



UNA VISIÓN INTEGRAL ACERCA DEL DESARROLLO DE LAS MEGACIUDADES

Iván CARCELÉN VÉLEZ
Universidad de Castilla-La Mancha (España)
ivan.carcelen@alu.uclm.es

Recibido: 4 de septiembre del 2020
Enviado a evaluar: 22 de septiembre del 2020
Aceptado: 18 de diciembre del 2020

RESUMEN

De acuerdo con Naciones Unidas (United Nations, 2018), la población que reside actualmente a nivel global en núcleos urbanos es del 55%, mientras que se espera que para 2050, esta cifra se extienda hasta el 68% de la población mundial. Como vemos, la población urbana mundial no hace sino aumentar, y fruto de ello es que estemos asistiendo desde hace algunas décadas al desarrollo de un elemento configurador del medio físico y urbano y de grandes magnitudes, como es la megaciudad. Sin embargo, para entender el verdadero desarrollo que están sufriendo las megaciudades, debemos comprender todas las dimensiones (urbanística, social, económica o medioambiental) y sus cambios en conjunto y no de manera aislada, de forma, que podamos obtener una visión integral de dicho desarrollo.

Palabras clave: Megaciudades, desarrollo, urbanismo, medioambiente, nodos.

A COMPREHENSIVE VISION ABOUT THE DEVELOPMENT OF MEGACITIES

ABSTRACT

According to the United Nations (United Nations, 2018), the population that currently resides globally in urban centers is 55%, while it is expected that by 2050, this figure will extend to 68% of the world population. As we can see, the world's urban population is only increasing, and the result of this is that for some decades we have been witnessing the development of a large-scale shaping element of the physical and urban environment, such as the megacity. However, to understand the true development that megacities are undergoing, we must understand all dimensions (urban, social, economic or environmental) and their changes together and not in isolation, so that we can obtain a comprehensive vision of said development.

Keywords: Megacities, development, urbanism, environment, nodes.

UNE VISION GLOBALE SUR LE DÉVELOPPEMENT DES MÉGACITÉS

RÉSUMÉ

Selon les Nations Unies (Nations Unies, 2018), la population qui réside actuellement dans les centres urbains dans le monde est de 55%, alors que l'on s'attend à ce que d'ici 2050, ce chiffre atteigne 68% de la population mondiale. Comme nous pouvons le constater, la population urbaine mondiale ne fait qu'augmenter, et le résultat en est que depuis quelques décennies, nous assistons au développement d'un élément façonnant à grande échelle de l'environnement physique et urbain, comme la mégapole. Cependant, pour comprendre le véritable développement que subissent les mégapoles, il faut comprendre toutes les dimensions (urbaine, sociale, économique ou environnementale) et leurs évolutions ensemble et non isolément, afin d'obtenir une vision globale de ces développements.

Mots-clés: Mégapoles, développement, urbanisme, environnement, nœuds.

1. INTRODUCCIÓN

La megaciudad, como su nombre indica, no es sino una urbe cuyas proporciones han sido sobredimensionadas en virtud de una serie de factores de orden muy variado. Para poder hablar de megaciudad, tenemos que hablar de cualquier área metropolitana de más de ocho millones de habitantes (J. Fuchs, Brennan, Chamie, Lo, & I. Uitto, 1994). En la actualidad, son más de cuarenta las ciudades que superan este umbral de los ocho millones; sin embargo, hace poco más de un siglo, eran apenas ocho (Graizbord, 2007) las que superaban el millón de habitantes.

La configuración urbana que adopte la megaciudad no es un requisito para poder hacerla poseedora de dicho título. Así bien, una sola área metropolitana da origen a una megaciudad; al igual que la unión de varias áreas metropolitanas puede originarla; y de igual modo, una conurbación que aúne varios núcleos urbanos o rurales también puede dar lugar a este fenómeno que encuentra un importante parecido en la terminología de "región megaurbana" (SEOS Project, 2007).

De hecho, podemos ver cómo estas metrópolis se están convirtiendo en la tónica durante las últimas décadas y es que, de los 7.600 millones de habitantes que habitan el planeta, las 40 áreas metropolitanas más grandes acumulan 740 millones de habitantes, casi el 10% de la población mundial. La última de ellas, Bogotá, con 10 millones de habitantes, es mayor que la población individual de 108 países del mundo (Mora Aliseda, 2019).

A la hora de comprender el desarrollo de la megaciudad, podemos llevar a cabo un análisis de carácter endógeno viendo las causas de crecimiento de las megaciudades, las tipologías urbanísticas generadas por ese crecimiento y las circunstancias que éste genera en el sociedad o el medioambiente; pero también podemos analizar la megaciudad a través de un enfoque exógeno, es decir, analizando la importancia que tienen las megaciudades en un panorama geopolítica global, las redes que conforman entre ellas y los flujos de personas, mercancías, información o capital que entre ellas se produce.

A su vez, existe un reto territorial a la hora de determinar cuál es el estatus que deben ostentar las megaciudades en los respectivos modelos territoriales de sus países, también a la hora de determinar que competencias pueden asumir para dotarlas de una mayor autonomía para gestionar un entorno urbano tan poblado y reducir la brecha en la competitividad territorial.

Fruto de estas grandes dimensiones, es que los procesos que en ellas se dan, sean del orden que sean, se agraven conforme a los mismos procesos que se pueden dar en otras ciudades más pequeñas. Por eso, es tan importante obtener una visión de conjunto que trate no solamente el desarrollo urbano propio que va a anexo al crecimiento demográfico, sino también, las circunstancias socioeconómicas y medioambientales que éste genera en la sociedad.

2. MEGACIUDADES, NODOS Y REDES: LOS NODOS DEL FUTURO

Conviene realizar al comienzo de este artículo una distinción entre los términos "ciudad global" y "megaciudad". El primero hace referencia a toda aquella ciudad que se encuentra en la cúspide del sistema global de finanzas y comercio, es decir, cuya influencia es muy notable en el orden socioeconómico global y con efectos tangibles en asuntos culturales o políticos (GaWC-Loughborough University, 2008). El segundo, y, el que aquí tratamos, hace referencia únicamente a una cláusula demográfica especificando una determinada cantidad de habitantes en la megaciudad (ocho millones).

Así, existirán un gran número de megaciudades que en muchos casos no se podrán considerar como ciudades globales pues albergarán a una parte importante de la población mundial pero no tendrán tanta importancia desde un punto de vista geopolítico o económico como podrán tener otras áreas del mundo. Este caso podría ser el de Lagos o el de Dar Es-Salaam en Tanzania, que se espera que supere igualmente los 70 millones de habitantes para finales de siglo.

Toda vez hecha esta distinción, podemos comenzar a abordar la dimensión exógena del desarrollo de las megaciudades, es decir, aquella que hace referencia a las relaciones que se tejen, a propósito, o aleatoriamente por la intervención de otros sectores, entre megaciudades que actúan como nodos de una red de megaciudades en la que se produce un constante flujo de personas, mercancías, información o capitales.

Como sabemos, llevamos inmersos en un proceso de globalización sin precedentes desde hace varias décadas. Sin embargo, la globalización del urbanismo parece verse no solo apoyada por el aumento demográfico o los cambios sociales o tecnológicos; sino por un proceso social de localización de las actividades económicas, culturales, industriales etc., debido al gran tamaño que llegan a adoptar las megaciudades y a la importancia que ostentan de manera autónoma en el seno de sus regiones o países y en distintos ámbitos de influencia global, actuando en cierta manera, como nodos.

Los nodos pueden entenderse como las unidades individuales de un sistema, que, interconectados, crean redes por las que se transmite un flujo de información, bienes o personas. Este flujo incesante generado en la red creada por los nodos interconectados genera, a su vez, un flujo concreto que expresa la cantidad de unidades de una determinada materia (personas, datos, petróleo etc.) desplazadas por unidad de tiempo entre nodos (Wood & M. Roberts, 2011), lo cual, nos permite de manera sencilla entrever esta red de megaciudades y los flujos que en ella se producen.

La idea que debemos tener atendiendo a este sistema tan abstracto de nodos y redes es que, la ciudad actúa como un nodo a nivel regional y conforma redes a nivel global. Sin embargo, es importante destacar como, cada megaciudad cuenta con distintas funciones predominantes, y, a su vez, dentro de la red conformada por estas megaciudades, no todas ellas tienen el mismo rango e importancia. Así, la profesora Bottino, afirma de manera categórica con una visión muy similar que “el sistema urbano global es una red, no una pirámide” (Bottino Bernardi, 2009).

A su vez, como hemos mencionado anteriormente, la forma más eficiente de entender una megaciudad es como una suma de distintas partes que conforman la megaciudad tal y como la conocemos. Por ello, cuando una megaciudad adquiere dimensiones tan grandes habiendo una gran cantidad de partes que, aún interrelacionadas, funcionan de manera independiente, puede darse la circunstancia de que en la megaciudad existan mayores cotas de “desorden”. Una vez asimilado esto, podemos empezar a concretar los conceptos de “orden” y “desorden” en la megaciudad.

Muchos teóricos de varias ciencias sociales han convenido en aplicar el concepto de entropía a sus respectivos campos científicos. Así pues, la entropía entendida en su habitual definición de magnitud física puede ser aplicada en el plano de la ciudad y el urbanismo para poder entender precisamente ese orden, desorden, y, en los casos que sea de aplicación, el posible caos social y urbano que se da en el seno de la megaciudad (Fariña Tojo & Ruiz Sánchez, 2002).

El orden se relaciona con la organización y la sistematización. En las distintas escalas territoriales (desde lo local a lo global) solemos actuar política y socialmente de manera muy organizada por lo que la entropía suele ser baja. Sin embargo, es en el seno de la ciudad, y, en concreto, de la megaciudad donde la organización no es tan excesiva y a pesar de poder serlo no es tan efectiva, precisamente por la aglomeración demográfica en espacios relativamente demasiado pequeños.

De esta manera, vemos como la propia cantidad de población en las ciudades ya constituye un elemento diferenciador para tender al desorden y a un incremento de la entropía urbana. Un posible indicador, que ligado a la población y al tamaño de las ciudades, nos serviría para determinar la posible entropía urbana sería la densidad demográfica:

Figura 1. Población y densidad de población por ciudades.

	<u>Población (millones de habitantes)</u>	<u>Densidad (habitantes por kilómetro cuadrado)</u>
<u>Dhaka</u>	16.235.000	114.300
<u>Hyderabad</u>	2,990,000	106,800
<u>Vijayawada</u>	1,775,000	80,700
<u>Chittagong</u>	3,250,000	75,600
<u>Mumbai</u>	22,885,000	67,300
<u>Hong Kong</u>	7,280,000	66,200
<u>Aligarh</u>	1,050,000	65,600
<u>Macau</u>	655,000	65,500
<u>Hama</u>	1,300,000	65,000
<u>Mogadishu</u>	2,265,000	64,700

Fuente: Elaboración propia, con datos de Demographia (2016).

Como vemos en la anterior tabla, excepto una de ellas, todas superan el millón de habitantes de población, siendo la más densamente poblada de todas, una megaciudad. De todas ellas, excepto Hama e Hyderabad, podemos decir que se encuentran en el sudeste asiático, es decir, la zona del mundo más densamente poblada y con una de las mayores natalidades y, que a priori, no cuentan con un urbanismo definido ni una planificación del espacio urbano como en otras zonas más desarrolladas del mundo.

Es sumamente importante llegado este momento de la lectura de esta investigación tener claro el concepto de la entropía aplicada a las ciudades y el urbanismo en tanto en cuanto, las dimensiones de todo lo que vamos a estudiar posteriormente se ven necesariamente afectadas por esta entropía. Las ciudades en función de su tamaño, la población que en ella concentran y los procesos socioeconómicos que en ellas se producen cuentan con una mayor o menor entropía urbana.

3. IMPORTANCIA DEL CONTEXTO SOCIAL Y DEMOGRÁFICO EN LA MEGACIUDAD

Resulta evidente, como a primera vista, el incremento demográfico disparado en áreas urbanas que da lugar a la formación de megaciudades, unido a un necesario incremento en el tamaño de estas, resulta en la creación de diferentes realidades sociales. Estas diferentes realidades sociales se verán afectados por el incipiente crecimiento del tamaño de la red urbana y de su población, viendo maximizados los efectos que generan en la población y en el medio urbano.

Así, en este apartado veremos los efectos generados por la masificación demográfica en relación con el urbanismo y los problemas o virtudes que esta relación genera; como pueden ser, gentrificación, multiculturalidad, problemas de hacinamiento, dicotomía barrio rico-barrio pobre, formación de barrios dormitorio, segregación, formación de nuevas clases sociales etc.:

Crecimiento demográfico: el incipiente crecimiento demográfico es necesario para la formación de una megaciudad, y, a la vez, uno de sus mayores causantes de problemas. No es algo contingente, ya que debe ocurrir invariablemente. Por tanto, aquí atisbamos, al menos mientras la megaciudad continúe creciendo, la naturaleza cíclica de las megaciudades. La megaciudad absorbe y atrae población pues en ella se concentran la mayor parte de oportunidades laborales y económicas, pero al acumular población, los problemas crecen.

Este extremo lo hemos podido comprobar anteriormente. Es sorprendente ver las similitudes entre un sistema urbano con una determinada entropía urbana y la entropía física o estadística (Fariña Tojo & Ruiz Sánchez, 2002). Así pues, vemos como una ciudad en el momento que ostenta cierta entidad en el conjunto territorial al que hagamos referencia, comienza a acumular mayor población, mayores recursos o servicios en una suerte de retroalimentación del espacio urbano.

Este proceso de crecimiento demográfico es el que hemos visto principalmente en Asia y Latinoamérica durante las últimas décadas, a partir de mediados del siglo pasado, y es el que estamos actualmente viendo en las llamadas megaciudades de 4ª generación (Olcina Cantos, 2011), situadas en África y en las que se producirá un crecimiento demográfico denominado explosivo en las próximas décadas (Kinshasa, Lagos o El Cairo). Sin embargo, una de las ventajas positivas del crecimiento demográfico es la multiculturalidad. Las ventajas económicas, sociales y culturales de las megaciudades propician la inmigración de grupos étnicos no endógenos que traen su cultura y sus formas de vida dando lugar a una variedad sociocultural que enriquece la vida de las megaciudades.

Segregación espacial: los procesos de segregación espacial en el ámbito urbano, y, concretamente, de la megaciudad no constituyen precisamente un ámbito nuevo de análisis social, sin embargo, vemos como los efectos que éste generan son especialmente exacerbados en entornos urbanos de gran tamaño, de lo que deriva la importancia de su tratamiento en esta investigación.

De manera deductiva, atendiendo a la realidad social, podríamos determinar dos tipos de segregación espacial: autoimpuesta o interna e impuesta o externa. La primera hace referencia a aquellas comunidades que por compartir características que ellos consideran positivas e incluyentes deciden segregarse del resto de la sociedad (barrios privados). La segunda hace referencia a aquellas comunidades que por compartir características que el resto de la sociedad considera excluyentes, son sometidos a un proceso ajeno y externo de segregación (guetos).

La segregación espacial en entornos urbanos es consecuencia de otro proceso espacial en el mismo entorno: la fragmentación urbana. Cuando hablamos de este proceso, podemos encontrar dos vertientes claramente diferenciadas, que unidas, explican con suma claridad la segregación espacial:

- Fragmentación física, referida a la división del tejido urbano que conlleva la separación de grandes áreas territoriales urbanas mediante elementos físicos artificiales, como infraestructuras públicas (carreteras, vías de tren etc.) y arquitectónicos (grandes parques empresariales, urbanizaciones privadas etc.); o naturales, como parques, ríos y diferentes altitudes geográficas.

- Fragmentación socio-simbólica: ligada a procesos de identificación de la población que reside en determinados entornos urbanos con una subcultura concreta dotada de sus propios valores económico-sociales, valores políticos, entornos laborales o educativos y orígenes sociales.

De esta manera, la fragmentación urbana aboca a dos grandes líneas investigadoras, como son la segregación y desigualdad, y la expansión del tejido urbano fruto de los procesos de metropolización de las grandes ciudades (Guzmán Ramírez & Hernández Sainz, 2013), siendo la primera la que nos interesa a efectos de determinar la segregación espacial en las megaciudades. Hay varias tipologías urbanísticas que hacen posible este tipo de realidades sociales, a saber:

- Archipiélagos urbanos: se trata de zonas que quedan relativamente aisladas por sus condiciones físicas (estar en un alto o en una colina, o rodeadas por un río) o por elementos urbanísticos artificiales, como pueden ser carreteras, vías de circunvalación o vías de tren. Estas islas urbanas acaban generando la creación de núcleos de población debido al aislamiento del resto del entorno urbano que cuentan con identidades fácilmente reconocibles y similares (Campos Altozano, 2017).

- Suburbanización: la suburbanización surge como expresión urbana a un desarrollo económico bastante claro de discernir. Con la asimilación de población de entornos rurales o urbanos de menor tamaño fruto de los procesos sociales enumerados con anterioridad, la ciudad comienza a ganar población. Esto hace que el precio de la vivienda y del alquiler dentro de la propia ciudad se encarezca al haber una mayor demanda y la misma oferta.

Esta cuestión genera la creación de anillos periféricos de clases medias y bajas y que se ubican rodeando a zonas, que, económicamente hablando, son más pudientes. (Guzmán Ramírez & Hernández Sainz, 2013, pág. 47).

- Barrios de clases trabajadoras: en estos casos, las ciudades en crecimiento asimilan mucha población que viene a residir en las mismas para realizar trabajos de baja cualificación y que se ubican en mayor cantidad en las grandes ciudades. Surge la creación ad hoc de estos barrios con una escasa planificación urbanística y una baja calidad de sus construcciones como notas diferenciales.

- Barrios privados: este proceso urbano constituye la antítesis urbanística de los dos procesos enumerados anteriormente. Las clases más ricas buscan un mayor aislamiento como forma de perpetuar sus valores vitales alejados de clases más pobres y con unas mayores notas de exclusividad. De esta manera, se crean barrios en los que la sola creación constituye un efecto notable de segregación al más alto nivel económico.

Saneamiento urbano y urbanismo higienista: En este apartado se tratan dos cuestiones diferentes pero complementarias la una de la otra. Por un lado, la noción del urbanismo higienista y, por otro lado, la referente a la gestión y tratamiento de los residuos urbanos. Ambas cuestiones están notablemente presentes en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Los entes locales de las grandes ciudades apuestan no solo por la utilización de sistemas de reciclaje puerta a puerta, sino también por puntos específicos de reciclaje cada pocos metros o por instalaciones concretas para determinados tipos de residuos que necesitan de un tratamiento especializado para su correcta

reutilización. Este extremo lo podemos ver en megaciudades como Londres o París (European Commission, 2015).

Sin embargo, aún nos encontramos lejos de la eficacia en cuanto a aprovechamiento se refiere, ya que, según el mismo informe de la Comisión Europea mencionado en el párrafo anterior, las megaciudades que ponía como ejemplos, Londres y París, solo reciclan un 17% de toda la basura que generan sus ciudadanos. Además, esta cuestión varía también en función del grado de sensibilización ecológica y el progreso social y político de la megaciudad en la que nos enfoquemos. Así, las diferencias entre los distintos programas de las distintas megaciudades y los efectos prácticos de estos en el saneamiento urbano son amplios.

En este caso, muchas de las consideradas megaciudades, son, además, grandes ciudades turísticas. Fruto de este incipiente turismo, las megaciudades turísticas generan una mayor cantidad de residuos de la que habitualmente generaría por medio de sus ciudadanos. Para ello, muchas de estas ciudades están implementando etiquetas "eco", promoviendo hábitos turísticos ecológicos y respetuosos con el entorno y fomentando la participación en actividades que transcurren en áreas de la ciudad alejadas de las habituales áreas turísticas, entre otras muchas medidas (Urban-Waste (EU), 2019).

Gentrificación: podemos definir la gentrificación como la transformación de un área de clase trabajadora de la ciudad en una zona de clase media, para su uso residencial o comercial (Sequera, A 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. La mirada anglosajona, 2015). Como vemos, la gentrificación constituye a la vez un proceso:

- Demográfico, ya que distintos estratos de la sociedad comienzan a habitar el área gentrificada.
- Económico: en tanto en cuanto, cambian las funciones económicas del área gentrificada, y, también cambia el nivel adquisitivo de la misma.
- Urbanístico, en tanto en cuanto, los usos del suelo cambian para adaptarse a las nuevas clases que habitan el área gentrificada.
- Y social, en última medida, debido a que todo el proceso de gentrificación modifica toda la estructura social que en ella se daba hasta el momento.

Los procesos de gentrificación aluden con normalidad a procesos de corte neoliberal impulsados por los gobiernos locales de las grandes ciudades para revitalizar y poner de moda zonas de la ciudad, que, hasta el momento, habían estado en un proceso de degradación social para dar lugar a nuevas formas de considerar y conceptualizar la metrópolis urbana.

Así, en las áreas gentrificadas, suelen coexistir remanentes socioculturales que nos recuerdan lo que un día fue esa área socialmente degradada con elementos urbanísticos, económicos y demográficos, que son fruto de las políticas de renovación y revitalización, otorgándole a dichas áreas una visión cultural propia de las teorías postmodernistas actuales para dar lugar a un constructo socialmente aceptado entre distintos y muy variados estratos de la sociedad.

La gentrificación ha sido explicada desde dos perspectivas epistemológicas diametralmente opuestas que parten de la teoría económica para explicar un proceso eminentemente social. Por un lado, un grupo de teóricos que la explica desde el punto de vista de la demanda (cuyo principal exponente es el geógrafo David Ley) y, por otro, el grupo de teóricos que la explica desde el punto de vista de la oferta (cuyo principal exponente es el, también geógrafo, Neil Smith).

El primero (Ley, 1986) sostiene que los factores referidos a los servicios y comodidades económicas y urbanas de estas áreas degradadas al encontrarse en zonas céntricas de la ciudad juegan un papel fundamental para explicar la gentrificación, mientras que los factores referidos a la estructura demográfica y a la función inmobiliaria (al tratarse tradicionalmente de zonas residenciales de clases bajas) juegan un rol poco importante para explicar dicho proceso.

El segundo (Vives-Miró & Rullan, 2016), por su parte sostiene que, la gentrificación es un proceso de retorno centrípeto de la inversión urbana en los barrios centrales de la ciudad que se dio posteriormente a los procesos de suburbanización aplicados en las grandes ciudades durante los años 50 y 60. Por tanto, se trataría de un proceso opuesto a los procesos de suburbanización, si bien, no de personas sino de capital económico y cultural (Smith, 1986) en el que, desde una perspectiva neo-marxista, se otorga una mayor importancia a la oferta de espacio inmobiliario, ya sea de vivienda privada, como de espacios dedicados a actividades empresariales, para explicar los procesos de gentrificación.

No podemos obviar que estos procesos de gentrificación se dan en aquellas ciudades en las que ha habido un mayor desarrollo urbanístico, económico y social que permite que se produzcan procesos de revitalización social de áreas socialmente degradadas. Por ello, ontológicamente hablando, estos procesos no los podemos observar en megaciudades del continente africano, ni tampoco en muchas otras megaciudades del continente asiático donde la estructura social y económica y las acciones políticas de los gobiernos locales no han llegado a un nivel de desarrollo propio en el que comiencen a plantearse la revitalización de zonas degradadas.

Podemos ver, como estos procesos de gentrificación han llegado con posterioridad a ciudades latinoamericanas y españolas en tanto en cuanto, el desarrollo socioeconómico y urbanístico ha sido algo más lento que en otras ciudades europeas y anglosajonas (Janoschka, Sequera, & Salina, 2014) en las que lleva produciéndose en mayor medida desde los años 60 y 70.

En algunas ciudades de Latinoamérica, como Buenos Aires, Ciudad de México o Rio de Janeiro, podemos observar cómo los procesos de gentrificación surgen principalmente por dos cuestiones claramente diferenciadas. Por un lado, la cuestión racial o étnica, y, por otro lado, la turística. Ambas van dirigidas a "limpiar" las zonas céntricas y turísticas de poblaciones indeseadas (toxicómanos, indigentes o inadaptadas) para proceder a una "musealización" de todo el centro histórico.

4. INFRAESTRUCTURA COMO MODIFICADOR DEL ESPACIO URBANO

La geografía política recibe ese nombre debido a que estudia las organizaciones políticas creadas por el hombre en sociedad, siendo la más destacada de todas y la que más importancia tiene en el contexto internacional entendiéndose como unidad territorial, el país.

Por tanto, esta unidad territorial que da nombre a una ciencia social como es la geografía política, nace del esfuerzo de una sociedad que se organiza políticamente para determinar cuáles son los límites territoriales que delimitan esa unidad territorial, basada en un contexto histórico y sociocultural, de otras muchas que no comparten ese mismo sustrato histórico y sociocultural.

De esta manera, pacífica, junto con otros métodos no tan pacíficos, tales como guerras y anexiones, es como se han ido conformando las fronteras que delimitan los 195 estados que conforman las Naciones Unidas en la actualidad y que tienen reconocido el estatus jurídico de estado independiente. Por tanto, vemos como son las fronteras las que tradicionalmente han ido dado forma al mundo tal y como lo conocemos.

Sin embargo, en las últimas décadas hemos asistido a procesos de integración supranacional alrededor de todo el planeta que, en cierta manera, han ido difuminando esas fronteras y generando un nivel de coexistencia entre pueblos y nacionalidades con características socioculturales y modos de vida socioeconómicos similares que han restado importancia a la concepción de tradicional de frontera. Un ejemplo claro de este extremo es la Unión Europea y el espacio Schengen que permite la libre circulación de personas en 26 países europeos sin ningún tipo de control fronterizo, más allá de acreditar la nacionalidad a uno de esos 26 países europeos.

Esto ha acabado desembocando en un proceso de globalización, sobradamente conocido, en el que conviene hacer referencia, más que a la dimensión económica y mercantil de este proceso, a la dimensión sociocultural del mismo en la medida en que, resulta más fácil atender a aquellos aspectos que nos acercan y nos relacionan como personas integrantes del mismo mundo más que a las diferencias existentes. Este es un proceso abstracto que permanece en una suerte de segundo plano pero que se exterioriza y se manifiesta con bastante naturalidad.

Por otro lado, atendiendo en clave geopolítica, a la infraestructura destinada al transporte de mercancías o energía; vemos como muchas zonas del mundo deben suplir sus carencias energéticas gracias al concurso de otros países (próximos o relativamente cercanos en el entorno socioeconómico), mientras que otros deben suplir otro tipo de carencias relativas a la escasez de recursos primarios que aseguren cierta seguridad alimentaria en una infinita cadena de importaciones y exportaciones que se sirven de estas redes de infraestructuras que rodean al mundo (explicado de un modo sucinto y simple). Ello ha beneficiado un orden geopolítico global que no podría darse sin esta vasta infraestructura que hemos creado para dar rienda suelta a nuestras necesidades y, que en la práctica hace que dos países separados por enormes distancias y con, a priori, poco en común, ya sea a nivel

sociocultural o económico, se encuentren relativamente más cercanos de lo que lo han estado en muchas décadas anteriores cuando esta conectividad global no existía.

Todas estas cuestiones anteriormente expuestas no han hecho sino generar un nivel de integración humano, social, económico o cultural a nivel global y regional sin precedentes, en el que las fronteras comienzan a ser cada vez más difusas y por lo que cada vez más investigadores (Khanna, "Connectography", 2016) comienzan a hablar del paso de la geografía política, a la geografía práctica; es decir, a aquellas grandes conexiones entre determinados países o áreas del mundo que cuentan con una mayor integración colaboración o cooperación entre ellas y en las que cada vez resulta más cooperación entre ellas y en las que cada vez resulta más complicado determinar los límites políticos.

5. TIPOLOGÍAS URBANÍSTICAS Y ARQUITECTURA DE LAS MEGACIUDADES

La formación de la megaciudad no se produce de manera similar en todas ellas, y, por tanto, el urbanismo resultante en unas y en otras también dista de parecerse en según qué casos. Son estas diferencias las que nos resultan de interés científico a la hora de analizar los planos urbanos resultantes de la conversión de una ciudad en megaciudad, junto con algunos rasgos de la arquitectura anexa al urbanismo (sin entrar a valorar estilos artísticos en arquitectura).

Por ello, atisbamos diferencias muy sustanciales entre el urbanismo de una megaciudad como Nueva York, donde el proceso de crecimiento demográfico se ha ido realizando a lo largo del último siglo de manera paulatina y donde el plano urbano ha podido ser pensado con mesura, al urbanismo visible en una ciudad como Kinshasa (capital de la República Democrática del Congo y alrededor de 12 millones de habitantes), donde el crecimiento demográfico ha sido absolutamente explosivo debido a la alta natalidad durante las dos últimas décadas y donde el plano urbano no ha sido planeado con la misma rigurosidad que en otras megaciudades donde este proceso ha sido más lento.

Así pues, comenzamos a percibir, de una manera muy sencilla, las primeras diferencias en el urbanismo entre megaciudades de distintas geografías, lo cual nos va a servir de punto de partida para llevar a cabo el posterior análisis. El análisis del plano urbano en las megaciudades constituye un elemento fundamental para entender a la población que reside en determinadas áreas, en tanto en cuanto, este plano urbano que les es otorgado y heredado entre generaciones puede condicionar de una manera exagerada las condiciones de vida en que ésta desarrollará.

Este proceso de influencia es recíproco. El espacio urbano donde habita la población les condiciona de un modo u otro, pero la forma en que se organizan como población, su cultura, sus modos de vida o la forma en la que interactúan con el espacio urbano, también condicionan la arquitectura de determinadas áreas de una manera muy evidente y el urbanismo del área en la que residen, como veremos con posterioridad. Asistimos pues, a un proceso recíproco de condicionamiento entre el

espacio urbano y la población que lo habita. De ahí, que el análisis de las diferentes tipologías urbanísticas resulte de sumo interés para esta investigación.

Encontramos primeramente una diferencia sustancial basada, por un lado, en el entorno geográfico en el que se desarrolla la ciudad, y, por otro, y en las políticas públicas urbanas: crecimiento urbano vertical u horizontal. Vemos, por ejemplo, como Nueva York, una ciudad muy limitada geográficamente al encontrarse en la desembocadura del río Hudson y que siempre ha gustado de participar en las "carreras" arquitectónicas que comenzaron a darse en el siglo XX por ver que ciudades construían los edificios más altos e innovadores, tiene un urbanismo marcadamente vertical.

Sin embargo, en el mismo país encontramos un ejemplo de ciudad horizontal, Los Angeles. En ella encontramos uno de los planos urbanos más extensos y difusos del mundo, con una zona de negocios céntrica en la que encontramos un urbanismo vertical, pero con una cantidad de barrios y suburbios anexos que se expanden a lo largo del territorio son ningún tipo de limitación geográfica.

La segunda diferencia viene en función de si el planeamiento urbano es, en efecto, planificado, o si existe, éste se da de un modo natural u orgánico en función de las necesidades y con una escasa planificación. Esta diferencia es una de las que principalmente destaca cuando hablamos de megaciudades en países desarrollados o países que subdesarrollados o en vías de desarrollo.

En las ciudades de países desarrollados observamos como existe principalmente un urbanismo sumamente planificado con una visión sostenible y de futuro, con una mayor importancia del impacto urbanístico en el medio ambiente y una serie de procesos que priman la intensificación sobre la expansión en el territorio, es decir, la compactación de la ciudad sobre la difusión de esta en el entorno geográfico. Mientras, que países subdesarrollados o en vías de desarrollo se tienen en cuenta procesos de índole económica y que favorecen el crecimiento económico del territorio usando la ciudad como principal vector de cambio hacia el mismo.

Una tercera diferencia sumamente relacionada con la anterior, podemos encontrarla en la visión del planeamiento, es decir, si esta está basada en intereses a largo plazo, o, si, por el contrario, es una visión cortoplacista.

En el primer caso, se trata de una visión de megaciudad que se interesa por los problemas medioambientales y sociales que se originan como consecuencia de el gran crecimiento demográfico y urbanístico de la ciudad y que asume una visión sostenible en el tiempo de esta. Es el caso no solo de megaciudades que se encuentran en países desarrollados, sino también de muchas del continente latinoamericano o del continente asiático, como veremos a continuación: Singapur.

En el segundo caso, no encontramos con ciudades, como hemos mencionado en la segunda diferencia, en la que los intereses van más orientados a aspectos económicos o comerciales y condicionan sus agendas políticas a lograr este desarrollo económico o comercial con la esperanza de que traiga cierto bienestar a

su población, dejando en segundo lugar aspectos relativos a la sostenibilidad medioambiental o social: Delhi.

Finalmente, la última diferencia, que nos sirve como expresión última de todas las anteriormente enumeradas, hace referencia a la preocupación por el impacto del crecimiento urbano en el medio ambiente y en la sostenibilidad medioambiental.

No podemos obviar en este análisis los impactos que genera la expansión urbana en las grandes ciudades. Esta expansión se produce a modo de diáspora lenta pero constante, afectando en todas las direcciones geográficas, de una manera casi concéntrica en la mayoría de los casos y viéndose limitada únicamente por aspectos geográficos que impiden que dichos límites se incrementen en según qué casos y qué direcciones. Esto es así debido a que, la degradación medioambiental debida al crecimiento urbano se produce en dos perspectivas claramente diferenciadas:

Endógena: es la que se produce dentro de las ciudades como expresión de las actividades humanas llevadas a cabo dentro de la megaciudad. Por ejemplo, el uso del vehículo privado, la utilización de sistemas altamente contaminantes de calefacción, las actividades económicas o industriales que consumen grandes cantidades de energía etc.

La perspectiva endógena tiene que ver con los modos de vida que desarrolla una determinada población que pertenece a un entorno urbano concreto. Por lo tanto, es una expresión puramente antrópica de contaminación ambiental en grandes ciudades. En el caso de las megaciudades, es fácil entender la relación entre una mayor población y, una mayor contaminación, por tanto, estamos hablando de un tipo de contaminación producida directamente por la actividad y modos de vida de esa población.

Exógena: es la que se produce por el crecimiento urbano hacia el exterior de los anteriores límites que definían el entorno de la megaciudad. En este caso, lo que hacemos como sociedad, es proyectar hacia el exterior de la megaciudad la contaminación en un entorno donde con anterioridad no existía. Es decir, trasladamos hacia nuevas zonas de las áreas limítrofes de la ciudad la posible contaminación ambiental que previamente se concentraba en el interior de esta. Esto resulta de adecuar a la realidad urbanas política de corte expansivo en lugar de políticas de concentración mediante la creación, principalmente, de suburbios de carácter residencial, zonas industriales o polígonos comerciales.

Para poder llevar a cabo estos procesos de expansión, es necesario edificar en zonas que anteriormente podían considerarse libres de la influencia humana. Sin embargo, toda vez que se comienza a urbanizar, estamos, no solo contaminando un entorno natural, antropizándolo y, además, trasladando la contaminación propia de los modos de vida humanos y urbanos. Es con estos casos de expansión urbana con los que vemos más claramente la degradación medioambiental que somos capaces de generar (Kaur, 2008). El establecimiento de nuevas áreas urbanas conlleva un severo agotamiento de recursos propios de esa zona (aire limpio, agua, suelo etc.), favorece el uso del transporte privado como forma de desplazamiento o genera impactos en la posible flora y fauna que habite la zona.

Figura 2. Información respecto a la megaciudades.

<u>Megaciudad</u>	<u>% en 2015</u>	<u>Δ2005-2015</u>	<u>IA* en 2015</u>	<u>Δ2005-2015</u>
Área metropolitana Los Ángeles	18.20	-2.09	52.75	-3.37
Ciudad de México	28.00	6.30	57.81	5.60
Área metropolitana de Nueva York	44.56	2.84	78.34	4.98
Rio de Janeiro	38.43	0.57	80.08	1.48
Sao Paulo	30.15	2.75	71.46	3.54
Buenos Aires	34.10	1.11	72.99	1.16
Londres	58.42	12.04	98.53	2.88
París	52.50	10.20	91.66	7.96
Moscú	56.61	3.82	99.25	0.75
Estambul	28.95	5.25	68.07	8.46
El Cairo	11.83	-0.32	27.79	-4.49
Lagos	18.55	-1.62	57.76	-3.78
Kinshasa	23.53	14.21	55.60	28.82
Karachi	2.73	-0.51	10.84	-0.72
Delhi	32.47	6.46	75.19	5.78
Bombay	27.63	1.62	80.23	3.08
Calcuta	35.21	5.87	89.06	11.28
Dhaka	20.9	3.80	68.86	6.37
Beijing	41.82	7.94	91.97	14.06
Tianjin	23.44	2.09	74.02	13.93
Chongqing	47.58	11.61	98.32	20.09
Shanghai	32.01	0.90	85.50	22.30
Guangzhou	36.08	7.38	76.42	17.31
Shenzhen	30.05	5.31	83.93	13.50
Manila	31.82	7.13	74.84	7.44
Yakarta	36.03	1.16	86.92	1.33
Osaka	21.37	-1.13	59.14	2.46
Tokio	25.85	0.53	72.77	6.69

* Índice de accesibilidad: porcentaje sobre el porcentaje de zonas verdes que es accesible para la población.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de Huang, C., Yang, J., Lu, H., Huang, H., & Yu, L. (2017).

Una de las muchas maneras de hacer una megaciudad más sostenible con el medio ambiente y con la vida humana que en ella se desarrolla, es dotarla de abundantes espacios verdes que actúen como oxigenador del entorno, rompan con la estética urbana evocando espacios naturales ajenos a la vida en un entorno urbano, y, en definitiva, aporten una perspectiva más sana y natural.

Son varios los estudios que apuntan a la incidencia positiva de estas zonas verdes, no solo para generar un urbanismo más sano en la medida en que se disminuye la polución al actuar como pulmones del medio urbano disminuyendo, de igual manera, la temperatura interna del mismo (Zupancic, Westmacott, & Bulthuis, 2015); sino también al incidir de manera directa en la salud humana, en tanto en cuanto, la población otorga funciones simbólicas a estos espacios, que oscilan desde una función meramente recreativa a funciones relacionadas estrictamente con la salud física o psicológica (Huang, Yang, Lu, Huang, & Lu, 2017). En la siguiente tabla, podemos ver un agregado del porcentaje de zonas verdes en casi todas las megaciudades del planeta junto con el incremento en el periodo 2005-2015. Además, sobre este porcentaje de zonas verdes, encontramos también un índice sobre el porcentaje de estas que es accesible a la población en general, y, como este ha aumentado o disminuido durante el mismo periodo.

6. DESAFÍOS COMUNES A LAS MEGACIUDADES: ANÁLISIS.

Ya allá por el año 1987, el famoso geógrafo urbano Terry McGee hablaba en un interesante ensayo titulado "Urbanisasi Or Kotadesasi?: The Emergence of New Regions of Economic Interaction in Asia" (McGee, 1987) de una nueva realidad que comenzaba a surgir por entonces en algunas regiones muy pobladas de Asia, que es probable que se esté dando actualmente en otras regiones sobrepobladas del mundo (Europa, Norteamérica, Latinoamérica...) y que durante las décadas venideras supondrá un fenómeno que habrá que analizar cuidadosamente.

Esta nueva realidad es definida como el proceso por el cual existen vastas áreas de territorio que rodean a las megaciudades de manera concéntrica, en las cuales se yuxtaponen y coexisten usos de suelo urbanos y agrícolas formando un paisaje difícilmente clasificable y que es una invención moderna causada por el crecimiento urbano desmedido y por la anexión de zonas agrícolas colindantes al área urbana. Esta nueva realidad es la que McGee convino en denominar como "desakota", término proveniente de las palabras indonesias "desa" (pueblo) y "kota" (ciudad).

Toda vez hecho este prólogo, que nos sitúa en la amplia dimensión de los desafíos a los que se enfrentan las grandes ciudades del mundo, cabe realizar una clasificación entorno a dos grandes grupos de todos estos desafíos:

- Desafíos endógenos:

Nos sitúan en los desafíos propios de la vida urbana y de las actividades que se desarrollan en la megaciudad. Así pues, plantean cuestiones relativas a sostenibilidad medioambiental, al tipo de crecimiento urbano que queremos, al replanteamiento de los modos de transporte urbano, al planeamiento urbano de

zonas ya existentes y de aquellas que estén por nacer y a un modo de vida más higiénico y ordenado.

Los desafíos relativos a la sostenibilidad medioambiental no solo tratan la cantidad bruta de contaminación que producimos, sino también como la producimos y como la gestionamos. Así, por ejemplo, un desafío fundamental a este respecto en los años venideros será la gestión más eficiente de los residuos urbanos.

Este último desafío mencionado, junto con el relativo al acceso al agua potable son, con mucha seguridad, dos de los más acuciantes junto a la polución emitida a la atmósfera en las grandes ciudades y que actualmente constituye un problema de salud pública. Así pues, muchas megaciudades están fallando a la hora de actualizar sus sistemas de reciclaje para conseguir una mayor eficiencia (Mavropoulos, 2015) y, a su vez, se encuentran en una situación muy precaria en lo que a recursos hídricos se refiere (Li, Endter-Wada, & Li, 2015).

- Desafíos exógenos:

Hacen referencia a aquellos desafíos de la megaciudad que subyacen al contexto territorial en el que se desarrolla ésta. Por tanto, son aquellos referidos no solo, al modelo territorial que deseamos como población en relación con el crecimiento de las megaciudades y su interrelación con otras áreas cercanas, sino también al contexto global y la importancia que tienen en un sistema en el que se configuran como nodos y actores fundamentales a nivel económico, cultural o, incluso, político como ya veremos.

La situación actual es tal, que hemos llegado a un punto de urbanización donde en algunas partes del mundo ya no es posible distinguir que territorio es rural y cual es urbano. La circunstancia geográfica opuesta sería el despoblamiento, que, en otras muchas zonas del mundo, como España o Italia, está teniendo una influencia notable. La sensación personal que me transmiten ambas es que se están llevando a cabo políticas territoriales o urbanas tan nefastas que solamente somos capaces de producir efectos extremos y opuestos en según qué zonas del mundo tratemos. Como podemos inferir, la tendencia a una sobre urbanización del territorio, que tiene mucho que ver con el concepto de "región megaurbana", no solo irá agotando poco a poco la escasa competitividad de las áreas rurales, sino que las irá fagocitando lentamente para generar áreas urbanas aún mayores.

Por lo que podemos observar en otras regiones del mundo, entonces se darán principalmente dos situaciones: las áreas rurales cercanas a las grandes ciudades se irán anexando lentamente para generar áreas periurbanas cada vez mayores en las que se imbricarán determinadas áreas que continuarán siendo eminentemente agrícolas, mientras que las áreas rurales sometidas a un mayor aislamiento y con una menor influencia urbana irán despoblándose lentamente debido a dicha pérdida de competitividad territorial.

Como vemos, es el momento de saber el modelo de territorio que queremos. Si queremos preservar la identidad de las áreas rurales y conservar mínimamente los estilos de vida rurales por complicado que ello pueda resultar o si se continua la tendencia a urbanizar y aglutinar las distintas dimensiones de la vida humana

(cultura, sociedad, economía, comercio, ocio etc.) en un solo entorno, el urbano; y, de este modo, dejar los entornos naturales para dos funciones principales: cultivo y producción de alimento, y mantenimiento de los recursos naturales y medioambientales.

Por otro lado, la gobernanza es una forma loable de dirigir todos estos procesos de una manera favorable al desarrollo de las megaciudades en consonancia con la calidad de vida de sus habitantes. El término gobernanza surge como una evolución o una serie de cambios ocurridos tanto a nivel de concepción teórica como de realidad empírica acerca de lo que el Estado es, y de lo que debiera ser (Serna de la Garza, 2010). Así pues, el término "gobernanza" alude a una realidad un tanto compleja que encuentra su desarrollo desde mitad del siglo pasado y que contiene dos dimensiones que aluden a su significado (Aguilar Villanueva, 2006):

- Descriptiva: mayor capacidad de decisión e influencia que los actores no gubernamentales han adquirido en el procesamiento de los asuntos públicos y en la orientación de las políticas y servicios públicos.
- Normativa: serie de cambios que se han dado desde fines del siglo XX, relativos a las relaciones entre el gobierno y la sociedad para reconstruir el sentido y capacidad de dirección de la sociedad.

Con carácter general, encontramos cinco áreas problemáticas que suponen un reto en cuanto a políticas públicas y gobernanza se refiere. Estas son:

- Regulación sobre los derechos de propiedad del suelo: quien puede poseer, comprar, construir, desarrollar o vender con dichos derechos. Esta es una problemática importante en tanto en cuanto, afecta de manera directa al desarrollo y crecimiento espacial de la megaciudad, que, a su vez hemos visto cómo afecta a otras áreas, como la sostenibilidad medioambiental.
- La creación de infraestructura técnica que ayuda a redistribuir la población por toda la megaciudad y fomenta la descongestión del núcleo urbano, fomentando, además, procesos más eficientes de transporte público o individual para aquellas personas que viven alejadas de sus centros de trabajo o centros de ocio preferenciales y garantizando el correcto suministro de energía (carreteras, vías de transporte público o infraestructura energética).
- La creación de infraestructuras públicas referidas a los servicios sociales que garantizan los organismos públicos que ayudan a generar un mejor y más saludable entorno social en el que los ciudadanos puedan desempeñar sus vidas de una manera más adecuada y sostenible a nivel social, garantizando una mayor calidad de vida (agua potable, sanidad, educación, tratamiento de residuos urbanos etc.).
- La generación de mecanismos que ayuden a evitar la degradación medioambiental derivada de la actividad humana y del crecimiento de la ciudad (reducción de la polución urbana emitida a la atmósfera, fomento de formas sostenibles de transporte o reducción del gasto de agua).
- La generación de mecanismos de redistribución ecosocial (en los que el urbanismo puede desempeñar un papel importante) para ayudar a reducir la estructura de clases urbana, las zonas en las que se ubican las mayores cotas de pobreza, la segregación o las zonas conflictivas.

7. CONCLUSIONES

En la actualidad, contamos con alrededor de 40 megaciudades, que a pesar de adoptar muy variadas tipologías urbanísticas en función de las condiciones geográficas del lugar donde se encuentran ubicadas y del planeamiento urbanístico que en ellas se ha llevado a cabo, cuentan con unas características, unos procesos y un desarrollo marcados por ciertas similitudes y ciertas diferencias, más allá de determinados factores socioculturales del país al que pertenecen, que favorecen una sistematización de las mismas, lo que permite establecer conclusiones de una manera muy aproximada independientemente de a que megaciudad hagamos referencia.

Para contextualizar estas conclusiones, conviene reseñar nuevamente los dos ámbitos de influencia de las megaciudades: 1) Exógeno: que hace referencia a como interactúan las megaciudades en un sistema global conformado por una red de megaciudades, en el que éstas actúan como nodos de dicha red produciéndose un constante intercambio de flujos de personas, mercancías, capital, información o energías muy superior al del resto del planeta por la importancia geopolítica y las grandes magnitudes y dimensiones que alcanzan en el panorama geográfico mundial. 2) Endógeno: hace referencia a como estas grandes dimensiones que alcanza la megaciudad afectan en términos urbanísticos, socioeconómicos o medioambientales a las sociedades que las habitan.

Así pues, vemos como en las megaciudades, debido a las grandes dimensiones que llegan a alcanzar en espacios urbanos relativamente pequeños en comparación a la población que en ellas reside, se generan ecosistemas propios en los que subyacen identidades socioculturales y modos de vida únicos, robustas infraestructuras que dan salida y entrada a importantes cantidades de personas o mercancías, economías que representan partes importantes del PIB del país al que pertenecen o efectos, tanto positivos como negativos, sobre el modelo territorial del mismo.

En estas páginas anteriores hemos podido entender como el desarrollo de las megaciudades responde, sin excepciones, principalmente a tres procesos de "acumulación":

- Acumulación de competitividad territorial.
- Acumulación demográfica.
- Acumulación de infraestructuras.

Fruto de la acumulación demográfica expuesta en el segundo punto, las ciudades cuentan con una riqueza multicultural, que es uno de los puntos más positivos que encontramos en las megaciudades. Sin embargo, destacan más los puntos negativos de este proceso, como pueden ser, la segregación de clases menos acomodadas en barrios obreros con peor calidad de vida, la gentrificación que participando del juego oferta-demanda del mercado inmobiliario y aprovechando la rehabilitación de barrios degradados, expulsa a las poblaciones menos favorecidas que los habitan; la discriminación racial o económica y, en definitiva, una estructura de clases urbanas que se va configurando a la vez que se desarrolla la megaciudad.

Otra cuestión de suma importancia en las megaciudades es la relativa a la sostenibilidad medioambiental de las mismas. Las megaciudades, debido a su rápido crecimiento y a la gran cantidad de personas que la habitan, contaminan por encima de sus posibilidades y se vuelven focos de contaminación en sus respectivos panoramas nacionales. Así, las megaciudades contaminan debido a la vida urbana que se lleva en ellas, pero también a la hora de expandir sus límites hacia el exterior en un denominado doble proceso de contaminación.

Finalmente, existe un reto territorial que conviene que sea tratado a la mayor celeridad posible como es el estatus que deben ostentar las megaciudades en los respectivos modelos territoriales de sus países, también a la hora de determinar que competencias pueden asumir para dotarlas de una mayor autonomía para gestionar un entorno urbano tan poblado, y todo ello, a la par que se establecen políticas para reducir la brecha en la competitividad territorial de manera que no inmigre tanta población a éstas, mientras que otras zonas urbanas menores y rurales van quedando cada vez más despobladas.

Todos estos extremos expuestos en estas conclusiones solo pueden ser alcanzados con nuevas formas de gobernanza más inclusivas, en los que se escuche a todos los sectores de la sociedad y a las distintas clases que constituyen la población de las megaciudades, de manera que no quede nadie atrás, adelantándose a los retos demográficos, sociales o medioambientales que están por venir y que atisbamos cada vez más cerca. Y, por supuesto, prestando mucha atención a lo que organismos internacionales o nacionales expertos en la materia, así como, la comunidad científica e investigadora están advirtiendo sobre estas realidades en los últimos años.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Villanueva, L. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. México D.F: Fondo de Cultura Económica. Recuperado el 04 de 06 de 2020
- Bottino Bernardi, R. (2009). *La ciudad y la urbanización*. Estudios Históricos, 13.
- Campos Altozano, P. (2017). *Retrato de la Ciudad Archipiélago*. Madrid: ETSAM. Recuperado el 15 de 04 de 2020
- European Commission. (2015). *Assessment of separate collection schemes in the 28 capitals of the EU*. European Commission, DG Environment, Bruselas. Recuperado el 16 de 04 de 2020
- Fariña Tojo, J., & Ruiz Sánchez, J. (2002). *Orden, desorden y entropía en la construcción. Urban (UCM)*, 12. Recuperado el 18 de 03 de 2020, de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/339>
- Fenton, A. (2016). *Gentrification in London: a progress report, 2001–2013*. London School of Economics, Centre for Analysis of Social Exclusion, Londres. Recuperado el 18 de 04 de 2020

- GaWC-Loughborough University. (2008). The world according to GaWC 2008. Recuperado el 25 de 06 de 2020, de www.lboro.ac.uk: <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2008t.html>
- Graizbord, B. (2007). Megaciudades, globalización y viabilidad urbana. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, 126.
- Guzmán Ramírez, A., & Hernández Sainz, K. (13 de 05 de 2013). LA FRAGMENTACIÓN URBANA Y LA SEGREGACIÓN SOCIAL UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 8(14), 42. Recuperado el 15 de 04 de 2020
- Hiernaux-Nicolas, D., & González-Gómez, C. (2014). GENTRIFICACIÓN, SIMBÓLICA Y PODER EN LOS CENTROS HISTÓRICOS: QUERÉTARO, MÉXICO. XIII Coloquio Internacional de Geocrítica El control del espacio y los espacios de control, (pág. 4). Barcelona. Recuperado el 18 de 04 de 2020
- Huang , C., Yang, J., Lu, H., Huang, H., & Lu, Y. (2017). Green Spaces as an Indicator of Urban Health: Evaluating Its Changes in 28 Mega-Cities. *Remote Sensing*, 9(1266), 6-10. doi:10.3390/rs9121266
- Fuchs, R., Brennan, E., Chamie, J., Lo, F.-c., & I. Uitto, J. (1994). *Mega-city growth and future*. Hong-Kong: United Nations University Press.
- Janoschka, M., Sequera, J., & Salina, L. (2014). Gentrificación en España y América Latina. Un diálogo crítico. *Revista de Geografía Norte Grande*(58), 10. Recuperado el 18 de 04 de 2020
- Kaur, G. (2008). Urban Sprawl, an issue of growing concern. 44th ISOCARP Congress 2008, (pág. 5). Dalian. Recuperado el 06 de 05 de 2020
- Khanna, P. (16 de 04 de 2016). "Connectography". *New York Times*. Recuperado el 11 de 06 de 2020, de <https://www.nytimes.com/2016/05/01/books/review/connectography-by-parag-khanna.html>
- Ley, D. (12 de 1986). Alternative Explanations for Inner-City Gentrification: A Canadian Assessment. *Annals of the Association of American Geographers*, 76(4), 3. doi:10.1111/j.1467-8306.1986.tb00134.x
- Li, E., Endter-Wada, J., & Li, S. (2015). CHARACTERIZING AND CONTEXTUALIZING THE WATER CHALLENGES OF MEGACITIES. *JOURNAL OF THE AMERICAN WATER RESOURCES ASSOCIATION*, 51(3), 590. Recuperado el 10 de 05 de 2020
- Mavropoulos, A. (2015). *Megacities Sustainable Development and Waste Management in the 21st Century*. ISWA, Vienna. Recuperado el 10 de 05 de 2020, de https://www.iswa.org/uploads/tx_iswaknowledgebase/Mavropoulos.pdf
- McGee, T. (1987). *Urbanisasi Or Kotadesasi?: The Emergence of New Regions of Economic Interaction in Asia*. Honolulu: East-West Environment and Policy Institute. Recuperado el 09 de 05 de 2020
- Mora Aliseda, J. (11 de 12 de 2019). *Las agendas urbanas como herramientas de planeamiento*. Madrid: IUCA: Universidad Complutense de Madrid.
- NYC OpenData. (08 de 02 de 2020). <https://data.cityofnewyork.us/>. Recuperado el 16 de 04 de 2020, de <https://data.cityofnewyork.us/Environment/Public-Recycling-Bins/sxx4-xhgz>

- Olcina Cantos, J. (27 de 09 de 2011). Megaciudades: Espacios de relación, contradicción, conflicto y riesgo. *Investigaciones geográficas* (54), 184. Recuperado el 15 de 04 de 2020
- SEOS Project. (2007). Land Use and Land Use Change. Obtenido de <https://seos-project.eu/landuse/landuse-c02-p21.html>
- Sequera, J. (2014). Gentrificación en el Centro Histórico de Madrid: el caso de Lavapiés. En M. J. Hidalgo, *La Ciudad Neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (pág. 236). Recuperado el 18 de 04 de 2020
- Sequera, J. (25 de 07 de 2015). A 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. *La mirada anglosajona. Biblio3W*, 20(1127), 2. Recuperado el 18 de 04 de 2020
- Serna de la Garza, J. (2010). *Globalización y gobernanza: Las transformaciones del estado y sus implicaciones para el Derecho Público*. México D.F: UNAM. Recuperado el 04 de 06 de 2020
- Smith, N. (03 de 1986). On the necessity of uneven development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 10(1), 4. doi:10.1111/j.1468-2427.1986.tb00006.x
- Sonnhammer, J. (2016). *Assessment of a Recycling System - The City of Buenos Aires*. Stockholm: Royal Institute of Technology. Recuperado el 16 de 04 de 2020
- United Nations. (2018). UN.org. Obtenido de <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- Urban-Waste (EU). (2019). *Urban strategies for Waste Management in Tourist Cities*. Recuperado el 16 de 04 de 2020
- Vives-Miró, S., & Rullan, O. (15 de 11 de 2016). Desigualdades intraurbanas y globales en la obra de Neil Smith (1954-2012). *Biblio3W*, 21(1178), 2. Recuperado el 18 de 04 de 2020
- Williams, P., & Selle, W. (2016). *MILITARY CONTINGENCIES IN MEGACITIES AND SUB-MEGACITIES*. Carlisle: Strategic Studies Institute, US Army War College. Recuperado el 15 de 04 de 2020
- Wood, A., & M. Roberts, S. (2011). *Economic Geography: Places, Networks and Flows*. Routledge.
- Zupancic, T., Westmacott, C., & Bulthuis, M. (2015). *THE IMPACT OF GREEN SPACE ON HEAT AND AIR POLLUTION IN URBAN COMMUNITIES: A META-NARRATIVE SYSTEMATIC REVIEW*. David Suzuki Foundation, Vancouver. Recuperado el 08 de 05 de 2020