realizan obras públicas vinculadas con el transporte y con las líneas de flujo estructurantes de los espacios internos y circundantes de la megalópolis. Estas obras y los proyectos complementarios contribuyen a configurar los hipercentros y condicionan su extensión y crecimiento. Las megalópolis se constituyen por medio de la efectiva articulación de los elementos urbanos e interurbanos que las componen. Por consecuencia requieren esfuerzos de coordinación y de gestión conjunta. Inicialmente, durante el siglo XX, se conformaron tres megalópolis: la norteamericana, la japonesa y la europea. Practicamos aquí una somera descripción de cada una de ellas, para referirnos luego brevemente a dos megalópolis en proceso de conformación.

## **2. La gran megalópolis del nordeste americano**

Esta gran megalópolis, notable por su integración y desarrollo, se extiende desde el centro urbano-portuario de Boston, en la Nueva Inglaterra meridional, hasta Washington DC; pero extiende su área

de influencia hasta Richmond (Virginia) y se aproxima paulatinamente a otra área megalopolitana en formación (Metrolina) trazada al pie de los Apalaches, cuyas aglomeraciones componentes podrían llegar a trazar un vínculo megalopolitano entre Richmond y Atlanta (Georgia).

La trama del nordeste dio lugar a la primera megalópolis mundial y merece aquí, por su carácter de modelo, al menos una somera descripción. Esta constelación es objeto, como tal, de atención y seguimiento; entre las diversas fuentes disponibles nos referimos aquí a la ofrecida en la entrada *Megalópolis* del *Dictionnaire de Géopolitique*, dirigido por el geógrafo francés Yves Lacoste.

La nebulosa norteamericana presenta áreas de urbanización continua, con alta densidad de población y concentración industrial, y comprende asimismo espacios no urbanizados mediante los cuales se conectan y articulan cinco grandes nudos urbanos y medio centenar de centros menores. Mencionamos en primer término el propio centro urbano-portuario de Boston (Massachusetts) y su entorno espacial compuesto por Manchester y Nashua al norte, New Bedford al sur, a las que se agregan progresivamente Providence, Norwich, Springfield, Hartford, New Britain, New London, New Haven, Bridgeport y Long Island; la gran urbe de New York es la *aglomeración faro* del conjunto y comprende una extensión por el valle del Hudson en dirección de Albany. La densa red interconectada comprende también a Paterson, Jersey, Newark, Trenton y la subregión de las acerías de Allentown; finalmente contamos desde Philadelphia –el tercero de los grandes nudos– con Atlantic City, Wilmington, Harrisburg y la aglomeración de Baltimore, para alcanzar el quinto gran nudo en Washington, el cual se distingue por su veloz crecimiento.

En una de sus posibles prolongaciones el complejo actual tendería a conectarse con el sudoeste, en dirección a los grandes núcleos atractores representados por Richmond (Virginia) y por Atlanta (Georgia), si bien en esa dirección la concentración disminuye notablemente y pierde el carácter costero de la megalópolis original.

Esta gigantesca nebulosa urbana cuenta asimismo con otras posibilidades de expansión y de potenciación pero uno de sus aspectos de mayor interés radica en el impacto sobre su entorno espacial y en la articulación con ramales como el mencionado o con megalópolis asociadas al hipercentro costero original, cuya formación parece ya insinuarse en la gran región del centro-oeste estadounidense.

Un aspecto de la gestión territorial en presencia de hipercentros consiste en la previsión de medidas apropiadas para evitar el "drenaje" del territorio en favor de la megalópolis. Consecuencias análogas –pero ahora ampliadas y agravadas– llegaron a producir los llamados *polos de desarrollo* allí donde fueron programados, estos

polos fueron planificados a menudo en países “en vías de desarrollo” (así llamados para evitar la expresión “países subdesarrollados”, antes de que se acuñara la idea de “países emergentes”. Algunos de los países que sufrieron estos efectos imprevistos habían cifrado esperanzas en la idea de desarrollar una región a partir de un centro local o *polo* sobre el cual se intensificaban los esfuerzos, los medios y los recursos. Al margen de los términos de cortesía internacional con que se intente disimular el atraso, las situaciones de hecho redundaron en que algunos de tales polos, en lugar de tener el efecto de proyectar una influencia positiva sobre los espacios adyacentes y las localidades cercanas o sobre las regiones contiguas tuvieron el efecto de atraer elementos críticos de su entorno regional (sobre todo en materia de personal calificado) y perjudicaron así el desarrollo de las áreas que procuraban favorecer. De ese modo se perdieron esfuerzos, inversiones y tiempo. Un caso, entre otros, fue el de la ciudad amazónica de Manaus (Brasil). Estas experiencias muestran que el ordenamiento y la *ingeniería de territorios* deben examinar cuidadosamente las potenciales consecuencias de la intervención planificada.

### **3. Tokaido: la antigua carretera japonesa convertida en moderna megalópolis**

La gran constelación urbana japonesa es conocida como megalópolis de Tokaido; se extiende desde el sur de la gran isla de Honshu hasta el norte de la isla de Kiushu, en correspondencia con la ruta del tren bala, es decir el sistema ferroviario interurbano de alta velocidad (*shinkansen*) inaugurado en 1964 con el tramo Yokohama-Kioto. Este eje organiza áreas de muy alta densidad demográfica.

El nombre de la megalópolis, extendida entre Iwaki (nordeste de Tokio) y la ciudad portuaria de Nagasaki, proviene de la histórica carretera de Tokaido. Antiguamente, las vías terrestres de comunicación (*gokaido*) estructuraban el territorio desde Miumaya (extremo norte de Honshu) hasta Kagoshima (sur de Kyushu). Pero durante el período Edo (siglos XVII al XIX) existía en el centro y norte de Honshu una red compuesta por cinco caminos imperiales cuyo punto de encuentro y control se hallaba en Niconbashi (Edo). Estos caminos eran los de Nakasendo y Koshu Kaido –rutas interiores de Honshu–, Nikko Kaido y Oshu Kaido –rutas del norte– y la de Tokaido, es decir la ruta Osaka-Edo. La red regulada prevenía tráficos prohibidos e impedía movimientos militares o demográficos no dispuestos por la autoridad central; mediante una red de control se aseguraba la primacía del *shogun* –máxima autoridad administrativa y militar– sobre el núcleo estratégico y decisivo de sus dominios.

El Tokaido unía Edo con Kioto –capital imperial y residencia de la corte formal– atravesando puntos como Kawasaki, Hakone –sitio principal de control– y Nagoya, así como una serie de postas, luego devenidas poblados y ciudades. Tras el fin del shogunato, durante el período Meiji, la nación japonesa desarrolló la industria y procuró una acelerada modernización. La primera línea férrea japonesa data de 1872. Este primer trazado cubría el tramo entre Shimbashi –próximo a Tokio– y Yokohama. Valga aquí un comentario al margen: no deja de ser notable que la República del Paraguay haya tenido su primer ferrocarril veinte años antes que Japón.

El trazado inicial del tren de alta velocidad, el Shinkansen, une Yokohama y Kioto siguiendo en su mayor parte un antiguo camino costero. El plan de la traza preveía la extensión hasta Fukuoka (Kiushu) integrando así la región nuclear de la nación mediante un trayecto continuo, conectando las islas con cruces fijos. En algunas de las zonas recorridas por el “tren bala” se encuentran las mayores densidades de población del país, con valores próximos a los 4.000 habitantes por kilómetro cuadrado. La megalópolis adquiere su mayor densidad en torno de tres bahías que albergan ciudades principales: Tokio, Nagoya –bahía de Ise– y Osaka. La trama interurbana se extiende hacia el oeste-sudoeste y comprende, en la isla de Honshu, a Okayama, Fukuyama, Kure, Hiroshima y Shimonoseki, mientras en Shikoku abarca ciudades del norte como Takamatsu y Matsuyama, y en la sureña Kyushu, alcanza a Kitakyushu, Fukuoka, Kumamoto, Sasebo y la histórica Nagasaki.

Los dos casos presentados hasta este punto, referidos a América del Norte y al Japón, representan ejemplos de megalópolis fuertemente asociadas con las áreas costeras y por ende con sus principales puertos marítimos. El caso europeo, el siguiente en nuestra breve recorrida por el nuevo mundo megalopolitano, se aparta de esta característica común a las dos primeras

#### **4. La dorsal europea, una megalópolis continental entre el Mar del Norte y el Adriático**

Consideramos como tercera megalópolis a aquella conformada y consolidada en Europa durante la segunda mitad del siglo XX y conocida como “dorsal europea”. Esta dorsal es una gran megalópolis con predominio de áreas continentales, aún cuando sus cabeceras quedan representadas por centros urbano-portuarios. Resulta así una suerte de **gran corredor interoceánico** asociado con el despliegue interior de una megalópolis continental. El sistema se extiende entre el área londinense y el norte de Italia atravesado por la llanura del Po. En rigor es esta una megalópolis mixta -marítima y continental- pues si bien cruza Europa de norte a sur, sus cabeceras son centros

costeros de gran significación –Londres y Venecia– y en su composición incluye el área marítima de Róterdam y el gigantesco Europoort. La *dorsal* abarca el área nodal europea. Un esquema expuesto en sus clases universitarias por el geógrafo argentino Dr. Juan A. Rocatagliata ayuda a reconocer la traza del espacio nuclear europeo. De acuerdo con esa descripción el primer tramo se extiende entre Londres y París. Respecto de este primer tramo resulta claro que al quedar ambas metrópolis vinculadas mediante el túnel bajo el Canal de la Mancha el trayecto adquiere una consistencia superior a la de cualquier servicio marítimo o aéreo por muy sofisticado y eficaz que pudiera ser. La segunda sección une París con Amsterdam y abarca Bruselas, Amberes y el área costera de Róterdam; a su vez, París y Bruselas conectan con el gran eje de la dorsal, formado por Frankfurt, Stuttgart, Zürich y Milano; finalmente, desde Stuttgart se abre hacia el este una rama que conecta el eje principal con Munich y con Viena, en tanto que Milano origina una traza hacia el oeste hasta el centro urbano industrial de Torino y otra hacia el este hasta Venecia, la terminal costera y meridional de la megalópolis.

## **5. Las megalópolis en formación**

Hasta aquí hemos esbozado la composición de las tres megalópolis ya consolidadas. Pero la configuración urbana mundial basada en hipercentros sólo ha alcanzado una parte menor de su potencial de desarrollo, por consecuencia el fenómeno se encuentra prácticamente en una etapa temprana. Al menos en apariencia, el fenómeno tiende a propagarse en concordancia con la presencia de ciertos factores de los cuales cabe mencionar al menos tres de ellos: las condiciones geográficas de áreas ya densamente pobladas, la relación de estas áreas con los grandes corredores geomarítimos, y el despegue económico-tecnológico de las naciones o ensambles plurinacionales cuyos territorios y accesos integran esas áreas. Por consecuencia, el esquema mundial basado en estas nuevas entidades geográficas presenta una diversidad de potenciales megalópolis. Entre ellas podemos referirnos a dos grandes complejos costeros en proceso de interconexión; se trata de dos *constelaciones* urbano-portuarias situadas en ámbitos geográficos completamente distintos. La primera de ellas es la megalópolis en formación en el área del Delta del Río Perlas (PRD), en la China meridional. La segunda, menos desarrollada pero con gran potencial, comprende la sección central de la fachada atlántica sudamericana.

## **6. El Delta del Río Perlas, una nueva megalópolis en la China meridional**

El Delta del Río Perlas o *Pearl River Delta* (PRD) da lugar a la formación de una nueva región megalopolitana. La naciente constelación se asienta sobre la gran región deltaica del Perlas y sigue por tanto una configuración triangular cuyo vértice superior o septentrional se ubica en Cantón (Guangzhou, con más de 4 millones de habitantes) y cuya base se extiende entre Hong Kong, –ciudad seis veces millonaria– y la ex colonia portuguesa de Macao, asentada sobre tan sólo 17 kilómetros cuadrados en el extremo sudoeste de la figura triangular. El fenómeno del PRD queda bien representado por una de sus curiosidades regionales: la ribera este del Perlas alberga el complejo urbano portuario de Shenzhen, el cual comprende cuatro grandes terminales portuarias. El caso es que hacia 1980 este centro sólo era una localidad pesquera de 20.000 habitantes, es decir que en apenas veinte años la ciudad centuplicó su población, es decir un suceso de tal magnitud que por analogía nos atrevemos a denominarlo como una supernova urbana.

*Claves locales y aspectos del contexto nacional chino que originan y acompañan al fenómeno PRD*

En el marco de las reformas político-económicas impulsadas por el gobierno chino a partir de diciembre de 1978 el área del Delta del Río Perlas fue declarada Zona Económica Especial en la década de 1980, es decir antes de la restitución a China de la colonia británica de Hong Kong, acaecida en 1997. La incipiente megalópolis representa un caso especial y extremo en cuanto a los patrones de localización de centros urbano-portuarios. El área costera vinculada con el PRD se transforma con el desarrollo de la infraestructura regional, con el comercio de ultramar en gran escala y con un factor particular: la competencia entre terminales marítimas locales. En efecto, desde este gran sistema interurbano portuario parten rutas de ultramar que cruzan el Mar de China Meridional hacia Hainan, Singapur, Manila, Taiwán y Shanghai, estableciendo a partir de estos destinos o puertos de escala una conexión activa con los principales centros marítimos de Asia, Norteamérica, Europa y Japón. Según datos oficiales publicados por The Economic Development & Labour Bureau el mercado de exportación desde Hong Kong se distribuye de acuerdo con los siguientes valores aproximados: China (45%), Estados Unidos (16%), Unión Europea (14%) y Japón (5%).

El programa de reformas iniciado en 1978 integra un plan concebido para los doscientos años siguientes a aquella fecha, y por lo tanto es mucho lo que aún cabe esperar. En 2003, al cumplirse la

primera octava parte del plan, China alcanzó importantes logros, entre ellos un exitoso vuelo orbital tripulado. Este país de dimensiones continentales, una vez aliviado de la presión geopolítica secular ejercida sobre sus fronteras terrestres, encuentra en su amplio litoral el espacio y la oportunidad para impulsar su industria y su comercio de ultramar. El potencial demográfico de la nueva aglomeración en torno del PRD podrá verse reforzado por su capacidad de atracción de flujos migratorios y turísticos. Respecto del primer tipo debe considerarse la gran "población flotante" –así llamada en virtud de su disposición migratoria interna– estimada hacia 2000 en cuarenta millones de personas; en cuanto al turismo existen expectativas fundadas: la ex colonia portuguesa de Macao –*Santo Nome de Deus de Macau*– reemplazó ya su pintoresco casino flotante –el viejo *Casino Macau Palace*– por complejos dedicados al juego de azar capaces de rivalizar con los de Las Vegas.

### *Tensiones internas y crecimiento*

La transformación infraestructural en el campo portuario y transportista es muy acentuada en el DRP. Uno de sus puertos principales, representado por la empresa *Hong Kong Container Terminal* opera con más de 20 millones de contenedores por año. Pero la dinámica regional reconoce en la provincia de Guangdong y su cabecera Guangzhou/Cantón al principal productor de bienes destinados al mercado de exportación por vía marítima; por consecuencia los productores prefieren embarcar en Shenzhen, por su mayor proximidad, por las facilidades portuarias de sus terminales y, sobre todo, por su ventaja respecto de Hong Kong debido al menor costo del transporte desde Cantón.

La dinámica interna de la nueva megalópolis responde tanto a los impulsos gubernamentales como a las iniciativas empresariales. Al menos en una primera impresión, las discordancias entre unos y otros contribuyen a potenciar el crecimiento antes que a desalentarlo. Cierta *Masterplan 2020*, elaborado por Hong Kong, considera los problemas del complejo y su entorno, pero las expectativas de mediano y largo plazo radican en la nueva estrategia del área del PRD consistente en sostener el crecimiento regional durante los dos próximos decenios; el nombre del programa resulta significativo: *Growing Pie Strategy*. Los esfuerzos de Hong Kong por retener el liderazgo portuario regional (ya perdió su primacía asiática a manos de Singapur) deben tomar en cuenta la posibilidad de un crecimiento mayor en el brazo occidental del DRP; es decir en la línea Cantón-Macao. Ello es debido, en buena medida, a que las autoridades gubernamentales de Guangdong alientan el crecimiento de centros



occidentales como Zhongshan, Zhuhai y Foshan mediante la promoción de relocalizaciones industriales.

*Un puente o cruce fijo marítimo para completar el esquema de la megalópolis*

Una innovación mayor en la naciente megalópolis consiste en el plan para la construcción de un gran puente –en realidad un complejo de cruces fijos y conexiones terrestres- proyectado para unir Hong Kong, Zhuhai y Macao, es decir la base del triángulo megalopolitano. La obra completaría una peculiar *familia de formas* en el PRD y produciría nuevas modificaciones, tanto programadas como espontáneas. El nuevo hipercentro chino surgido al abrigo de la moderna *economía-mundo* participa asimismo de la flamante prosperidad nacional y es en buena medida consecuencia de su decidida proyección marítima.

## **7. La futura megalópolis del centro este sudamericano**

La segunda de estas megalópolis en formación es la de América del Sur. Su estado de avance como tal es por cierto menor que el de la megalópolis en el delta del Perlas. Pero aún cuando aquí hagamos de ella sólo una breve referencia consideramos que merece nuestra atención, no sólo por tratarse del caso local sino por el extraordinario potencial que presenta.

La constelación del litoral atlántico central de Sudamérica consta de un conjunto de ocho o quizá diez ciudades o aglomeraciones millonarias en la actualidad, articulado mediante conexiones interurbanas situadas entre el norte del Golfo de Santa Catalina (Brasil) y el confín meridional de la megalópolis representado por el complejo urbano portuario e industrial argentino, desde La Plata hasta el complejo del Rosafé (conjunto asociado al eje Rosario-Santa Fe).

La integración del hinterland atlántico está asociada con el surgimiento de una región urbana o *hipercentro* sudamericano, actualmente en pleno desarrollo como nueva *región nuclear* continental. La trama interurbana resultante conduce, previsiblemente, a la conformación de una *megalópolis* plurinacional (una decena de ciudades millonarias vinculadas entre Río de Janeiro y el sistema urbano-portuario que abarca a La Plata, Buenos Aires, Campana, San Nicolás, Rosario y San Lorenzo. Entre las principales ciudades millonarias de la naciente megalópolis del centro-este podemos mencionar a las ciudades o aglomeraciones asociadas con

Río de Janeiro, San Pablo, Campinas, Curitiba, Porto Alegre (todas ellas en Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires y Rosario (Argentina). A su vez, la vinculación mundial entre *hipercentros* origina intercambios de magnitudes sin precedentes, la posibilidad de que llegue a constituirse en Sudamérica una de estas "nebulosas urbanas", con un desarrollo ajustado a las exigencias internacionales en materia de comercio, podría conducir a la región a su firme inclusión en el sistema mundial.

La constelación urbano-portuaria fluvial y marítima del centro este sudamericano abarca unos 2000 kilómetros de extensión y el área cuenta ya con unos sesenta millones de habitantes. Es una megalópolis en estado embrionario, pero algunas de las obras constitutivas que habrán de dotar al conjunto de su unidad infraestructural figuran mencionadas en el tratado de 1991 (tal el caso del cruce fijo sobre el Río de la Plata entre Punta de Lara, en la provincia de Buenos Aires, y Colonia del Sacramento, en la República Oriental del Uruguay). La influencia de una región nuclear organizada y desarrollada en plena fachada atlántica tendría consecuencias sobre las zonas colindantes; en el caso del límite meridional de esta megalópolis es esperable que el impacto de su presencia tenga repercusiones en el sur de la provincia de Buenos Aires, en especial en su sistema portuario. El carácter plurinacional de esta aglomeración, sumado a la gran extensión que comprende, dificulta su rápida consolidación, pero el potencial de la región natural y el estadio de desarrollo ya alcanzado parecen favorecer la concreción de una gran región de planificación. Naturalmente, las perspectivas de esta nueva *nebulosa urbana* están ligadas al éxito del proceso de integración infraestructural, productiva, comercial y política actualmente en curso.

Cf. Yves Lacoste. *Dictionnaire de Géopolitique*. Paris: Flammarion, 1993, p. 1002-1005.

Publicado en <http://eduardothenon.blogia.com/>