

**Lawrence A. Herzog**, *Where North Meets South. Cities, Space and politics on the U.S.-Mexico Border*. Center for Mexican American Studies, University of Texas at Austin, 1990.

**Por Tito Alegría\***

LA frontera entre México y Estados Unidos ha sido un *tema nacional* para los mexicanos desde su demarcación el siglo pasado; para los estadounidenses lo es, recién, desde la pasada década. La mayor importancia reciente de la frontera para políticos y académicos de ambos países se debe a las situaciones que ha desatado el gran crecimiento económico y de población de la zona. Más específicamente, la industrialización y la urbanización crecientes que involucran a ambos lados de la frontera han multiplicado políticas nacionales y publicaciones de diversa índole sobre la frontera.

A pesar de que ese crecimiento económico y de población se ha concentrado en ciudades, la urbanización y la estructura urbana son de los temas que menos atención han recibido. Los estudios se centraron en aspectos sectoriales antes que en los espaciales. Por esta circunstancia es relevante la publicación del libro del señor Herzog que aquí comentamos.

El trabajo se compone de ocho capítulos. El primero y el último son la introducción y las conclusiones respectivamente. En el capítulo dos se discute el rol de la frontera y sus cambios a lo largo del siglo, visto desde el enfoque de la geografía humana; en el tres, se describen las condiciones que, a juicio del autor, son importantes para el estudio de la urbanización y la política espacial en las regiones fronterizas de México y Estados Unidos;

en el cuatro, en una menor escala espacial, se describen y contrastan de manera general las estructuras internas de las ciudades de ambos países. Los tres capítulos siguientes contienen una caracterización de la estructura socioespacial de cada integrante del par binacional de ciudades vecinas Tijuana-San Diego; además, se discuten sus relaciones espaciales de mercado, sus externalidades urbanas internacionales (o efectos mutuos debidos no al mercado sino a la adyacencia geográfica), y las diferencias entre ambas ciudades en los procesos de política y planificación urbanas, en las escalas nacional y local. En el capítulo de conclusiones se condensa el objetivo y tesis central del libro: propone un esquema síntesis de estructura biurbana, al cual denomina "metrópoli trasfronteriza", generalizable para todos los pares binacional de ciudades fronterizas vecinas. A

\* **Tito Alegría**. Investigador del Departamento de Estudios Urbanos y del Medio Ambiente de El Colegio de la Frontera Norte. Se le puede enviar correspondencia a: Blvd. Abelardo L. Rodríguez, núm. 21, Zona del Río, Tijuana, Teléfonos: 300411, 300412, 300413, 300418.

esta estructura la considera como una unidad con una integración basada en las relaciones existentes entre los dos miembros del par binacional de ciudades adyacentes. El esquema lo construye generalizando los rasgos observados en el caso Tijuana-San Diego.

Este libro es importante por varias razones. Una de ellas, como ya dijimos, es que esta publicación es una de las pocas que se ocupan sobre asuntos urbanos de esta frontera. Otro valor de la publicación es haber propuesto una interpretación de la estructura intraurbana fronteriza. También es importante porque contiene tres temas de mucha actualidad relevantes para el entendimiento de las ciudades de la frontera: el primero es el debate sobre la convergencia/integración o divergencia/independencia de la dos sociedades que se juntan en la frontera; el segundo, relacionado con el primero, es si las relaciones existentes entre ambos lados de la frontera -que bajo la óptica del autor sustentan la integración— son producto de sus diferencias o de sus similitudes; y el tercero, si para las ciudades fronterizas son posibles y necesarias políticas elaboradas de manera binacional. Un último aspecto que es necesario resaltar es el empeño del autor por no cobijarse en las cómodas seguridades de una teoría en particular, poco potentes para entenderla realidad fronteriza. Transita, más bien, por mezclas de conceptos y métodos de manera no totalmente consolidada, pero más creativa y compleja. Construye un enfoque de geografía humana, inductivo en el método, ecléctico en su mixtura teórica al involucrar elementos de economía política neomarxista junto con aquellos de la sociología ecológica de vertiente funcionalista; y sesga su análisis privilegiando las inercias culturales en la historia, en la cual cultura comprende incluso las maneras en que se materializan los mercados urbanos.

Un logro importante del libro es la introducción de diferentes escalas en el análisis de los aspectos que determinan las funciones de la frontera y de sus cambios, desde la globalización del capitalismo hasta las externalidades interurbanas. Sólo recientemente, con la adquisición de nuevas funciones, la frontera constituye un factor complejo de atracción locacional tanto para personas como empresas. Las ciudades fronterizas han basado su crecimiento en este factor.

En contraste, sus argumentaciones se debilitan al resaltar las similitudes, antes que las diferencias, en la explicación de la estructura urbana binacional y sus cambios. Por ejemplo, considera que la migración internacional es la causa del poblamiento de, también, las ciudades fronterizas de Estados Unidos. Asimismo, cuando se pregunta si existe un “sistema social trasfronterizo” que crea una *comunidad* de intereses alrededor de la frontera, da una respuesta afirmativa implícitamente al construir la definición de “metrópoli trasfronteriza”. Pero debemos dudar de esa respuesta afirmativa en vista de las grandes diferencias y discontinuidades entre las contiguas ciudades fronterizas, dudar de una integración urbana binacional.

### ¿Integración y Convergencia?

Para el autor, esta frontera tiene dos tipos de funciones, que son antagónicas e intrínsecas. La primera, dividir dos culturas y dos estructuras urbanas, reproduciéndose en la frontera los respectivos, y diferentes, patrones nacionales. La segunda función es unificar de manera ecológica y social ambos lados de la frontera; a lo largo del libro se trata de argumentar cómo estos elementos de unificación sustentan el fenómeno que califica como “metrópoli trasfronteriza”.

La primera función constata las diferencias de los patrones espaciales y políticos entre ciudades de ambos lados de la frontera. En este sentido, cada localidad fronteriza se parece más al resto de las ciudades de su país que a su vecina del otro lado del límite internacional, tanto en su estructura espacial como en su proceso de cambio. Estas diferencias las define como elementos de “fricción” o confrontación entre el norte posindustrial y el sur en proceso de industrialización.

Hecha la conceptualización del rol divisor/diferenciador, surge la pregunta de cómo entender la porosidad de la frontera a las relaciones existentes entre ambos lados de ella. Para Herzog, el rol divisor ha sido relativamente estable en el tiempo, pero la porosidad es propia más bien de la segunda mitad de este siglo, y se ha acentuado recientemente con la instauración del sistema mundial del capitalismo. Esta permeabilidad fronteriza es materializada por los flujos de personas, bienes, capital y condiciones ambientales entre los pares binacionales de ciudades vecinas, que ocurren principalmente por la proximidad trasfronteriza. Estos flujos-relaciones constituyen la unificación-integración ecológica y social entre ambos lados de la frontera. La proximidad es el principal catalizador de integración dentro del sistema ecológico trasfronterizo. Esta integración la define como “fusión” entre los integrantes del par binacional de ciudades vecinas, es decir, como la yuxtaposición o traslape de estructuras urbanas adyacentes.

Este esquema es discutible en algunos aspectos. A lo largo del siglo, si bien los flujos de relaciones se han incrementado en términos *absolutos*, ha decrecido su participación *proporcional* en la estructura urbana en cada lado de la frontera. En otras palabras, la frontera no es más porosa para la ciudad en la segunda mitad de este siglo, y su rol divisor/diferenciador es más importante en décadas recientes que al principio de siglo.

Desde el lado mexicano se sienten tres tipos de frenos transfronterizos:

i) tanto la migración como el comercio internacionales han tenido más frenos legales de Estados Unidos en décadas recientes, principalmente en cada baja del ciclo económico norteamericano; ii) las diferencias en precios y salarios se han incrementado en desmedro del lado mexicano, sobre todo en la década de los 80, haciendo que, proporcionalmente, en las ciudades el consumo de productos locales y nacionales aumente y el de los internacionales disminuya, y iii) es cada vez menor la proporción de habitantes

del lado mexicano que pueden cruzar legalmente a Estados Unidos: por ejemplo, en Tijuana pueden hacerlo menos de la mitad de los habitantes, lo que es una fuerte limitante al establecimiento de una relación interurbana con bases diarias. Del lado norteamericano, el autor considera a los mexicoamericanos como los agentes de la integración urbana binacional. Se estaría cerca de la realidad cuando se dice que éste es el único grupo social con integrantes que vienen al lado mexicano por actividades diferentes que el turismo. Sin embargo, en San Diego los mexicoamericanos comprenden menos del 15% de la población total, y muchos de ellos vienen tan sólo como turistas. Dentro de otros grupos étnicos de San Diego, gran parte de las personas ni siquiera conocen Tijuana, a pesar de que pueden cruzar la frontera sin obstáculo legal alguno. Como vemos, los frenos o inhibiciones de ambos lados han impedido que los flujos interurbanos se incrementen de manera proporcional con el crecimiento de la población, y a su vez, han permitido que sea mínima, o aún, que disminuya, la yuxtaposición de vecinas estructuras urbanas diferentes. Se podría comprobar que en 1930, más que ahora, cada par binacional de ciudades se acercaba más a conformar una unidad metropolitana. Con el incremento de las diferencias económicas entre ambos países a lo largo del siglo, el flujo trasfronterizo se ha incrementado en términos absolutos y sólo en algunos sectores; pero en términos relativos ha disminuido, y por ello las ciudades fronterizas contienen cada vez más elementos correspondientes a las estructuras urbanas del propio país.

En contraste con la visión de Herzog, podemos afirmar que los flujos interurbanos binacionales son producto de las *diferencias* entre ambos países y, que en el espacio fronterizo, son multiplicados por la *adyacencia* urbana binacional. Los flujos son el medio de una relación, pero no son idénticos a integración. En el contexto fronterizo integración, como sustento de la "metrópoli trasfronteriza", supondría dos estructuras urbanas históricamente diferenciadas, coludidas en una unidad sistémica caracterizada por nexos transitivos y recíprocos (mutua determinación) y, en consecuencia, con respuestas con sentido similar en ambas estructuras ante impulsos externos. Si los nexos sistémicos se establecen entre los sectores neurálgicos de ambas estructuras urbanas (que en San Diego son la inversión militar e inmobiliaria, y en Tijuana la maquiladora y parte del sector terciario), integración supone, en el tiempo, convergencia de las estructuras en términos de la teoría del crecimiento urbano. Sin embargo, las relaciones que "fusionan" ambas estructuras urbanas significan -o son producto de- diferencias y tienen asimétrica participación estructural comparando ambos lados de la frontera, y en el tiempo sustentan la divergencia en el crecimiento, de lo contrario no se podrían mantener o aumentar las relaciones.

El otro elemento estructural que permite las relaciones entre el par binacional de ciudades es su adyacencia geográfica. En realidad este elemento es un catalizador que multiplica los nexos, no la causa principal de

ellos. Si fueran el motor de las relaciones, existirían pares binacionales de ciudades vecinas en cada cruce fronterizo entre países de similar desarrollo económico -como entre los de América Latina. Pero entre estos países sólo se encuentran poblados bastante pequeños cuya función espacial es dar servicios a los flujos económicos y de población entre territorios a escala nacional y no a escala urbana. La adyacencia geográfica interurbana permite la transitividad recíproca en la dimensión ambiental de la ecología, pero poco en la social. Los nexos económicos, por su parte, se sustentan en la asimetría estructural (como el propio autor lo asienta) que genera la dependencia de una porción de la estructura urbana del lado mexicano respecto de la del lado estadounidense.

Como correlato, las respuestas estructurales ante impulsos externos al par binacional de ciudades son diferentes en cada lado de la frontera; el lado mexicano responde tanto a impulsos de su país como del vecino, y el lado norteamericano sólo a impulsos de su propio país. No hay transitividad sistémica general, no hay unidad estructural, no hay convergencia, no hay destino urbano común. La “metrópoli trasfronteriza” sólo existirá cuando las diferencias estructurales entre ambos países se adelgacen.

Para la política urbana fronteriza es relevante establecer si estamos ante una o ante dos metrópolis. Un aporte importante del libro es haber reconstruido conceptualmente los dos sistemas de toma de decisiones y praxis políticas de los agentes privados y públicos, en cada estructura urbana de ambos lados de la frontera. Las recíprocas externalidades urbanas binacionales, producto de la adyacencia geográfica, no han sido tomadas en cuenta en las políticas sobre cada ciudad. La coexistencia en el espacio binacional no ha sido internalizada en las decisiones políticas urbanas individuales porque son materia de diplomacia internacional, porque la toma de decisiones urbanas son principalmente locales en Estados Unidos y nacionales en México, y porque hay diferencias en las percepciones de los problemas y en los objetivos urbanos. Para el autor, ante una “metrópoli trasfronteriza” es necesaria una política urbana integrada para internalizar en los agentes económicos los costos de las externalidades; pero su posibilidad es incierta -continúa el autor— dadas las diferencias de los sistemas políticos entre ambos países; además, duda de su conveniencia en vista de los diferentes objetivos que surgen de la asimetría entre ambos lados de la frontera aún en presencia de la gran intensidad de mutuas externalidades. Quizá J. Friedmann tenga razón cuando dice que la relación económica entre dos comunidades no les imprime similares conveniencias.

Aunque podemos estar en desacuerdo con algunos de los postulados del autor, en la extensión de este libro se proponen temas que los especialistas del espacio fronterizo discutirán en los próximos años, sobre todo en vista de los actuales esfuerzos gubernamentales por integrar comercialmente al norte de América. Las funciones de la frontera han sido limitar la integración. Frontera -como límite- e integración son los polos

extremos de un continuo entre los cuales el Tratado de Libre Comercio ubicara a las ciudades fronterizas. El entendimiento de los actuales mecanismos que relacionan a la frontera y su conformación espacial urbana -objetivo de este libro- nos permitirá prospecciones más coherentes y acertadas.

La residencia fronteriza del autor nos permite leer una obra hecha con pasión por el lugar, y florida de matices temáticos y conceptuales que sólo la persistencia de la cotidianidad puede alentar. Su pertinencia, postulados, coherencia, y despliegue de información, la hacen necesaria en cualquier biblioteca especializada en asuntos urbanos y fronterizos.