

PAPERS 58 MEGARREGIONES Y DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

PRESENTACIÓN

El lector tiene en sus manos el número 58 de la revista *Papers*. Gira en torno a las megarregiones en tanto que escalas emergentes y relevantes para formular estrategias de desarrollo sostenible. Es una cuestión que va adquiriendo fuerza en el análisis territorial —en sus dimensiones económica, ecológica, social y de gobernanza— y que ha significado una apuesta de investigación audaz y sólida a la vez por parte del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos (IERMB). A lo largo de los artículos que configuran este *Papers* se van desplegando elementos conceptuales, analíticos y positivos: desde la fundamentación teórica de la megarregión como unidad de estudio, hasta las políticas necesarias para consolidar un modelo de crecimiento inclusivo y sostenible en la megarregión de Barcelona-Lyon, pasando por la caracterización de las principales dinámicas socioeconómicas y ambientales que han cristalizado en las doce megarregiones de la Unión Europea.

Así, el presente número de la revista *Papers* consta de nueve artículos y un anexo. El primer artículo tiene un papel introductorio y se describen y contextualizan (especialmente con relación al giro espacial) los conceptos que se desarrollarán en los diferentes artículos. Los dos artículos siguientes presentan las herramientas conceptuales y las realidades empíricas: la megarregión como nueva unidad de análisis y la estructura de las redes transmetropolitanas en la UE: las doce megarregiones. Los tres artículos siguientes configuran el núcleo de este número, en ellos se van desplegando las distintas dimensiones del análisis megarregional: la vertiente de la sostenibilidad, las economías del conocimiento y creativas, y los aspectos del bienestar social. Finalmente, el número se cierra con un artículo específico sobre la megarregión Barcelona-Lyon, y con una reflexión sobre las políticas metropolitanas y megarregionales en la línea de construir dinámicas de gobernanza que hagan posible la transición hacia metrópolis y redes urbanas de prosperidad inclusiva y sostenible. En el anexo se presenta una síntesis de las dinámicas económico-territoriales, así como las fichas descriptivas de las megarregiones europeas. Este número de *Papers* es, claramente, el resultado de un trabajo en equipo. Es necesario, pues, un agradecimiento muy sincero al conjunto de los autores y las autoras y, en especial, a los editores de este ejemplar. A todas y todos gracias por mantener la apuesta por una investigación audaz, comprometida y de calidad, y por hacer posible, con ella, una nueva entrega de *Papers*, la revista del IERMB.

METRÓPOLIS EN RED, EL RETO DEL ANÁLISIS DE LAS MEGARREGIONES

Ricard Gomà

1. Elementos introductorios: el giro espacial y las megarregiones

El cambio de época ha traído de la mano un auténtico giro espacial en las ciencias sociales. Podía parecer que con la globalización y la generalización de las nuevas pautas de conectividad asociadas a Internet, el mundo tendería a volverse más plano, desde el punto de vista espacial. Podía parecer que el territorio entraría en una etapa de creciente pérdida de relevancia. Y no ha sido así; más bien al contrario. Las incertidumbres y complejidades del mundo del siglo XXI (la modernidad líquida de Baumann; la sociedad del riesgo de Beck...), la nueva configuración de las injusticias, y las energías y propuestas emergentes de transformación (nuevo municipalismo) han implicado una revalorización de los ámbitos de proximidad. Una puesta en valor del territorio que afecta a las dinámicas socioeconómicas, ecológicas, culturales...; que incide también sobre las respuestas institucionales y colectivas (políticas públicas, modelos de gobierno); y que impacta, finalmente, sobre la mirada de las ciencias sociales, sobre los procesos de producción de conocimiento. En este sentido, la economía regional, las ciencias ambientales vinculadas al desarrollo urbano sostenible, la sociología de las ciudades, o la ciencia política que estudia la dimensión local de la acción colectiva y de la gobernanza han ido adquiriendo relevancia; se han desplazado hacia posiciones más centrales en sus respectivos universos disciplinarios. Y ello, manifestadamente, las ha acercado a las perspectivas de la geografía y el urbanismo; y ha incentivado, al mismo tiempo, la recíproca apertura entre ellas, hacia aproximaciones más transversales y multidimensionales.

El giro espacial entendido en estos términos es de gran interés e incorpora, probablemente, un gran potencial de análisis de lo que nos está pasando en este mundo tan cambiante y convulso que vivimos. Este número de *Papers* quiere ser una modesta aportación. Pero una aportación también innovadora, en la medida en que afronta el reto de estudiar una escala territorial todavía poco analizada: la escala de las megarregiones europeas. Y es que la revalorización del territorio es claramente multiescalar. Aquieren relevancia los ámbitos de barrio, de ciudad y de metrópolis. Y emerge el espacio configurado por redes de metrópolis: las megarregiones. Son escalas que operan en contacto y que no se neutralizan, todo lo contrario, tienden a establecer sinergias y dinámicas de fortalecimiento mutuo y complementario.

2. Las megarregiones como redes urbanas de la sociedad del conocimiento

Las megarregiones surgen como nueva escala relevante en la evolución histórica de las estructuras urbanas. Deben ser entendidas, sin embargo, en un contexto más amplio de dinámicas interconectadas que van conformando modelos de ciudad. La tabla 1 intenta presentarlo de forma esquemática. Se observan tres tipos de ciudades —correspondientes a sendos periodos históricos— caracterizados a partir de cinco dimensiones: urbana, económica, social, ecológica e institucional.

La ciudad industrial —la de las décadas centrales del siglo XX— presenta una forma urbana monocéntrica, con tendencia a la expansión y producción de periferias en forma de polígonos de vivienda. Es una ciudad que produce y consume bienes estandarizados a escala masiva, que lo hace por medio de un modelo insostenible con graves impactos ambientales. Una ciudad como marco cotidiano de la sociedad de clases, y como geografía física de los servicios públicos del estado keynesiano del bienestar. La ciudad postindustrial —la de las últimas décadas del siglo XX— presenta una morfología metropolitana, policéntrica, con lógicas de jerarquía urbana. Emerge en ella la producción flexible, adaptativa, de series cortas y diversificadas, y transita hacia la terciarización de sus bases económicas. Es la ciudad que inicia, también, la transición ecológica, con estrategias locales de mitigación del cambio climático y de la contaminación, por medio de la eficiencia energética y de la movilidad sostenible. Una ciudad más compleja que nunca, con múltiples ejes de desigualdad y de diversidad (tipos de hogares, orígenes, edades...) y donde se despliegan nuevas prácticas de gobernanza participativa de proximidad.

Y llegamos a la ciudad del conocimiento, la que se va dibujando en las décadas iniciales del siglo XXI, la ciudad que vivimos. Es en ella donde cristalizan las megarregiones, en tanto que espacios transmetropolitanos con fuerte densidad de interacciones y con lógicas de policentrismo horizontal (donde la red va ganando terreno a la jerarquía). La ciudad que genera valor a partir del conocimiento y la creatividad, socialmente y económicamente innovadora. La realidad donde se dan las condiciones para la revolución ecológica, para un desarrollo urbano sostenible. Es también la ciudad donde se articulan los procesos culturales de cambio de época con los impactos sociales de la crisis y el austericidio (emergencia habitacional, paro y precariedad, pobreza energética...) y donde apunta el nuevo municipalismo en red, como intento de reapropiación urbana en clave democrática.

Esta es pues, en términos generales, la secuencia histórica y el contexto multidimensional en el que se inscribe hoy la realidad de las megarregiones. Entre otros elemen-

tos, un rasgo que las caracteriza de partida es que no responden a ningún tipo de división territorial, en términos administrativos o institucionales. Su delimitación se realiza por medio de técnicas y aplicaciones satelitales que permiten identificar la contigüidad física de los asentamientos humanos. De acuerdo a los criterios que se exponen en detalle en los distintos artículos de este número de *Papers*, podemos hablar de 40 megarregiones a escala mundial, de las cuales 12 se sitúan en la Unión Europea, y una de ellas es la red transmetropolitana Barcelona-Lyon, la megarregión 'Barce-Lyon', donde se inscribe nuestra ciudad. Cabe decir que la mayoría de las 10 megarregiones más pobladas del planeta no son europeas: encontramos a cuatro asiáticas (Delhi-Lahore, Shanghai, Tokio y Seúl) y tres norteamericanas (Boston-Washington, Chicago-Pittsburgh y Ciudad de México).

¿Cuál es la cartografía de las megarregiones hoy en la Unión Europea? Se trata de un mapa inherentemente cambiante, de geometrías variables. Aun así, a lo largo de las dos últimas décadas se han consolidado 12 unidades. Dos de ellas en la Gran Bretaña: la megarregión que comprende de Londres a Liverpool pasando por Birmingham, Leeds y Manchester; y la megarregión escocesa con las áreas metropolitanas de Glasgow y Edimburgo. Seis megarregiones en la Europa central: de Amsterdam a Lille pasando por Amberes, Bruselas, y abriéndose hacia Colonia y la cuenca del Ruhr; París; Frankfurt-Stuttgart; Berlín; Praga (que comprende también las áreas de Dresde y Leipzig); y Viena-Budapest. Y cuatro redes de metrópolis en el sur de la UE: Roma-Milán-Turín; Barcelona-Lyon; Madrid; y la franja atlántica de Lisboa a A Coruña.

3. Las megarregiones de la UE: ¿espacios más prósperos, sostenibles e inclusivos?

Si transitamos de los mapas a las dimensiones definitorias de las megarregiones, emergen dos tipos de reflexiones.

- En primer lugar, parece bastante claro que los nuevos espacios transmetropolitanos implican un salto cualitativo con respecto a la forma urbana y al modelo económico. En el suelo urbano, los conceptos clave pasan a ser: *policentricidad* y *conectividad en red*. Tanto es así, que podemos referirnos a las megarregiones como “redes compactas de estructura urbana policéntrica”. En clave económica, el espacio megarregional presenta niveles de dinamismo relativo más elevados, pero también y sobre todo un cambio de lógica. La ciudad flexible implicó la apertura de la economía en el territorio (respecto de las economías internas de la industria fordista) por medio de las dinámicas de especialización productiva del espacio. Las megarregiones implican intensificar la relación economía-territorio en dos aspectos: las sinergias derivadas también de la diversidad productiva, generando entornos urbanos propicios al aprendizaje cruzado y a la innovación; y las sinergias derivadas de la cooperación en red a escalas territoriales sustancialmente ampliadas. Las megarregiones, por lo tanto, como redes policéntricas de metrópolis donde se generan condiciones propicias para el binomio innovación-cooperación (innovar desde la complejidad y cooperar por medio de la red).

- La segunda reflexión se adentra en las otras tres dimensiones. ¿Son las megarregiones también espacios de oportunidad donde se avanza en sostenibilidad, cohesión social y nueva gobernanza? Deberían serlo. Aquí, sin embargo, los interrogantes son todavía relevantes. De hecho, será en la medida en que se afronten como retos y se generen prácticas y políticas para hacerlos efectivos que el espacio megarregional

terminará teniendo más sentido estratégico, más sentido de progreso humano.

Con respecto al campo del desarrollo sostenible, las redes urbanas policéntricas pueden generar condiciones favorables para el transporte público colectivo, y para el ahorro y la eficiencia energética, las dos piedras angulares de la transición ecológica. En el terreno social, habrá que analizar hasta qué punto las megarregiones crean entornos positivos para la reconstrucción postcrisis del bienestar en todas sus dimensiones: igualdad de rentas, inclusión social, equidad urbana, vínculos solidarios, percepción de felicidad... En el ámbito de la gobernanza, finalmente, se tendrá que analizar si la emergencia de las megarregiones incentiva la innovación en las políticas urbanas —desde la escala europea a la municipal— y en las dinámicas institucionales para hacerlas efectivas (gobiernos metropolitanos más fuertes y más democráticos, y estrategias de cooperación política transmetropolitana, por ejemplo).

Los artículos que configuran este número de *Papers* presentan algunas evidencias relevantes en relación con los supuestos y los interrogantes precedentes. Destacamos, muy sintéticamente, los siguientes:

1. Entre 1992 y 2012 el PIB per cápita ha crecido más en los territorios integrados en las megarregiones respecto a los que no lo estaban. En términos laborales —para el mismo periodo— el empleo ha crecido el 37% en el conjunto de las 12 unidades; aunque, desde 2008, se ha producido una fuerte caída en las megarregiones del sur. Los territorios más beneficiados de pertenecer a una megarregión son los más periféricos, aquellos donde el grado de urbanización es medio o bajo.

2. Con respecto al modelo económico, las 12 megarregiones representan el 61% de la población y el 69% del PIB de la Unión, ascienden sin embargo al 74% del gasto en I+D y al 78% del conjunto de las industrias creativas europeas. En 2012 el gasto medio per cápita en I+D en las megarregiones fue de 618€ (por 374€ en los territorios externos a estas).

3. En relación con la dimensión de sostenibilidad, entre 1992 y 2012 han crecido tanto el consumo de energía (22%) como las emisiones de gases de efecto invernadero (4%), pero ambos indicadores lo han echo por debajo de los aumentos de PIB y de población. El notable crecimiento del PIB per cápita ha implicado solo una ligera caída en el índice de conectividad ecológica en el territorio de las megarregiones, resultando por lo tanto un incremento moderado de la eficiencia territorial (la medida que relaciona crecimiento económico con preservación de la calidad de los ecosistemas).

4. Finalmente, si se aplica el índice sintético de bienestar de la OCDE, el espacio megarregional presenta valores superiores en los territorios externos en 9 de las 11 dimensiones del índice, aunque con fuertes desigualdades estructurales entre las redes urbanas del norte y del sur, y con impactos también muy desiguales de la crisis.

4. Los retos de la megarregión Barcelona-Lyon, en contexto y en perspectiva

Los anteriores son algunos datos de carácter general. Merece la pena realizar algunas consideraciones específicas sobre la megarregión Barcelona-Lyon. De entrada, su caracterización en perspectiva comparada y evolutiva. Barcelona-Lyon es la red urbana que se sitúa más cerca de los valores promedios —en relación con el conjunto de las 12 megarregiones europeas— en

un número más elevado de indicadores. Es exactamente la sexta en superficie y población (89.000 km², 27,3 millones de habitantes). Ocupa también valores promedios en PIB per cápita, inversión e innovación (patentes x millón de habitantes) y se sitúa un poco por debajo en I+D. El valor más preocupante lo hallamos en la dimensión laboral: Barcelona-Lyon es la undécima megarregión en intensidad de empleo (con 397 ocupados por mil habitantes), y con una caída del 9,4% entre 1992 y 2012, debido, sobre todo, al fuerte impacto de la crisis en las áreas metropolitanas del sur.

Más allá de esta caracterización inicial, el artículo “Factores estratégicos de la megarregión Barcelona-Lyon en el contexto europeo” de este número de *Papers* realiza un estudio exhaustivo de la megarregión Barcelona-Lyon. Destacan dos propuestas analíticas que merece la pena poner en contacto. Por una parte, cuando se ponen en juego un conjunto de variables clave (económica, social, ambiental y urbana), las megarregiones europeas tienden a agruparse en cuatro grupos que expresan modelos de desarrollo diferenciados. La megarregión de Barcelona se inscribe en el grupo tercero con indicadores medios de productividad, innovación y consumo energético. El reto, claramente, es mejorar y convergir con las redes urbanas del grupo 2 (Frankfurt-Stuttgart y Praga). Con el fin de identificar bien los factores necesarios de desarrollo, sin embargo, es preciso atender a una segunda realidad: los impactos de la crisis y el nivel de resiliencia mostrado. La tabla 2 pretende expresarlo mediante el cruce de dos variables: la intensidad de la crisis (caída anual del PIB per cápita) y la duración de la crisis (periodo de recuperación de tasas de crecimiento). Las megarregiones más resilientes son aquellas donde la crisis se manifestó con intensidad y la reactivación ha sido rápida en el tiempo, especialmente Berlín, Frankfurt-Stuttgart y Amsterdam-Bruselas-Amberes; también París, Praga, Viena-Budapest y Roma-Milán-Turín presentan índices de resiliencia importantes. En el otro lado, Londres, Barcelona-Lyon, Madrid, Lisboa y Glasgow-Edimburgo han sido menos resilientes, con periodos de recuperación mucho más lentos.

Así pues y muy en síntesis, se puede afirmar que la megarregión Barcelona-Lyon es hoy una red urbana con valores promedios en sus principales dimensiones, donde, sin embargo, el impacto de la crisis ha puesto al descubierto un patrón en el que las vulnerabilidades han predominado sobre la resiliencia, en términos comparativos. Sobre esta base pueden dibujarse, en forma de reto, las prioridades clave que habría que impulsar con el fin de hacer de Barcelona-Lyon una red más resiliente; una megarregión próspera, inclusiva y sostenible

- Prioridad 1. Transitar hacia un modelo de desarrollo económico más intensamente orientado a la industria, el conocimiento y la creatividad. Se trata, sobre todo, de impulsar la inversión en investigación e innovación, que se encuentra por debajo de la media de otros territorios con niveles de riqueza per cápita similares.

- Prioridad 2. Transitar hacia un modelo de cohesión social vertebrado por un incremento sustancial del empleo de calidad, así como por servicios públicos universales y políticas activas de inclusión con capacidad de superar las vulnerabilidades generadas por la crisis.

- Prioridad 3. Transitar hacia la reconstrucción de las condiciones territoriales necesarias para un crecimiento inclusivo. Avanzar hacia políticas de equidad urbana, hacia entornos urbanos de alta calidad, den-

sos y bien conectados, con mixtura social y funcional.

- **Prioridad 4.** Transitar hacia el desarrollo sostenible, hacia una economía baja en carbono, a través del cambio energético (renovables y menor intensidad energética) y de una movilidad pública y colectiva vertebrada por sistemas de transporte que vayan tramando de forma eficiente la red policéntrica de metrópolis.

Este cuadro de prioridades requiere la redefinición de los actuales marcos institucionales, con el fin de impulsar las políticas públicas necesarias. Es necesario fortalecer la gobernanza de proximidad, la lógica multinivel y los mecanismos de democracia abierta. La complejidad de las cuestiones a abordar debería implicar una apuesta clara por situar más capacidad de decisión y de gestión en el territorio. Gobiernos municipales fuertes, con autonomía política y recursos económicos suficientes para promover agendas de cambio socioeconómico, urbano y ecológico. Gobiernos municipales que, por otro lado, deben estar presentes en redes de coordinación horizontal y de gobernanza multinivel. Las ciudades deben cooperar entre ellas: Barcelona, Lyon, Tolosa, Montpellier, Valencia... tienen hoy un potencial cooperativo aún inexplorado en muchos aspectos de las agendas municipales.

A su vez, los gobiernos locales no pueden permanecer ajenos o ser simples brazos ejecutores de las políticas europeas. La UE debe reforzar su agenda regional y urbana, pero tiene que hacerlo desde la plena implicación de las ciudades y las áreas metropolitanas. Y desde procesos abiertos a la ciudadanía. El carácter complejo de los retos no tiene que comportar ningún tipo de involución tecnocrática en el gobierno del territorio. Las transiciones señaladas piden cambios actitudinales y culturales que hay que construir desde la implicación de la gente, barrio a barrio; ciudad a ciudad. En síntesis, es preciso seguir construyendo un nuevo municipalismo en red, una gobernanza metropolitana más potente y democrática, y una agenda regional y urbana europea forjada de bajo arriba y en clave democrática.

LA MEGARREGIÓN: UNA NUEVA UNIDAD DE ANÁLISIS ECONÓMICO-TERRITORIAL

Joan Marull
Vittorio Galletto
Elena Domene

1. Las redes de ciudades

Las ciudades no son elementos aislados, sino que se conectan entre sí para formar sistemas y redes. Tradicionalmente, los sistemas urbanos se han estudiado desde un punto de vista jerárquico (Christaller, 1933). De acuerdo con esta aproximación, las dimensiones urbanas reflejarían la existencia de una jerarquía de bienes y servicios, lo que expresaría el tamaño del mercado. No obstante, estudios posteriores han demostrado que algunas estructuras urbanas son una mezcla de estructuras jerárquicas (verticales) y no jerárquicas (horizontales), en forma de “redes de ciudades” (Boix y Trullén, 2007).

Las redes de ciudades se han definido como un conjunto de relaciones funcionales entre centros complementarios o similares, relaciones que permiten la aparición de econo-

mías de especialización (división del trabajo) o de economías de sinergia (cooperación e innovación) (Pred, 1977). En estas redes, las ciudades se benefician de las ventajas económicas que se derivan no solo de su propia dimensión urbana, sino también de la eficiencia de toda la red de relaciones.

Así, el paradigma de las redes de ciudades sugiere implícitamente extender el objeto de análisis más allá no solo de las ciudades, sino también de las respectivas áreas metropolitanas. La importancia de este cambio de escala es fundamental para ayudar a conseguir resultados positivos en términos de eficiencia económica y, probablemente, de cohesión social y de calidad ambiental.

Las fuerzas que explican —y empujan hacia— la aglomeración de la población y de la actividad económica surgen de las ventajas que los agentes económicos obtienen como consecuencia de una localización con proximidad a otros agentes (Trullén, *et al.* 2013). Entre estas ventajas se pueden diferenciar las que se generan por la aglomeración de producción dentro de la empresa (las economías internas), y las que se generan fuera de la empresa (las economías externas). De las economías externas distinguimos: las economías de localización, las de urbanización y las de red.

Las economías de localización generan ventajas que se derivan del emplazamiento concentrado de empresas que realizan actividades parecidas, y por lo tanto del hecho de tener acceso a un mercado de trabajo ya formado, con proveedores especializados, con conocimiento sobre el sector compartido en el territorio. Es decir, están relacionadas con la especialización productiva.

Las economías de urbanización provienen de la interacción con otros sectores y del ambiente urbano en general, por lo tanto es importante la dimensión del mercado, la diversidad productiva y también diversidad social, que facilitan la innovación, así como la presencia de importantes bienes públicos (centros de enseñanza, I+D, transporte, etc.). Es decir, están relacionadas con la diversidad.

Por último, las economías de red se derivan de la organización de la producción en el espacio y del efecto de ‘masa crítica’ que consiguen las ciudades al interactuar funcionalmente, así como de los intercambios materiales y de conocimiento entre los nodos que forman parte de la red.

Las economías que se acaban de presentar se relacionan con el modelo de ciudad y la forma urbana, tal y como se presenta en la figura 1. En primer lugar se distingue la ‘ciudad taylorista’, propia de finales del siglo XIX y principios del XX, en la que las ventajas en la producción se obtienen internamente en las empresas mediante la máxima división del trabajo. En segundo lugar la ‘ciudad fordista’, propia del periodo entre los años cuarenta y los setenta del siglo pasado, en el que la producción se basa en grandes producciones realizadas en grandes establecimientos para obtener economías de escala internas en las empresas. En ambos casos, el modelo de ciudad es el de la ciudad monocéntrica, que va creciendo a medida que los establecimientos productivos crecen y absorben a más trabajadores.

El paso a la ‘ciudad flexible’ (figura 1) supone un cambio importante. A partir de los años 70 el aumento en la renta disponible en los países occidentales hace que los consumidores aumenten su preferencia por productos no estandarizados y diferenciados, de manera que el modelo fordista es superado por el modelo de producción flexible que permite realizar series cortas y adaptadas a

los gustos particulares y cambiantes. Con este modelo de producción las economías externas a las empresas son más eficientes y el modelo de ciudad evoluciona hacia estructuras donde no hay un único centro (la ciudad policéntrica), donde pueden existir diferentes centros con especializaciones parecidas (economías de localización).

Finalmente, a finales del siglo XX aparecen la ‘ciudad del conocimiento’ y la ‘ciudad creativa’, donde tanto la necesidad de adaptarse a los gustos del consumidor como las nuevas técnicas de producción hacen que el conocimiento y la creatividad se conviertan en factores de producción clave. En este caso las economías externas que aportan competitividad son las de localización pero también las de diversidad, de ‘fertilización cruzada’ entre sectores y actividades, y el modelo de ciudad es el de la ‘red de ciudades’, con un área metropolitana todavía más extensa.

Es preciso hacer notar que, en esta evolución, la delimitación de la ciudad, de la metrópolis, se va complicando, pasando de una ciudad monocéntrica claramente definida a una ciudad policéntrica, posteriormente a un área metropolitana, más adelante a un conjunto de ciudades en red y, finalmente, a lo que denominamos una megarregión.

2. De la metrópolis a la megarregión

¿Qué sucede cuando las economías externas, espacialmente móviles, superan los límites de la ciudad metropolitana? Una vez más, los límites de la metrópolis necesitan redefinirse para abarcar una escala supramunicipal más extensa. La idea de estructura urbana transmetropolitana se remonta a la primera mitad del siglo XX y se inició en el campo de la planificación urbana.

En la década de 1930, después de un debate entre el pensador norteamericano Lewis Mumford y el director del Plan de la región de Nueva York, Thomas Adams, se conformaron dos maneras de entender el crecimiento de las ciudades (Lang y Nelson, 2009). Adams consideraba que las ciudades mantendrían la forma del siglo XIX, incluso a medida que crecieran hasta los 10 o 20 millones de habitantes y se extendieran a 50 kilómetros o más del centro. En cambio, Mumford previó un cambio radical en la estructura metropolitana, lejos de una metrópolis monocéntrica, en el sentido de una red más dispersa de ciudades y pueblos situados en un espacio vasto pero integrado, que denominó región urbana. Este concepto de región urbana es el progenitor de la megalópolis.

Aunque la noción de megalópolis fue muy influyente en la década de 1960, el concepto tuvo un impacto poco importante fuera de la esfera académica. No obstante, el rápido crecimiento de las relaciones económicas a partir de la década de 1990, con el fin de los grandes bloques y el crecimiento de los países de Asia y de América del Sur, ha hecho recuperar el interés en el estudio de estas grandes regiones densamente pobladas. Por ejemplo, en el año 1993 Kenichi Ohmae afirmaba que el estado-nación se había convertido en una unidad de organización de la actividad humana y económica ‘no natural’, incluso disfuncional, en un mundo sin fronteras y que, por lo tanto, tendría que ser reemplazado con lo que él denominó estados-región (Ohmae, 1993).

Los estados-región se convierten en zonas económicas ‘naturales’, y pueden caer dentro de las fronteras nacionales o no. Un estado-región tiene que ser lo bastante grande para proporcionar un mercado atractivo y justificar funcionalmente infraestructuras de comunicación y de transporte (al menos