



LO QUE PROMETEN LAS

MEGA REGIONES

Cómo la **ampliación a escala** podría
ayudar a combatir los principales desafíos
de la actualidad

Por Matt Jenkins

EN EL NORTE DE CALIFORNIA, tres agencias regionales que representan a unos 11 millones de personas se unen para abordar los problemas de planificación del transporte a largo plazo. En el noreste, una docena de estados colaboran en un esfuerzo por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En otros lugares de los Estados Unidos, desde el suroeste hasta el medio oeste, los gobiernos y las organizaciones de las grandes áreas metropolitanas utilizan estrategias regionales para abordar los desafíos que atraviesan los límites jurisdiccionales.

Se trata de un enfoque que los planificadores fomentan desde hace tiempo, ya que las áreas metropolitanas estadounidenses en expansión parecían cada vez más destinadas a fusionarse. Jonathan Barnett recuerda haber asistido a una conferencia en Londres en 2004 y haber visto en una pantalla mapas del crecimiento urbano y el desarrollo regional previstos en los Estados Unidos. Por aquel entonces, Barnett era el director del Programa de Diseño Urbano de la Universidad de Pensilvania. Él y sus colegas habían estado reflexionando sobre las implicaciones de las proyecciones de la Oficina del Censo; según estas, la población de los Estados Unidos podría aumentar un 50 por ciento o más para el 2050, un incremento de más de 100 millones de personas.

“Lo que les llamó la atención a todos los presentes fue que en los mapas se observaba un patrón de a dónde se concentrarían esas personas”, dice Barnett. “[Estos patrones urbanos] se pueden ver desde el espacio y es como mirar las estrellas y ver Orión y Sagitario. Nos dimos cuenta de que estaba ocurriendo algo importante”.

Bob Yaro también estaba presente ese día. “Podías ver que, en todo el país, los suburbios de una región metropolitana se fusionaban con los suburbios de la siguiente”, recuerda Yaro, que por

aquel entonces dirigía la Regional Plan Association mientras daba clases en la Universidad de Pensilvania. “Físicamente, estos lugares se integraban entre sí. Cuando observamos las tendencias económicas y demográficas, se podía ver que la vida de estas ciudades y áreas metropolitanas se estaba fusionando con la de sus vecinos”.

No era la primera vez que los geógrafos y los planificadores notaban que las áreas metropolitanas vinculadas pueden compartir economías, sistemas de recursos naturales, infraestructuras, historia y cultura. Pero a principios del s. XXI, el alcance y el ritmo del fenómeno alcanzaron nuevos niveles en los Estados Unidos.

Poco después de la conferencia de Londres, Armando Carbonell (que se jubiló del Instituto Lincoln este año tras dirigir su programa de planeamiento urbano por más de dos décadas) le dio al fenómeno un nombre que se mantendría: megarregiones.

Un grupo de planificadores, entre los que se encuentran Yaro y Barnett, retomó la causa de las megarregiones con el argumento de que estas zonas urbanas tienen una gran importancia a nivel nacional. “Más de 8 de cada 10 estadounidenses viven en estos lugares y representan el 90 por ciento de la economía del país”, dice Yaro. “Entonces está claro que, si estos lugares no prosperan ni operan a su capacidad máxima, la economía y la habitabilidad del país se verán afectadas”.

“Más de 8 de cada 10 estadounidenses viven en estos lugares y representan el 90 por ciento de la economía del país. Entonces está claro que, si estos lugares no prosperan ni operan a su capacidad máxima, la economía y la habitabilidad del país se verán afectadas”.

Qué constituye una megarregión

Durante más de un siglo, la región densamente poblada que se extiende desde Boston hasta Washington, DC, atrajo la atención de los geógrafos. En su libro de 1915 *Cities in Evolution*, Patrick Geddes designó al desarrollo urbano que se extiende desde Boston hasta Nueva York con el no muy atractivo término “conurbación”. En 1961, el geógrafo francés Jean Gottman se refirió a la región como “mega-ló-polis”. En 1967, Herman Kahn eligió un término que también carecía de encanto, “BosWash”.

Pasaron otras tres décadas hasta que este fenómeno que supera fronteras comenzó a recibir una atención académica más generalizada, pero en los últimos 20 años el ritmo se aceleró cuando la Universidad de Pensilvania, el Instituto Lincoln y otros comenzaron a trabajar para ayudar a que las personas comprendan qué son las megarregiones y cómo funcionan.

Las definiciones de qué constituye exactamente una megarregión varían; en general, se considera que es una economía regional que claramente se extiende más allá de un área metropolitana individual. “Pienso a las megarregiones como una forma de pensar en el espacio, más que como algo real”, dice Carbonell. “Las pienso como una construcción y una herramienta, [pero] las megarregiones no son fijas y cambian”.

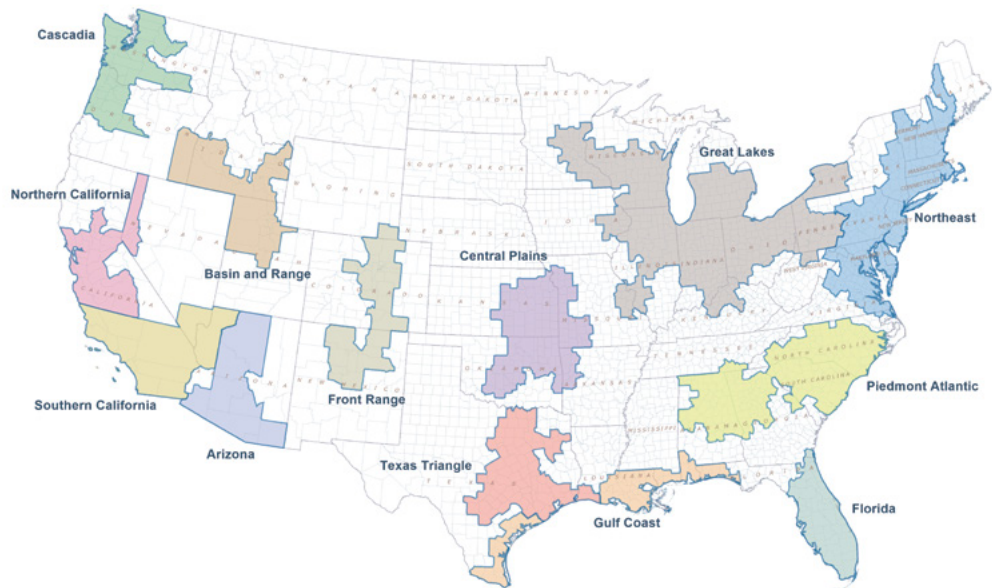


Crédito: Drazen via iStock.

Esta primavera, el Instituto Lincoln publicó *Megaregions and America's Future*, de Robert Yaro, presidente de la Alianza Ferroviaria del Atlántico Norte; Ming Zhang, director de Planificación Regional y Comunitaria en la Universidad de Texas en Austin; y Frederick Steiner, decano de la Facultad de Diseño Stuart Weitzman en la Universidad de Pensilvania. El libro sostiene que, si se administran de forma correcta y con creatividad, las megarregiones pueden mejorar la resiliencia ante el cambio climático, la gestión de recursos naturales, la competitividad económica y la equidad a nivel local, regional y nacional.

Obtenga más información en www.lincolninst.edu/publications/books/megaregions-americas-future.

Las 13 megarregiones estadounidenses identificadas en *Megaregions and America's Future*, el libro del Instituto Lincoln publicado recientemente. Crédito: Ming Zhang.



Los investigadores usaron diversos enfoques innovadores para identificar y delimitar las megarregiones. Un análisis se centra en los hábitos de movilización de más de 4,2 millones de estadounidenses para identificar megarregiones (Nelson y Rae 2016). En otro, se usan imágenes satelitales para identificar aglomeraciones urbanas iluminadas y contiguas en todo el mundo; luego, con un poco de la magia de Dr. Seuss, se les asignaron nombres como So–Flo, Chi–Pitts, Char–Lanta, Tor–Buff–Chester y Am–Brus–Twerp (Florida, Gulden y Mellander 2008). Para estimar la actividad económica de cada megarregión, ese estudio combinó las huellas de luz de las imágenes satelitales con datos de la población y el PIB, lo que permitió extrapolar un “producto regional con base en la luz”. También, mediante la cantidad de patentes registradas y autores científicos citados con frecuencia en cada megarregión se midió el nivel de innovación científica y tecnológica.

Hasta ahora, los investigadores han identificado alrededor de 40 megarregiones en todo el mundo (ver nota de recuadro). En *Megaregions and America's Future*, los autores se centran en 13 megarregiones en los Estados Unidos (ver mapa). Ellas son el venerable Noreste; el Piedemonte Atlántico, un cinturón en el sur que abarca partes de Georgia, Alabama, Tennessee, Carolina del Norte y Carolina del Sur; Florida; los Grandes Lagos; la Costa del Golfo; la Llanura Central; el Triángulo de Texas; el corredor de la Cordillera Front en Colorado; Basin and Range (Utah y Idaho); Cascadia (el noroeste del Pacífico desde Portland hasta Vancouver, BC); el norte de California, el sur de California y el Corredor del Sol de Arizona (Yaro, Zhang y Steiner 2022).

Muchas de estas megarregiones tienen economías que les permiten ubicarse entre las mejores economías nacionales del mundo. Por ejemplo, en 2018, la megarregión Noreste registró un PIB de US\$ 4,54 billones, que es más que el PIB de Alemania. El mismo año, el PIB de casi US\$ 1,8 billones de la megarregión del sur de California fue mayor que el de Canadá.

En muchos sentidos, una megarregión es una unidad de organización cada vez más espontánea y orgánica, una que presenta más oportunidades que las divisiones políticas tradicionales a las que trasciende.

MEGARREGIONES EN TODO EL MUNDO

Los académicos identificaron más de 40 megarregiones en todo el mundo, y hay otras en plena formación en China, India y el Sudeste Asiático. Entre las megarregiones ya establecidas, se encuentran las siguientes:

El Pentágono, Europa. Esta región, que se encuentra entre París, Londres, Hamburgo, Múnich y Milán, se identificó como centro económico y de transporte en 1999. Cubre alrededor del 20 por ciento del continente y es responsable del 60 por ciento de los resultados económicos. También se han aplicado y estudiado muchos otros modelos de megarregiones en Europa.

Tokaido, Japón. El corredor entre Tokio y Osaka alberga a más de la mitad de la población del país. Sus ciudades están unidas por la red ferroviaria de alta velocidad Shinkansen, que redujo el tiempo de viaje entre Tokio y Osaka de ocho horas a principios del s. XX a dos horas y media en la actualidad. El tren bala en desarrollo reducirá el tiempo de viaje a una hora.

Delta del Río de las Perlas, China. El área urbana más densamente poblada del mundo, el Delta del Río de las Perlas, incluye las ciudades de Guangzhou, Shenzhen y Hong Kong. El gobierno chino invirtió varios cientos de miles de millones de dólares en un tren de alta velocidad diseñado para mejorar las conexiones dentro de la región y entre el Delta del Río de las Perlas, el Delta del Río Yangtsé, la región alrededor de Pekín y Tianjín, y las megarregiones pujantes en las áreas costeras y del interior.

Un tren Shinkansen de alta velocidad en Japón.
Crédito: Yongyuan Dai vía iStock.



Colaborar para mitigar el cambio climático

Uno de los ejemplos más destacados de iniciativas exitosas que abarcan una megarregión es la Iniciativa Regional sobre los Gases de Efecto Invernadero (RGGI, por su sigla en inglés), un esfuerzo de cooperación para limitar y reducir las emisiones de dióxido de carbono del sector eléctrico en Nueva Inglaterra y el Atlántico Medio. Conocida de forma abreviada como “Reggie”, es el primer programa obligatorio de límite e intercambio de emisiones de gases de efecto invernadero del país y ahora abarca 12 estados.

A principios del s. XXI, los esfuerzos por establecer un marco nacional de límite máximo e intercambio de emisiones de gases de efecto invernadero estaban perdiendo impulso. En 2003, el entonces gobernador de Nueva York, George Pataki, envió una carta a los gobernadores de otros estados del noreste a fin de proponerles un esfuerzo bipartidista para combatir el cambio climático. En 2005, los gobernadores de Connecticut, Delaware, Maine, New Hampshire, Nueva Jersey, Nueva York y Vermont firmaron el acuerdo inicial para poner en marcha la RGGI. En 2007, se adhirieron Massachusetts, Rhode Island y Maryland.

“Creo que los estados que reconocieron que el cambio climático era un problema real tenían el deseo y la voluntad de asumir algún tipo de liderazgo”, dice Bruce Ho, que dirige el trabajo del Consejo de Defensa de los Recursos Naturales en la RGGI. “El cambio climático es un problema global, y tenemos que actuar, en la medida de lo posible, de forma coordinada. Pero, al mismo tiempo, se sabe que hay que empezar por algún lado”.

Incluso cuando los esfuerzos para combatir el cambio climático a nivel federal fracasaron, la RGGI se fortaleció y extendió. En 2014, los estados participantes redujeron el límite de emisiones en un 40 por ciento y se comprometieron a nuevas reducciones anuales. Luego, en 2017, los estados acordaron aspirar a un descenso aún más pronunciado de las emisiones y también a ampliar esos esfuerzos de reducción de emisiones hasta, al menos, el año 2030.



La Iniciativa Regional sobre los Gases de Efecto Invernadero, un programa de intercambio de carbono que abarca una docena de estados en el noreste, es un modelo para el país. Crédito: Jessica Russo/Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales.

Desde que se puso en marcha la RGGI, las emisiones de las plantas de energía eléctrica han disminuido en más de un 50 por ciento (el doble que el descenso nacional durante el mismo período) y el programa ha recaudado más de US\$ 4.000 millones mediante la subasta de bonos de carbono. Ese dinero se invirtió en programas locales de eficiencia energética, energía renovable y otras iniciativas. Por ejemplo, Virginia dedica la mitad de sus fondos de la RGGI a programas de eficiencia energética para personas con bajos ingresos y destina el 45 por ciento a la preparación contra inundaciones y la mitigación del aumento del nivel del mar en las comunidades costeras.

Aunque no es inmune a las críticas, la RGGI es “uno de los primeros ejemplos de una iniciativa a escala megarregional que se mantuvo bastante bien”, dice Carbonell, y sigue ganando impulso. Aunque el entonces gobernador Chris Christie retiró a Nueva Jersey de la RGGI en 2012, el estado se reincorporó en 2020. Virginia se incorporó en 2021 y Pensilvania lo hizo este año. Los dirigentes de Carolina del Norte, alentados por una petición ciudadana de crear una reglamentación, están analizando la posibilidad de unirse también a la RGGI.

La esperanza del tren de alta velocidad

Uno de los desafíos principales de las megarregiones es cómo se desplaza la gente dentro de

ellas. Dado que las megarregiones pueden tener entre 480 y 1.290 kilómetros de extensión, exigen una forma de abordar el transporte que se ignoró en gran medida en los Estados Unidos.

“Son demasiado pequeñas para usar transporte aéreo de manera eficiente y demasiado grandes para moverse por las carreteras sin inconvenientes”, dice Yaro. “Además, los aeropuertos, el espacio aéreo y las conexiones de las autopistas interestatales de estos lugares están muy congestionados”.

Hacer énfasis nuevamente en el tren de alta velocidad, que puede alcanzar velocidades de más de 320 kilómetros por hora, ayudará a aliviar un sistema de transporte que está muy exigido en todo el país, dice Yaro, que ahora es presidente de la Alianza Ferroviaria del Atlántico Norte, un grupo que aboga por una “estrategia de desarrollo económico basada en el tren” de alta velocidad y alto rendimiento para Nueva York y Nueva Inglaterra. Además de reducir la congestión, el tren de alta velocidad puede reducir las emisiones y estimular el desarrollo económico, ya que conecta a las personas con puestos de trabajo y otras oportunidades en toda la región.

Hay muchos ejemplos en todo el mundo de sistemas ferroviarios de alta velocidad que tuvieron éxito. Por ejemplo, en Japón, la primera línea ferroviaria de alta velocidad del mundo (el famoso Shinkansen o tren bala) une Tokio, Nagoya y Osaka en una única megarregión. El sistema, que ahora transporta más de 420.000 pasajeros cada día de la semana, cumplirá 60 años de servicio en 2024. En Europa, nueve países operan ya con trenes de alta velocidad en más de 8.850 kilómetros de vías. Quizás ningún país adoptó el tren de alta velocidad con tanto entusiasmo como China. Desde 2008, el gobierno construyó un sistema que llega prácticamente a todos los rincones del extenso país con más de 37.820 kilómetros de vías que siguen extendiéndose.

En los Estados Unidos, la comprensión inicial del potencial de este concepto tardó en cobrar fuerza. En 1966, el senador estadounidense, Claiborne Pell de Rhode Island, propuso una línea de alta velocidad entre Boston y Washington en su libro *Megalopolis Unbound: The Supercity and the Transportation of Tomorrow*. En 2000, Amtrak

puso en marcha el servicio Acela entre Boston y Washington. Dado que alcanza los 240 kilómetros por hora, se considera un tren de alta velocidad, aunque solo alcanza ese máximo en unos 54 kilómetros de su recorrido total de 735. La velocidad media del Acela es de solo 112 kilómetros por hora.

En otras regiones se analizaron o se pusieron en marcha planes para construir un tren de alta velocidad interurbano; la Texas Central Line conectaría Dallas y Houston, mientras que el proyecto Brightline West uniría el sur de California con Las Vegas. En otros lugares de California, se está construyendo una línea ambiciosa que conectará San Francisco y Los Ángeles, con una segunda fase que ampliará el recorrido hacia el norte hasta Sacramento y hacia el sur hasta San Diego. Pero los desafíos relacionados con el financiamiento, la política y la logística hicieron que los planes del tren de alta velocidad apenas estén en la primera etapa.

Las primeras versiones del proyecto de ley de infraestructura del año pasado incluían US\$ 10.000 millones para el tren de alta velocidad, pero el presupuesto se recortó durante las negociaciones. Mientras los defensores de este proyecto siguen presionando para que se realicen inversiones federales significativas para una red de alta velocidad, las megarregiones también pueden beneficiarse de las inversiones en los

Miembros de la campaña “I Will Ride”, que les enseña a los estudiantes sobre el tren de alta velocidad en California, en una competencia STEM en la primavera de 2022. Crédito: Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California.



sistemas existentes, o de un “ferrocarril suficientemente rápido”, como lo denomina Barnett en su libro *Designing the Megaregion*: “Se pueden realizar muchas mejoras en el transporte de forma incremental para darle una estructura mucho mejor a las megarregiones en evolución” (Barnett 2020).

Compartir soluciones en California

La megarregión del norte de California se extiende por ciudades del Área de la Bahía de San Francisco, Sacramento y el Valle de San Joaquín. La región experimentó un aumento espectacular de los desplazamientos desde comunidades del interior, como Tracy y Stockton, hacia los puestos de trabajo en el Área de la Bahía, y tiene uno de los tiempos promedio de desplazamiento más largos del país.

“Al principio nos costó enfocarnos”, dice Corless. Sin embargo, de a poco, las entidades que participaban comenzaron a hacerse una pregunta simple: “¿Cuáles son nuestras fortalezas cuando estamos unidos?”.

James Corless dirige el Consejo de Gobiernos del Área de Sacramento, pero antes trabajó para la Comisión de Transporte Metropolitano, la agencia responsable de la planificación y el financiamiento del transporte regional en el Área de la Bahía. Dice que, a mediados de la década de 2000, las agencias regionales empezaron a considerar las ciudades ubicadas desde el Área de la Bahía hasta Sacramento como una megarregión emergente, y le dieron un nombre que la situaba directamente junto a lugares como So–Flo y Char–Lanta. “De hecho, acuñamos el nombre ‘San Framento’”, dice Corless. “Todo el mundo lo odiaba, pero captó la atención de la gente”.

En 2015, la Comisión de Transporte Metropolitano, el Consejo de Gobiernos del Área de Sacramento y el Consejo de Gobiernos de San Joaquín firmaron un memorándum de

entendimiento a fin de crear un grupo de trabajo para la megarregión. Su objetivo era colaborar en cuestiones que trascendieran las fronteras de los 16 condados y las 136 ciudades a las que representaban colectivamente.

El esfuerzo tardó en cobrar impulso, precisamente por la extensión de la megarregión. “Veía que aparecían reuniones de la megarregión en mi calendario y que luego se cancelaban”, dice Corless. “Para que se reunieran los funcionarios electos de estos 16 condados, se necesitaba un día entero de viaje”.

La llegada de la COVID-19 implicó que se realizaran actividades gubernamentales a través de Zoom, lo que ayudó a salvar esas distancias y dio impulso al esfuerzo. “Al principio nos costó enfocarnos”, dice Corless. Sin embargo, de a poco, las entidades que participaban comenzaron a hacerse una pregunta simple: “¿Cuáles son nuestras fortalezas cuando estamos unidos?”.

A finales de 2021, el grupo de trabajo de la megarregión anunció una lista de una docena de proyectos centrados en el transporte, desde mejoras en las autopistas, hasta la ampliación de tres líneas ferroviarias regionales. El sistema ferroviario de alta velocidad de California, que está en construcción (pero lejos de estar terminado) no contribuye demasiado a los planes del grupo de trabajo, dice Corless. “No tengo ninguna duda de que el tren de alta velocidad será un cambio radical”, afirma. Pero, “si pudiéramos conseguir un ferrocarril fiable de velocidad media, lo aceptaríamos”.

De hecho, gran parte del esfuerzo megarregional se trata más de lo cotidiano que de los grandes proyectos de infraestructura. Los socios se centran en integrar los planes regionales y sincronizar los ciclos de planificación a largo plazo. “Dado que gran parte del transporte e incluso los mercados de viviendas están entrelazados”, dice Corless, “si pensamos en los próximos 25 años, tenemos que estar en sincronía”.

El concepto de megarregiones está asentándose, afirma Corless, de la misma manera que el surgimiento de las organizaciones de planificación metropolitana ayudó a afrontar los desafíos nuevos en la década de 1960. “Una vez que las ciudades estadounidenses se suburbanizaron,

no se podía esperar que la ciudad central lo hiciera todo”, dice. “La gente se movía más, las economías habían crecido y los problemas trascendían los límites locales de la ciudad y el condado”.

Impulsar las megarregiones

¿Qué hace falta para que el concepto de megarregión (que básicamente busca incluir a esas organizaciones de planificación metropolitana en un grupo más grande) empiece a formar parte de la conciencia pública y el ámbito político?

Bob Yaro cree que una de las respuestas es la crisis climática, que podría empujar a las regiones a trabajar juntas de maneras nuevas. “Creo que hace falta una crisis para que haya un cambio grande en este país”, dice Yaro. “Hay historias sobre condados enteros que se quedan sin agua y eso solo va a empeorar. [Para abordar] el problema del clima, se necesitan estrategias de adaptación y mitigación, que probablemente sean más eficaces a nivel de la megarregión”.

Algunos ejemplos de cómo puede funcionar ese tipo de colaboración son la iniciativa de la RGGI en el noreste y la crisis actual del agua en el desierto del suroeste. Paradójicamente, allí las situaciones difíciles han propiciado una conexión más cercana. Las comunidades y los gobiernos observaron a sus vecinos y se dieron cuenta de que pueden hacer más cosas juntos.

Históricamente, los siete estados de los EE.UU. que dependen del agua del río Colorado, junto con México, han tenido una relación extremadamente conflictiva. Sin embargo, mientras los titulares recientes alertan sobre una catástrofe hídrica inminente, las partes llevan más de 20 años colaborando silenciosamente en acuerdos destinados a minimizar la vulneración colectiva que podrían sufrir. Un sentimiento de asociación, por más mínimo y propenso a tensiones continuas que sea, ha reemplazado la antigua perspectiva más cerrada hacia el río.

A medida que las regiones metropolitanas se unen y los desafíos globales aumentan, un creciente sentimiento de destino compartido con vecinos históricamente distantes podría ayudar

a abordar todo tipo de problemas que antes parecían insuperables.

“Creo que una de las cosas que tenemos que hacer es redefinir el concepto de ‘hogar’, y el suroeste es el ejemplo más claro de por qué hay que hacerlo”, afirma Yaro. “Se trata de redefinir el hogar a esta escala mayor. Los límites finales dependerán del sentido de asociación de cada comunidad con sus vecinos, pero el lugar no prospera a menos que nosotros lo hagamos”. □

Matt Jenkins es un escritor independiente que colaboró con *New York Times*, *Smithsonian*, *Men's Journal* y muchas otras publicaciones.



Signatarios del Plan de Contingencia contra la Sequía de la Cuenca del Río Colorado, que representan al gobierno de los EE.UU. y los estados en la región, se reúnen en la represa Hoover en 2019. A medida que el cambio climático acelera las amenazas al río, aumentan los esfuerzos de colaborar en la región. Crédito: Oficina de Reclamación de EE.UU.

REFERENCIAS

- Barnett, Jonathan. 2020. *Designing the Megaregion: Meeting Urban Challenges at a New Scale*. Washington, DC: Island Press.
- Florida, Richard, Tim Gulden y Charlotta Mellander. 2008. “The Rise of the Mega-Region”. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 1(3): 459–476.
- Nelson, Garrett Dash y Alasdair Rae. 2016. “An Economic Geography of the United States: From Commutes to Megaregions”. *PLOS ONE*. 30 de noviembre.
- Yaro, Robert D., Ming Zhang y Frederick R. Steiner. 2022. *Megaregions and America's Future*. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.