

*Estructura urbana en ciudades fronterizas: Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa-McAllen, Matamoros-Brownsville,*  
Eduardo Alarcón Cantú,  
Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 2000, 232 pp.

Salvador Corrales Corrales\*

El libro *Estructura urbana en las ciudades fronterizas: Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa-McAllen, Matamoros-Brownsville*, de Eduardo Alarcón Cantú, resume las transformaciones de seis ciudades fronterizas entre dos naciones con distinto grado y tipo de desarrollo económico, cultural y jurídico, entre otros aspectos. El estudio se propone como objetivos identificar los usos del suelo, considerando las actividades predominantes; identificar similitudes y diferencias en la estructura urbana, y por último, establecer y explicar los factores a considerar en la formación de la estructura urbana de dichas ciudades, contribuyendo con ello a la clarificación de los diversos contrastes entre las ciudades estudiadas.

Eduardo Alarcón Cantú realiza la interesante tarea de encausar los procesos urbanos de dichas ciudades en la lógica del conocimiento abstracto que estos procesos han generado; en otras palabras, como en toda investigación científica, polemiza

con las corrientes de pensamiento para ver cuál de las teorías explica mejor el desarrollo urbano de las ciudades estudiadas. Una amplia y profunda discusión al respecto puede verse en esta obra, que inicia con los enfoques teóricos como el ecológico, la economía espacial y la marxista hasta abordar los modelos particulares de especialistas que han caracterizado a las ciudades fronterizas entre Estados Unidos y México.

En estas tres corrientes teóricas se suscriben varios modelos de ciudades que se desprenden de las formas de uso del suelo urbano y la dirección de su crecimiento, que compagina comercio, servicios, instalaciones industriales y residenciales y ejes viales que conectan las distintas áreas de la ciudad. Así, tiene que mencionar el modelo *concéntrico* propuesto por los sociólogos de la Universidad de Chicago encabezados por Ernest W. Burges, cuyo trabajo fue realizado en 1925 y ha servido de modelo para posteriores interpretaciones y procesos de planeación urbana. Apunta el modelo *sectorial* pro-

\*Investigador de El Colegio de la Frontera Norte de la Dirección Regional de Monterrey y estudiante del Doctorado en Ciencias Sociales por la Universidad Autónoma de Sinaloa. Dirección electrónica: corrales\_s@hotmail.com.

Reseña recibida en enero de 2001.

puesto por Homer Hoyt en 1939, y el de centros *múltiples*, realizado por los geógrafos Chauncy Harris y Edward Ullman alrededor de 1945. Estos autores, por mencionar sólo algunos, forman parte de la corriente ecológica del urbanismo.

Dentro de esta corriente el autor destaca el enfoque de Berry y Casarda en las ciudades del tercer mundo en el que las variables centrales de análisis son la organización y la población; este punto de partida conduce a explicar el crecimiento de las ciudades del tercer mundo como una consecuencia determinada por las tasas de crecimiento de la población y los acelerados procesos migratorios. La particularidad de esta interpretación orienta hacia una explicación de las ciudades fronterizas, pero no las explica en su totalidad.

El enfoque de la economía espacial se deriva del modelo de J. H. von Thünen. Para este modelo, los usos de tierras agrícolas de los alrededores de las ciudades se agrupan en patrones predecibles que constituyen mercados de los bienes producidos por esas tierras. Alarcón Cantú nos recuerda que este enfoque se basa en la oferta y la demanda de usos del suelo y que su principal pionero fue Richard M. Hurd, quien estima que los valores del suelo se determinan de acuerdo con las diferencias en productividad y accesibilidad. De esta corriente de pensamiento se obtuvo que los valores más altos del suelo urbano son los del centro de la ciudad, los cuales disminuyen conforme se alejan de éste; lo mismo ocurre con los terrenos aledaños a las vialidades principales, que reducen su valor conforme se alejan del centro.

Respecto a la corriente marxista, analizada por el autor, éste señala que Manuel Castells es uno de los más prestigiados teóricos, quien dice que las variables principales de esta corriente son el modo de producción y la plusvalía, las cuales se expresan en el desarrollo de las ciudades. El autor aquí hace explícitas las críticas sobre esta corriente; según éstas, la corriente marxista basa su análisis en la economía y no considera otras variables, como la cultura y los movimientos sociales, entre otras. Incluso lleva este análisis hasta los acontecimientos recientes de debacle del fordismo, que dio paso a una producción flexible, con un impacto en la organización industrial urbana distinta a la del pasado.

El trabajo también destaca las aportaciones de Oscar Yujnovski para las ciudades latinoamericanas. Para Yujnovski, los problemas urbanos de las ciudades latinoamericanas deben atribuirse a la especificidad de su desarrollo histórico y a las características del proceso de acumulación en el mundo. Encuentra que estas ciudades tenían una distribución concéntrica propiciada por una estratificación sumamente rígida. "El uso privado de la tierra al principio era concedido a los primeros pobladores a través de mercedes, y después el cabildo, principalmente, asumió la responsabilidad de la organización de la ocupación del suelo"; en cambio, el modelo descriptivo de Griffin y Ford que el autor nos resume en su discusión teórica, contempla el tipo de cultura y nivel de desarrollo de estos países.

Para las ciudades fronterizas, en el libro se analiza una serie de modelos, como el de Gilderslee, el único autor que ha estudiado



las ciudades estadounidenses de las cuales se ocupa este análisis, y su conclusión consiste en que hay claras diferencias culturales en ambos lados de la frontera que se traducen en usos de suelo urbano. De igual forma nos presenta los modelos de Hoffman, que comprende un estudio comparativo entre Tijuana y Ciudad Juárez; el de Daniel Arreola y James Curtis, y el de la metrópoli fronteriza de Lawrence Herzog, que compara a Tijuana con San Diego; en este último Herzog observa que mientras Tijuana tiende hacia una conformación monocéntrica, San Diego posee más de doce desarrollos comerciales, industriales y de servicios fuera del centro comercial.

Esta parte reseñada son apenas pinceladas de lo que Alarcón nos ofrece en su libro. Las conclusiones de su obra rompen con los cánones de la investigación científica, como resultado de ceder la palabra a los autores en que se basó para escribir su parte teórica. Sin embargo, afirma que las teorías generales aludidas son excluyentes en sus proposiciones fundamentales. Aunque no lo incluye en el diagnóstico de las corrientes teóricas y modelos, señala que sería difícil explicar la ciudad actual sin tomar en cuenta el impacto del automóvil y las diferencias en el nivel de desarrollo de las ciudades de ambos lados de la frontera.

#### *Técnicas, historia y resultados fundamentales*

La evidencia empírica que nos ofrece Alarcón, utiliza como indicadores de localización intraurbana el empleo en el comercio y los servicios y la distribución física de la población por niveles socioeconómicos.

Analiza también otras variables que constituyen la infraestructura urbana básica: agua, drenaje, electricidad y pavimento. Las fuentes de información son los censos de población y vivienda respectivos a cada lado de la frontera; la parte mexicana está organizada en áreas geoestadísticas básicas (AGEB) y la estadounidense en grupos de manzanas conocidos como block groups, los cuales guardan cierta correspondencia como método para registrar información censal.

Para detectar las tendencias y concentraciones de "desarrollo urbano", Eduardo Alarcón necesitó del empleo de un indicador que condensara las variables propuestas y también empleó el método de componentes principales; un método de análisis de matriz de correlaciones que reduce a una sola medida las variaciones observadas en cada área geoestadística. El segundo capítulo se compone de la exposición del método con el que se obtiene la información que habrá de conducirlo a la comparación horizontal y vertical de las seis ciudades, es decir, la comparación de las ciudades mexicanas entre sí y de las estadounidenses entre sí (horizontalmente) y contra las ciudades estadounidenses (verticalmente).

El tercer capítulo del libro es una bien documentada evolución histórica de las ciudades fronterizas que parte de la Colonia; pasa por la Reforma; por la guerra con Estados Unidos, que trajo nuevas fronteras y las raíces de los asentamientos actuales; la integración de la economía mexicana y fronteriza hacia el norte, y la etapa reciente. Según datos bien documentados en esta obra sobre la historia de lo que ahora es la

frontera de México con Estados Unidos, las poblaciones en la cuenca del río Bravo se encontraban aisladas del centro del país y tenían un escaso crecimiento. Para Alarcón, los primeros cambios importantes en las poblaciones asentadas a las orillas del río Bravo se presentan como una consecuencia de la expansión comercial de los países manufactureros. En efecto, lo anterior lo constata con datos de Isidro Vizcaya, quien afirma que el paso de mercaderías se inicia en la segunda década del siglo XIX a través de Matamoros, durante el momento histórico conocido como la congregación del Refugio.

Con la creación de la nueva frontera, después de la guerra entre Estados Unidos y México que concluye en 1848, nacen Brownsville, en ese país, y Nuevo Laredo, en la parte mexicana. La emergencia como potencia comercial e industrial de Estados Unidos hacia finales del siglo XIX, cambia la dirección del comercio para pasar por Nuevo Laredo; el hecho impactó en el crecimiento de esta ciudad, que se fortaleció con la construcción del ferrocarril en 1881. Reynosa, McAllen y su conurbación con Edinburg, Pharr y Mission, por otro lado, pudieron desarrollarse sólo hasta el siglo XX. Reynosa en particular fue impulsada por las obras de riego y la industria petrolera. Así crecieron estas ciudades fronterizas; el tiempo modificó radicalmente los niveles de desarrollo, destacando los contrastes urbanos que Alarcón nos presenta en su estudio con amplio conocimiento y detalle.

Como la estructura urbana tiene su antecedente histórico, el trazo de las primeras calles, avenidas, conjuntos habitacionales y centros comerciales tuvo un impacto

enorme para su desarrollo posterior. El autor muestra cómo, con base en un plano elaborado por E. R. Laroche en 1881 que incluyó a Laredo y Nuevo Laredo, las calles se trazan de norte a sur, con algunas diferencias para la parte mexicana, lo que de acuerdo con Alarcón, queda determinado por la barrera física que representa el río Bravo y las condiciones socioeconómicas de las dos ciudades. En cambio, la traza de la ciudad de Reynosa se hace de forma regular, porque sus calles se orientan con los puntos cardinales formando una cuadrícula uniforme, mientras que Matamoros tiene calles trazadas en línea recta que no se cortan en ángulos rectos.

Brownsville, la ciudad estadounidense que colinda con Matamoros, fue diseñada de una forma muy regular a diferencia de esta última, porque el sentido de las calles es rotado diagonalmente con respecto a los puntos cardinales. McAllen y sus ciudades conurbadas son de asentamientos más recientes, y dado el importante papel de la agricultura, su traza tienen una forma rectangular. Estas características y otras no anotadas aquí por razones obvias, constituyen la zona urbana de las ciudades fronterizas que componen este libro. El autor apunta como conclusión que la construcción de las ciudades del río Bravo tuvieron como fundamento los conceptos teóricos en la Europa del periodo renacentista, y se refiere a las ciudades de ambos lados de la frontera.

Eduardo Alarcón presenta los resultados de la estructura urbana en el capítulo cuatro. Inicia con los de Nuevo Laredo, describiendo los usos del suelo con base en indicadores de nivel socioeconómico. Se-



ñala que Nuevo Laredo se encuentra estrechamente vinculada con su viabilidad principal y que comienza en el cruce internacional, con una franja del nivel socioeconómico intermedio que se extiende aproximadamente cuatro kilómetros hacia el sur, donde se localizan los niveles socioeconómicos más altos. Reynosa es parecida a Nuevo Laredo, de acuerdo con este indicador de uso del suelo. No obstante, Reynosa tiene dos vialidades que pueden considerarse de importancia similar; la salida a Monterrey y la carretera a Matamoros. Alrededor de la última se alojan los niveles socioeconómicos medios y medios altos, según concluye este estudio. Matamoros tiene la misma estructura de distribución de la población según su nivel socioeconómico, considerando la distancia y los accesos a la ciudad. Anota aquí una diferencia importante, los niveles socioeconómicos altos se concentran cerca del centro comercial pero no en las vialidades.

En las ciudades estadounidenses, y en el caso particular de Laredo, su población está distribuida de manera sectorial considerando su nivel socioeconómico, pero los niveles más altos se concentran básicamente en el extremo norte. Este espacio tiene acceso a la carretera con dirección a San Antonio y al puente internacional. En McAllen sus tres niveles socioeconómicos más altos se concentran principalmente a unas calles al norte de la carretera antigua y de las vías del ferrocarril. En Brownsville, la población se distribuye de manera semejante al resto de las ciudades de Estados Unidos y los sectores de altos ingresos no se encuentran cerca del centro comercial; al contrario, son los de más bajo ingreso y

nivel socioeconómico. Alarcón apunta que esta es una gran deferencia en el uso del suelo urbano entre los tres grupos de ciudades fronterizas analizadas.

En la conformación del espacio urbano, el comercio y los servicios desempeñan un papel importante dado el tamaño del espacio que ocupan. Aquí aparecen también los contrastes. De acuerdo con los datos analizados por el autor, en el eje norte-sur tanto de Nuevo Laredo como de Laredo se concentra, respectivamente, el 84 por ciento del empleo comercial, una cantidad similar de establecimientos del lado mexicano, mientras que del lado estadounidense se concentra el 69 por ciento de los empleos y el 67 por ciento de los establecimientos. Mientras tanto, en McAllen y Reynosa, los espacios para el comercio y servicios difieren entre sí dada la conurbación de la ciudad estadounidense. Según el autor, Reynosa tiene un patrón bien definido en cuanto a la distribución de las actividades de comercio y servicios. Por su parte, el patrón de distribución de los espacios del comercio y servicio en Matamoros es muy parecido al de las otras ciudades del lado mexicano; mientras que Brownsville presenta un esquema de distribución de su espacio comercial y de servicios con una relación muy cercana a las particularidades de su vialidad, dicho en los términos del autor.

El uso del suelo para implantaciones industriales, parece registrar patrones semejantes entre las ciudades que se localizan cerca a las vías de acceso, próximas a las carreteras y a las vías del ferrocarril en las afueras de la ciudad. Esto se observa marcadamente en Matamoros, McAllen y

Brownsville. Otro indicador que destaca el autor, y que hace diferente al grupo de ciudades estudiadas, es la densidad de la población. Sus cálculos concluyen que las ciudades mexicanas tienen una mayor densidad poblacional que las de la frontera estadounidense, lo que implica también un patrón distinto para su distribución en el espacio urbano.

Las vialidades son cruciales para el buen desempeño de las ciudades. De acuerdo con conclusiones de Alarcón, la movilización de bienes y personas entre los diferentes espacios urbanos es un factor de importancia fundamental en el funcionamiento de las ciudades. Apunta que esto depende de las características de las vialidades que posea. Entre los grupos de ciudades hay marcadas diferencias de ambos lados tanto en la calidad como en la fluidez de la circulación vehicular. Entre las ciudades mexicanas, la que tiene mejores condiciones viales es Matamoros, como consecuencia de la reciente construcción de un anillo que conecta todas las vías.

La infraestructura básica clasificada, como agua, drenaje, electricidad y pavimento, refleja contrastes importantes en este estudio que comprende a los tres grupos de ciudades. En las ciudades estadounidenses, la cobertura de infraestructura básica es del 97 por ciento, mientras que del lado mexicano es del 59 por ciento. En general, para el lado de Estados Unidos hay una tendencia hacia la descentralización o

suburbanización en la que los sectores de más alto nivel socioeconómico se localizan en espacios periféricos, mientras que en las ciudades mexicanas se concentra más cerca de los centros comerciales y alrededor de las grandes avenidas. Para el autor, la lógica de estos procesos de planeación y desarrollo urbano obedecen a diferencias económicas y capacidad de gasto, que involucra tanto los ingresos personales de las familias como el presupuesto de las instituciones para construir la ciudad.

Entre las conclusiones del autor podemos destacar las siguientes: encuentra que las ciudades fronterizas mexicanas se asemejan más a otras ciudades del resto del país, de la misma manera en que sucede con las ciudades estadounidenses; invita a pensar que la interacción de dos naciones no ha impactado en una nueva estructura urbana que satisfaga a dicha interacción; que los usos del suelo urbano para vivienda tienen un patrón distinto entre los dos lados de la frontera, porque las élites estadounidenses prefieren vivir afuera del centro comercial; que no es posible suponer una evolución de las ciudades mexicanas bajo el modelo estadounidense, que posee más recursos, ni que esto signifique continuar como hasta ahora. En general, los contrastes predominan por sobre las similitudes entre los tres grupos de ciudades en el presente estudio. Una lectura de toda la obra se impone como una necesidad para entender la historia y el presente de estas ciudades.