
Javier Delgado*

REINVENTAR LA CIUDAD
*y su región***

Urbanización de la crisis

Urbanización de la modernidad

Nuestro ensayo aborda las modificaciones recientes en el patrón territorial de las ciudades y su región en México. Resultado de procesos socioeconómicos inéditos, —integración económica con norteamérica, especialización productiva de la metrópolis central y relocalización industrial en ciudades distintas a las zonas metropolitanas tradicionales— tales modificaciones revitalizan un tema polémico en el campo del urbanismo: con el término “ciudad-región” se puede aludir al conjunto de estas transformaciones.

Proponemos como hipótesis central que dicho proceso tiene dos vertientes principales: una primera que denominamos *urbanización de la crisis* y hace referencia a la modalidad de crecimiento peculiar de nuestras ciudades, (desarticulación regional, segregación interna de la ciudad), que sigue presentándose ahora en un contexto de cambio del modelo económico; y una segunda que tentativamente llamo *urbanización de la modernidad* para explicar los efectos en el territorio de iniciativas económicas que en lo fundamental, responden a una forma, no la única, de reinsertarnos en la nueva economía internacional.

Ambos procesos tienen algo de continuidad con las anteriores estructuras y rasgos nuevos. En el primer caso, se trata de la prolongación y profundización

* Investigador de tiempo completo en el Centro de Ecodesarrollo y profesor de la carrera de Asentamientos Humanos en la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

** Este documento forma parte del estudio “Impactos ambientales del crecimiento físico de la ciudad de México, 1970-1990”, que se efectúa en el Centro de Ecodesarrollo bajo la coordinación de Jorge Legorreta. Fue presentado en la Reunión del Grupo de Estudios Regionales (CEISAL) en Almagro, España, octubre-noviembre de 1990.

de la brecha intolerable en la distribución del ingreso que hace posible, las extensas barriadas de nuestras ciudades. Según el reciente programa de Solidaridad, 40 millones de mexicanos están por debajo del nivel de pobreza y 17 de ellos en la “pobreza extrema”. La cobertura de las infraestructuras en las ciudades mexicanas, bordea casi el 50 por ciento en la mayoría de ellas.¹

Estos procesos de deterioro en las condiciones de vida, se habían presentado históricamente sólo en las grandes ciudades, pero en la década pasada se reprodujeron “silenciosamente” sobre un sorprendente universo de ciudades medias y pequeñas. El grupo de 31 ciudades de este tipo (más de 100 mil habitantes, menos de 1 millón) que existían a fines de 1960, creció a 80 de ellas en 1990.

Los rasgos novedosos aún no logramos explicarlos cabalmente, pero en forma tentativa y en términos exclusivamente territoriales, podemos resumirlos en dos formas: megalopolización y nuevas desigualdades regionales.

Los cambios más notorios

Comencemos por los cambios a nivel regional. Los dos casos más relevantes se refieren a la megalopolización de la ciudad de México en la Región Centro y la de Tijuana en la frontera norte, aunque Monterrey podría ser el tercer caso de este tipo. Veamos primero estos últimos.

Tijuana-San Diego, metrópolis transfronteriza

Rodeada de una tradición histórica muy sensible para los mexicanos y signada todavía bajo el calificativo de “pérdida”, la frontera norte se está convirtiendo rápidamente, de espacio que marca un límite, en uno de “articulación” que regula la interacción abierta de dos economías profundamente desiguales. No es balde, desde el primer programa federal adoptado en 1851, inmediatamente después de la guerra, figura siempre el objetivo formal de “propiciar una mayor integración” con el resto del país (Herrera: 1989). Según Herrera, lejos de lograrse lo anterior, con la instalación masiva de maquiladoras y por el incremento en los servicios, principalmente de turismo y comercio; se preparan condiciones para que sea el resto del país el que se integre a las dinámicas economías regionales de California y Texas de los EU.

Esta zona del país abriga actualmente a 17 millones de habitantes en una ciudad de más de un millón (Monterrey), 29 ciudades medias y 34 pequeñas. (Programa: 1990). La ocupación no es regular a lo largo de la franja, sino que

¹ “Los déficits acumulados (en infraestructura) de los centros urbanos, son: en agua potable 29 por ciento, en alcantarillado 50 por ciento, en alumbrado público 35%ç por ciento y en pavimentación 45 por ciento. La cobertura del transporte en los centros urbanos es del 70 por ciento” (Programa: 1990).

se concentra en tres grandes áreas regionales, Tijuana, Monterrey y una tercera en proceso de formación alrededor de Ciudad Juárez, Chihuahua.

Con base en una economía fundamentalmente terciaria, la ciudad de Tijuana con unos 740 mil habitantes, forma parte de una región metropolitana que la une a la ciudad estadounidense de San Diego, como ha analizado ampliamente Roberto Sánchez.

Este autor plantea que además del tráfico diario de personas, bienes y servicios, el 10 por ciento de la energía eléctrica que consume aquella ciudad es producida en México, y se presenta además desde hace unos 20 años, otra expresión típica de la metropolización en torno al problema común del drenaje: el Río Tijuana, que recibe parte de las aguas negras mexicanas, e incursiona después sobre territorio norteamericano. Desde 1965, el drenaje mexicano se apoya en una red norteamericana que inicialmente funcionaría en caso de emergencia, pero que a partir de 1980 da un servicio continuo. Esta "involuntaria" unificación del servicio no se ha logrado solucionar satisfactoriamente, ya que los norteamericanos adjudican al desagüe mexicano, la contaminación del litoral en la que intervienen sus propias descargas y pretenden que México pague por ello. Así planteado, el punto algado de la cuestión esta en la definición de las responsabilidades que competen a cada ciudad en la solución del problema (Sánchez: 1988).

Identificar esta ciudad-región como metrópolis o megalópolis, tiene detrás un problema conceptual. Sánchez la califica de "metrópoli" gracias a su enfoque regional, mientras que en el Programa de Desarrollo Urbano Nacional se le ubica como "ciudad media" ya que no ha rebasado aún ningún límite municipal.

Es difícil que alcance esta última condición "técnica" ya que la extensión de su municipio es muy grande: 1 392.45 kms², cuando el promedio nacional es de 823.5 y en contraste, los promedios municipales de la región centro oscilan entre 150 y 250 kms² (Quintana: 1985).

Por otro lado, se llama *megalópolis* a la "articulación de dos zonas metropolitanas entre sí" y ello se expresa en el territorio cuando un municipio pertenece indistintamente a una u otra metrópoli (Garza: 1987). En nuestro caso, la población de San Isidro, cubre ese requisito pero al ser parte del territorio norteamericano, no se le considera parte de la metrópolis tijuana, por lo que sólo mediante un enfoque binacional como ha planteado Hiernaux, se explicaría la estructuración de este espacio fronterizo (Hiernaux: 1986).

Una conclusión preliminar extraída de este caso, es que las definiciones aparentemente "técnicas" de conceptos que han sido acuñados para otros contextos socioeconómicos, ofrecen dificultades de aplicarse literalmente en nuestras regiones. Volveremos encontrar esta dificultad en el caso de las ciudades medias.

Monterrey: vieja metrópoli, nueva región

Otra megalópolis emergente es la ciudad de Monterrey que desde 1970 adquirió su carta de identidad metropolitana, al conurbar seis municipios vecinos. Se trata de una de las áreas industriales más dinámicas del país, además de ejemplificar un esquema de desarrollo altamente concentrado, por lo que ha alcanzado un nivel monopolístico en corto tiempo. Recientemente y junto a una mayor vinculación con capitales transnacionales, está ampliando su área de influencia hacia las ciudades vecinas de Saltillo, Nueva Rosita, y Monclova del estado de Coahuila, así como con las de Nuevo Laredo, Ciudad Victoria, Reynosa, Río Bravo y Matamoros del vecino estado de Tamaulipas (Villarreal: 1990).

Si su zona metropolitana albergaba unos dos millones en 1980, la región extensa llega a 5.3 millones en 1990 si se incluye la vecina zona metropolitana de Tampico (Programa: 1990). Aún no disponemos de los datos censales para la región "gemela" transfronteriza, pero se estimaban 1.8 millones para 1987 en las ciudades de Austin, San Antonio, Corpus Christi, Laredo, Mac Allen, Brownsville, Eagle Pass y Del Río, todas ellas ciudades tejanas (CONAPO: 1988).

Un indicador del actual nivel de interrelación es el intercambio comercial entre México y la ciudad norteamericana de Houston. Esta ciudad a través del puerto de Galveston maneja actualmente "más productos mexicanos en las áreas de importación y exportación que cualquier puerto mexicano", ello debido a la saturación de nuestros puertos (Matamoros: 1990). Este intercambio, que tiene a Monterrey como una ciudad de apoyo en servicios del lado mexicano, ya ha dado origen a la operación de un sistema "minitel" de tecnología francesa, lo que pone en evidencia, la existencia de bases de datos y mensajería electrónica entre ambas ciudades (Hiernaux: 1990), separadas por 459 millas que obligan a un tiempo de recorrido de 10 horas y media por carretera.

Pero la importancia mayor de Monterrey consiste en su estratégica posición geográfica que le permite articularse, por el lado mexicano, con otra región en formación: la cuenca del Golfo de México.

Cuenca del golfo

Si acaso existe una región geográficamente "pura" en México, ella es la integrada por los estados que miran hacia el Golfo de México. Paradójicamente no existe ahí un sistema de ciudades costeras como tal. Desde su origen, la región estuvo definida como punto terminal del corredor México-Veracruz, en lugar de un posible corredor costero.

Es hasta los tiempos recientes de expansión de la industria petrolera y petroquímica, que la metropolización generada en los complejos portuario-industriales de Tampico en el norte y Coatzacoalcos-Minatitlán-Cosoloacaque, en el sur de Veracruz, que se perfila un corredor costero que tiene como centro articulador a la ciudad del puerto de Veracruz.

Al analizar los cambios en las rutas de movilidad, tanto de pasajeros como de carga entre 1973 y 1984, Camarena ha encontrado la prevalencia de la ruta costera del sureste, que “conserva su dirección como una salida... (desde la región central)... al Golfo de México” y que desplaza a las rutas que tradicionalmente se dirigían al noreste. Con base en esta comprobación, formula una hipótesis de “repliegue y rearticulación de sus rutas” en favor de la costera del Golfo, no sin antes advertir que a partir de 1981, se detecta un estancamiento general de la movilidad en el país como resultado de la crisis (Camarena: 1989).

En términos demográficos, la cuenca está habitada por unos 7.7 millones de pobladores (9.5 por ciento del total nacional), en ocho ciudades medias y nueve ciudades pequeñas (Programa: 1990), sin contar a Tampico que ya ha sido incluida en la región de Monterrey ni a Yucatán y su península.

Su importancia es mayúscula por varias razones. En primer lugar, el ser la depositaria de la mayor parte de nuestra reserva de hidrocarburos así como sus implantaciones portuarias, le otorga una posición estratégica desde el punto de vista geopolítico con una importancia nacional y hemisférica.²

Como en el caso de la frontera norte, estos procesos se explican más por una lógica extraregional que la sitúa abruptamente en medio de procesos violentos de “socialización e internacionalización de la producción a escala mundial” (Toledo: 1988) en lugar de realizarse “desde y para” los intereses regionales.

En segundo lugar, porque sus implantaciones industriales se han realizado con alto costo social y para el ambiente, lo que impacta ya irreversiblemente recursos naturales no renovables, presentes en uno de los ecosistemas más productivos de nuestro país. Como plantea Restrepo, los ecosistemas costeros ocupan apenas el siete por ciento de la superficie total del planeta, pero su productividad primaria es... “de 10 a 25 veces más (alta) que la mayoría de los ecosistemas marinos o terrestres conocidos” (Restrepo: 1988).

Finalmente, este caso ilustra claramente como un estilo de desarrollo basado en el centralismo, dificulta la formación de regiones que serían fácilmente construidas desde una lógica interna. Se le califica como “desintegrada” —a pesar de constituir una región *per se*— debido a su falta de integración con el centro, pero no lo es, si la definición se hace hacia dentro de la región, volcada a sus propios recursos naturales y territoriales.

² La contribución a la producción petrolera nacional de Tamaulipas y Veracruz, es de 16 por ciento y 39 por ciento. Los complejos petroquímicos de Pajaritos y las Cangrejera son los más grandes de América Latina. En relación a los puertos, existen 24 en todo el litoral, de los cuales 6 aceptan el atraque de flota mayor; en Coatzacoalcos se moviliza la mitad de la carga de cabotaje en el país y 63% del total movido en el Golfo. (Restrepo: 1988).

Pero la dinámica que impulsa esta formación regional sigue estando en el centro, a donde convergen aquellos flujos costeros. La misma región central esta dando muestras de expandirse. Veamos algunos de sus rasgos.

Alargamiento de la región centro

Históricamente, “la región” por excelencia en México ha sido la región centro. Asentamiento consecutivo de las principales culturas prehispánicas, de las más importantes economías hacendarias durante los periodos colonial e independiente, de una fuerte heterogeneidad geográfica y cultural y actualmente la región más densamente poblada del país, en esta zona está surgiendo, penosa pero a grandes pasos la primer megalópolis en un país de la periferia capitalista.

La tercera parte de los mexicanos vivimos en esta zona: 26 millones de habitantes en dos ciudades grandes, seis medias, y 22 pequeñas, en un radio de 180 kms que incluye cuatro zonas metropolitanas además de la ciudad de México (Programa: 1990).

Paradigma de la concentración, la zona metropolitana de la ciudad de México genera aproximadamente el 40% del producto interno bruto nacional, cerca de la mitad del producto bruto industrial y más de la mitad del correspondiente a los servicios modernos (Zepeda: 1990).

En su territorio, se han experimentado los cambios más desarrollados —por no decir los más violentos— de su patrón de ocupación territorial: la ciudad de México, alcanzó una primacía de siete veces durante el auge del desarrollismo, fue la primera ciudad mexicana en formar un anillo metropolitano durante la modernización industrial de los años cincuenta y hoy en medio de una nueva crisis de reconversión, ha fortalecido su vinculación regional con el Valle de Toluca-Lerma, del cual constituye su brazo megalopolitano más dinámico (Iracheta: 1990) y “alarga” su *hinterland* hacia la región del Bajío.

Para hacer esta afirmación me baso en el crecimiento explosivo de la ciudad de Querétaro en la última década. Su importancia locacional reside en que esta ciudad es un articulador —como Monterrey en el norte y Veracruz en el Golfo— entre la región centro y la metropolitana de Guadalajara en el Pacífico.

Hacia 1970, vivían en Querétaro unas 130 mil personas y su área urbana que no cambió mucho en varias décadas, apenas superaba la traza del viejo centro histórico, con una superficie total de 985 hectáreas y una densidad de 132 habitantes por hectárea. Pero en los siguientes 20 años, la ciudad creció ensanchando su núcleo central sobre las tierras aledañas, algunas de ellas tierras agrícolas de riego y de recarga acuífera y envolvió en su crecimiento a 5 pueblos de los alrededores, el más lejano, Santa Rosa Jauregui a 18 kilómetros hacia el norte. En este trance se conurbaron a Querétaro otros dos

municipios —Corregidora y el Marqués— con lo que su población en 1990 rebasa el medio millón de pobladores y su área urbana llega a más de 10 mil hectáreas. Es decir la ciudad aumentó siete veces su tamaño y cuatro veces su población. (Delgado: 1990).

La relación de este crecimiento con la expansión megalopolitana del centro aún no ha sido demostrada, sin embargo, algunos rasgos de la reciente industrialización queretana podrían ser un buen indicador de que ello está ocurriendo, pues el 85.3 por ciento de su planta industrial llegó a la zona entre 1976 y 1989 (González: 1990), en coincidencia con el decrecimiento de la implantación industrial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

En efecto, por primera vez desde 1930, la ciudad de México perdió 5 mil 300 establecimientos industriales entre 1980 y 1985, al pasar de 38 mil 400 a 33 mil 100 mientras su empleo industrial disminuyó de 1.1 millones de trabajadores a unos 840 mil en el mismo periodo (Zepeda: 1990). Pero no se piense que esta “pérdida” erosionó a la economía metropolitana, pues al mismo tiempo especializó su producción interna en los sectores más modernos pertenecientes al sector terciario, transporte, comunicaciones y servicios (*ibid*).

Por el lado de Querétaro, la nueva industria impulsó la formación de un primer anillo de conurbaciones y además presenta una tendencia de localización más regional que urbana pues de las 67 empresas más importantes por su volumen de ventas, seis se ubicaron en poblados vecinos y 12 “cerca” de la ciudad pero fuera de su área urbana. Esta tendencia reciente, vista junto con el incremento de redes de transporte regional, fundamenta la hipótesis de una región en formación (Martner: 1990).

Con estos trazos generales, podemos plantear como hipótesis la relación entre ambos procesos en donde una reestructuración de las zonas metropolitanas de mayor antigüedad se acompaña de un crecimiento de la periferia no metropolitana (Negrete: 1986).

Declinación de viejas zonas metropolitanas Explosivo crecimiento de ciudades medias

Este comportamiento, que presenta su fase más avanzada en la zona metropolitana de la ciudad de México, podría estar presentándose también en las otras “viejas zonas metropolitanas” del país: Guadalajara, Puebla y Monterrey.

En términos demográficos —falta el análisis económico que englobe a esas cuatro metrópolis— esta “madurez metropolitana” se expresa como una “U” invertida. En el caso de la (ZMCM), su tasa de crecimiento poblacional entre 1960-70 fue mayor el promedio nacional y que el total urbano; para la década

de los setenta fue sólo mayor al promedio total (es decir que las otras ciudades crecieron más) y para la década de los ochenta, es menor en ambos casos (Graizbord: 1990).

Esta declinación se explica en principio por la explosión correlativa de las ciudades medias. En 1950 sólo siete ciudades del país rebasaban los 100 mil habitantes y contaban en total con 900 mil de ellos; en 1970 aumentaron a 36 ciudades y una población de 7.4 millones, pero de acuerdo al último censo de población, son ya 80 de estas ciudades y 20.8 millones sus pobladores.

A la ausencia de estudios de estas ciudades hay que agregar un problema metodológico que implica la denominación misma de ciudad media. Basada exclusivamente en una "definición" numérica, (más de 100 mil, menos de un millón), no sabemos cuantas de estas ciudades están realmente generando procesos metropolitanos en el sentido de constituir "organismos espaciales de articulación económica", como se conviene en definirlos (Castells: 1974).

Más aún, si se distingue dentro del conjunto de ciudades medias, el umbral de más de medio millón de habitantes, podremos apreciar que el sistema urbano está reproduciendo el esquema concentrador anterior, solo que a una escala más amplia. Sin considerar a Guadalajara y Monterrey, en 1970 solo había una ciudad grande de más de medio millón, (Puebla), tres en 1980 (Puebla, Ciudad Juárez y León) y 14 en 1990 (Ribbeck: 1990). A decir de este autor, esa evolución denota una fuerte polarización entre las ciudades grandes y el conjunto de ciudades medias, y no como podría suponerse, una distribución territorial más homogénea. Pero además, si se observa también el límite inferior de las ciudades medias, señala Ribbeck, aparece un nuevo desequilibrio en ese rango, pues había aumentado la brecha entre el rango de 100 mil y los poblados rurales dispersos.

Y este último rasgo, nos lleva a replantear la existencia de los asentamientos rurales como "problema" dentro del sistema urbano nacional.

La ruralidad como problema

Un lugar común de la planificación urbana en México es definir a su sistema urbano como excesivamente *centralizado* y *disperso*. Por su parte, en el discurso de la planificación urbana oficial, la ruralidad se ve como un problema a resolver sin intentar una explicación de su persistencia. En las teorías clásicas de la localización, se atribuye a la dispersión costos elevados para la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios, sin embargo cabe preguntarse si dicha situación no se convierte en círculo vicioso. En México, desde la primera versión de la Ley de Asentamientos Humanos en 1976, aparece formulada una

“estrategia” para concentrar los servicios y equipamientos públicos en ciertos poblados estratégicos para “reestructurar” territorialmente a los dispersos.

Esta es una de las contradicciones más serias de la actual política territorial mexicana, cuando después de reconocer la excesiva concentración como un problema, pasa a formular un esquema concentrador, a lo que todavía no le está, para las poblaciones que están por debajo de las ciudades medias, se definen dos niveles que normarán la asignación de servicios: los *Centros de Servicios Subregionales* (44 en todo el país) y los *Centros de Integración Urbano-Rural* que se propone, sean 111. Es verdad que adicionalmente se hace referencia a un nivel “microregional” integrado por los “Centros de Servicios Rurales Concentrados” que deben ser tan microregionales que ni siquiera se menciona su número. De esta manera, 38.7 millones de “persistentes” habitantes dispersos, tendrán a su disposición 155 centros para la atención de sus demandas de equipamiento y servicios (Programa: 1990).

Pero más allá de su importancia cuantitativa, nada despreciable (33 millones de ciudadanos mexicanos que casi se triplicaron entre 1940 y 1989) debemos, en una perspectiva de investigación, replantear el problema de su persistencia. ¿Por qué persiste como forma de vida cuando todo parece favorecer la agrupación en ciudades? ¿y si la ruralidad, con su dispersión en lugar de ser un problema; es por el contrario, una solución? ¿será que en las condiciones de explotación al que han estado sometidas estas regiones (no por casualidad el mapa de la ruralidad coincide notablemente con el del indigenismo) representa así la mejor manera de resistirlas?

Tal vez las estrategias gubernamentales basadas en un modelo concentrador acabe por vencer esas resistencias regionales. O tal vez no sea así. Me viene a la memoria el ejemplo de la antigua Esparta, cuando al conquistar una polis, desmantelaba la ciudad vencida y enviaba a sus habitantes a vivir en comarcas rurales exactamente como vivían ellos, no como un castigo sino para imponerles su propio modelo de vida, esencialmente no urbano (Delgado: 1989). Pero tal vez las persistencias rural-indígena y su patrón de asentamientos dispersos, coincida pronto con un proyecto alternativo en el cual su propuesta alcance carta de ciudadanía y deje de ser considerada como un obstáculo al desarrollo.

Conclusiones

El problema apenas está planteado. Pero de esta visión necesariamente general —espero que no superficial— de los cambios más visibles en la estructura de nuestro territorio, extraemos dos que por su naturaleza tal vez coincida con otras situaciones parecidas.

Integraciones económicas, ciudades transfronterizas

La primera se refiere al problema de la formación de ciudades transfronterizas que se multiplicará en un mundo cada vez más interrelacionado. Cuando esto sucede entre dos sociedades profundamente desiguales, como en nuestro caso histórico específico, el punto nodal del proceso consiste en definir la responsabilidad de cada parte en la solución de los problemas ¿urbanos? ¿metropolitanos? Es claro que la perspectiva general apunta a una mayor integración en todos los órdenes incluida la urbanización, pero en este proceso, es importante salvaguardar los intereses, sobre todo de los socios más débiles. Este complejo de problemas remite nuevamente a la discusión de la cuestión nacional y de la soberanía de cada conjunto nacional.

Nueva geografía, nuevas desigualdades

La cuestión de la soberanía se evidencia, en nuestro propio caso, cuando comprobamos las consecuencias críticas en la formación y cambio de las estructuras territoriales nacionales como consecuencia de iniciativas económicas cuya lógica económica es extraregional y transnacional. Porque la aplicación de esquemas concentradores o definidos hacia afuera de la región y del país, si bien están creando una “nueva geografía” también están creando nuevas desigualdades, ahora a un nivel más extenso, más regional.

Tanto la taiwanización de la frontera norte, como la petrolización del Golfo o la reservación de la costa del Pacífico para los proyectos del turismo, corresponden a modalidades dentro de las cuales nuestra economía se acomoda a los cambios que se suceden mundialmente. Tal vez sean necesarios, pero queremos discutirlos.

Queremos discutirlo todo. Si la solución es el petróleo (y cada vez más mexicanos dudamos de ello) queremos discutir sus ritmos de explotación, en donde y como construir sus implantaciones, la manera de no afectar el ambiente. Que si al mismo tiempo se advierte en el turismo una fuente inigualable de allegarse divisas (y habría que preguntar a los habitantes de Oaxaca que piensan de Huatulco) queremos discutir cómo, dónde y por quién. Si la instalación masiva de maquilas en la frontera norte es una oportunidad única de desarrollarnos, (¿qué opinan sus trabajadoras de que esta oportunidad sea a costa de sus derechos sindicales?) queremos discutirlo.

La polémica entre ciudad real y ciudad deseada es, al parecer una constante en los periodos de transición histórica, por eso la posibilidad que tenemos hoy de reinventar la ciudad y su región es una utopía posible.

Bibliografía

Camarena Luhrs, Margarita, *Grandes rutas del espacio social en México*, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1989.

CONAPO, "Demografía de la frontera norte de México", Consejo Nacional de Población, México, 1988.

Castells, Manuel, *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI, 1974.

Delgado, Javier, "Megaciudades de fin de milenio", *Revista Crítica*, México, Universidad Autónoma de Puebla, núm. 40, otoño 1989.

— "Ciudades en expansión, el caso de la ciudad de Querétaro", El Centro de Ecodesarrollo en colaboración con la División de Estudios de Posgrado, Facultad de Arquitectura, UNAM, México, (mimeo), 1990.

Garza, Gustavo, "El futuro de la ciudad de México: megalópolis emergente" en *Atlas de la ciudad de México*, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México, México, 1987.

González Gómez, Ovidio y Carlos Martener Peyrelongue, "Querétaro: ciudades fragmentadas", *Revista Ciudades*, Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana, núm. 6, "Procesos Metropolitanos", Red Nacional de Investigación urbana, México, 1990.

Graizbord, Boris, Ponencia en mesa redonda sobre el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994, organizada por El Colegio de México y la Sociedad Mexicana de Demografía, 24 de octubre de 1990, (mimeo).

Hiernaux, Daniel, *Urbanización y autoconstrucción de vivienda en Tijuana*, El Centro de Ecodesarrollo, México, 1986.

— Ponencia en mesa redonda sobre el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994, organizada por el Colegio de México y la Sociedad Mexicana de Demografía, 24 de octubre de 1990, (mimeo).

Herrera Ramos, Mario, "La integración como objetivo de los planes de desarrollo de la frontera norte", en Garza, Gustavo (compilador). *Una década de planeación urbano regional en México, 1978-1988*, El Colegio de México, México, 1989.

Iracheta Cenecorta, Alfonso X., Ponencia presentada en la Reunión de Trabajo del Grupo de Estudios Regionales (CEISAL) sobre: "Interpretaciones de las transformaciones regionales recientes en América Latina", organizada por la Universidad de Castilla-La Mancha, Almagro, España, oct-nov. de 1990.

Martner, Carlos, "Corredores económicos regionales y transporte. El caso de la región de Querétaro", Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, México, (mimeo), 1990.

Negrete Salas, Ma. Eugenia y Héctor Salazar Sánchez, "Zonas metropolitanas en México, 1980", *Revista Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 1, no. 1, enero-abril, 1986, El Colegio de México, México, 1986.

“Programa Nacional de Desarrollo Urbano, 1990-1994”, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, México, 1990.

Quintana Roldán, Carlos F., *Regulación territorial del municipio mexicano*, en Estudios Municipales, no. 6, noviembre-diciembre de 1985.

Restrepo, Iván, *Atlas del Golfo y Caribe de México. Diagnóstico ambiental*, México, El Centro de Ecodesarrollo y Secretaría de Pesca, 1988.

Ribbeck, Eckarth, *Ciudades en expansión. Una interpretación tentativa*, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Arquitectura, UNAM, México, 1990, (mimeo).

Sánchez, Roberto, “El problema del drenaje en Tijuana y San Diego: una fuente de conflicto binacional entre México y Estados Unidos”, en *Revista Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 3, no. 3, septiembre-diciembre 1988, El Colegio de México, México, 1988.

Saxe, John, *Petróleo y estrategia*, México, Siglo XXI, 1986.

Toledo, Alejandro, *Energía, ambiente y desarrollo*, México, El Centro de Ecodesarrollo, 1988.

Villarreal, Diana, “La zona metropolitana de Monterrey”, ponencia al simposium “Estructuras urbano-territoriales en México: los cambios de los años ochenta”, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, (mimeo), 1990.

Zepeda, Pedro, *Políticas de descentralización y cambio estructural en el periodo reciente*, México, Fundación Friedrich Ebert, 1990.

Fuentes periodísticas

Atamoros, Noemí, artículo “Houston llamada a ocupar el primer lugar en intercambio comercial con nuestro país”, periódico *Excélsior*, sección B, p. 1, lunes 29 de octubre de 1991.