ACE 15

Electronic offprint

Separata electrónica

IMAGINARIOS URBANOS Y GLOBALIZACIÓN: EUROCENTRISMO Y CIUDADES RED

ADOLFO BENITO NARVÁEZ TIJERINA

ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]. 2011, Año 5, núm. 15 Febrero. P. 49-72

ISSN: [1886-4805](#)

Website access: http://www-cpsv.upc.es/ace/Articles_n15/articles_pdf/ACE_15_SA_12.pdf

UPCommons Access: <http://hdl.handle.net/2099/9847>

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

URBAN IMAGINARIES AND GLOBALIZATION: EUROCENTRISM AND NET-CITIES

Key words: Urban imaginaries, globalization, border conflicts, eurocentric Myth.

Abstract

This research focuses on border cities, from urban imaginaries theory perspective, and intends to characterize them as nodes that materialize in urban forms, architecture and urban arts the conflicts and dramas of border life. These nodes express the phenomena of construction of huge urban spaces in both sides of the border between Mexico and United States of America, as a spatial response of economic globalization. This work tries to answer mainly the following questions: Which is the evolution of the social space in the context of the arising of these gigantic physical structures? In which degree they fuse or fragment now the space that constitutes net cities in their border zones?

IMAGINARIOS URBANOS Y GLOBALIZACIÓN: EUROCENTRISMO Y CIUDADES RED

NARVÁEZ TIJERINA, Adolfo Benito¹

Remisión inicial: 30-6-2010

Aprobación: 3/12/2010

Remisión final: 31-1-2011

Palabras clave: Imaginarios urbanos, globalización, conflictos fronterizos, mito eurocéntrico.

Resumen

Este artículo se interesa especialmente en describir y analizar desde la perspectiva de los imaginarios urbanos a las ciudades red fronterizas como nudo en el que se desarrollan los dramas de los conflictos que son materializados por los habitantes a través de formas de hacer la ciudad, la arquitectura y diversas manifestaciones artísticas. Al tiempo de observar estos fenómenos como una parte significativa de uno más complejo y extenso: el de la conformación de enormes espacios regionales urbanizados en ambos lados de la frontera México-Estadounidense como una respuesta espacial a la globalización de los mercados. Se exploran las relaciones del desarrollo del eurocentrismo como imaginario en el desarrollo de las ciudades red.

1. Introducción: del mito eurocéntrico a la ecumenópolis

Los importantes cambios que ha experimentado el mundo actual tras la expansión desenfundada de un capitalismo de corte neoliberal, parecen ser el efecto esperado de la campaña ecuménica emprendida por occidente desde el sueño renacentista de un orden universal, de un progreso sin límites. El mundo debería, según esta visión, ser el espejo de occidente que, triunfador de la guerra contra los invasores moros y viéndolos correr en desbandada hasta refugiarse allende las fronteras griegas y en el desértico sur del mediterráneo, se nombraba a sí mismo como el modelo para las naciones, *urbi et orbi* de la civilización cristiana, en las ideas de los humanistas que viajarían a través de los mares hasta instalarse en las duras encomiendas, en los aromáticos conventos y en las haciendas esclavistas de unas colonias que no reconocieron al natural con derechos para hablar su lengua y para comunicarse con sus viejos dioses de copal y piedra.

Tal origen en las ideas instalaría la necesidad de un centro del que dependieran unas aculturadas periferias. En teoría económica, tal expansión de los dominios de los viejos

¹ **Adolfo Benito Narváez Tijerina:** Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Nuevo León. Av. Universidad, s/n, Ciudad Universitaria, San Nicolás de los Garza, N.L. 66451, México. Email de contacto: adolfonarvaez@gmail.com

imperios, supondría haber rebasado la inexorable ley de los rendimientos decrecientes del capital, instalando un “allá afuera” del cual pudiera echarse mano para traer las materias primas necesarias para la opulencia de las viejas capitales.

Es una verdad establecida de la historia que ha tomado como base la teoría marxista y se ha edificado con la argamasa positivista, el que la raíz de la industrialización europea que diera inicio en la época de las luces estaría fundada en el capital acumulado a partir del siglo XVI de imperios y colonias en ultramar; por comerciantes que apuntalaron con su dinero a las monarquías absolutas a cambio de títulos de las brillantes cortes, repletas de arte y de intrigas, por la acumulación originaria fruto de la baja natalidad –comparada con la de otras regiones del mundo- de las familias campesinas europeas, lo que les permitió un margen de ahorro sobre el diezmo, los impuestos y los arriendos pagados a los terratenientes².

Esta verdad luego ha llevado a los historiadores y a los filósofos a suponer que debería haber valores en la civilización europea que desencadenarían esa fuerza de progreso y orden sobre el mundo y que alcanzaría, tarde o temprano, a todos los rincones del orbe, extendiendo estos valores por encima de la pasividad y la barbarie de los pueblos sometidos. Esta idea empezaría a enhebrarse durante el siglo XVIII a través de los trabajos de Adam Smith, Thomas Malthus y David Ricardo que imaginaron una Europa activa y creadora de fuerzas civilizadoras, que tenía la virtud del ‘desarrollo capitalista como “progreso”, de Occidente como “progresista” y de Asia (y en consecuencia también de África y América Latina) como “atrasada” y “despótica” (Marks, 2006: 17).

La fuerza del mito eurocéntrico³ ha acaparado las mentes más ilustres de la academia, de la política y de las artes y ha penetrado fuertemente las mentalidades de los habitantes del mundo, hasta el punto de no poder imaginar una historia sin Europa en el centro, con lo que se ha convertido en una metahistoria, un tamiz forzoso por el que ha de hacerse pasar a la verdad histórica local. La culminación de esta visión condujo hacia la formulación (probablemente desde la postguerra de la Segunda Guerra Mundial, pero evidentemente con raíces hasta la visión expresada en los escritos políticos y cartas de Thomas Jefferson, padre de la nación estadounidense) de una imagen en la que si la historia comenzaba en una Europa activa y

² Es opinión de Max Weber (1864-1920) que entre las razones que explicarían el “ascenso de Occidente” estarían factores ambientales, tecnológicos, político militares y demográficos, ya que durante largos períodos de la historia europea previa a la industrialización, presiones de muchos tipos llevaron a las familias campesinas a contraer matrimonio a más avanzada edad que las familias asiáticas, africanas o americanas, lo que limitaría su fertilidad, con lo que habría menos hijos y por lo tanto un ambiente demográfico favorable para la acumulación del capital. Informaciones recientes sobre China y otros países asiáticos, sugieren que por otros medios, las familias de estos países limitaron el número de sus miembros, llegando a una situación de desarrollo mayor que la europea al menos hasta 1800.

³ El “Mito Eurocéntrico” y su desarrollo a través de la historia de Occidente ha sido la preocupación de algunos pensadores entre los que podemos destacar a Braudel (1984), Samir Amin (1989), Blaut (1993), Appleby, Hunt y Jacob (1998), Marks (2007), entre otros. Este último autor adelanta una definición del mito, a través de la que “algunos críticos sostienen que la visión eurocéntrica del mundo ve en Europa el único agente activo de la historia del mundo, su único ‘manantial’. Europa es activa; el resto del mundo, pasivo. Europa hace la historia; el resto del mundo no tiene historia hasta que entra en contacto con Europa. Europa es el centro y el resto del mundo, su periferia. Sólo los europeos son capaces de iniciar cambios y promover la modernización; el resto del mundo es incapaz.” (Marks, 2007: 24). El autor sostiene que este mito permea ahora la visión, acciones y los proyectos políticos de los países desarrollados.

creadora de valores, culminaba en los Estados Unidos de América y, anclándose en su visión y valores, a la historia del mundo⁴.

Ello tiene evidentemente una contra cara, y es la de que si toda la historia está fundada en la incorporación de los valores de Occidente, el resto del mundo tendría que ser indolente, pasivo e incapaz de gestar por sí mismo una visión, un modo de vida que lo llevara a la felicidad y al bienestar. Una alocución de George Bush (hijo) del año 2000, en la que hace un llamado a adoptar el modo de vida y la visión de occidente, tiene en su centro la noción de que tales valores son bienes naturales que la civilización occidental lleva al mundo y con ellos los hace prosperar: ‘el (libre) comercio internacional es un “imperativo moral” que “traerá libertad al mundo, progreso a nuestro hemisferio y larga prosperidad a Estados Unidos”’ (Marks, 2006: 302).

En el centro del mito eurocéntrico que funda la visión moderna de Occidente existe la noción de unos valores absolutos que manan de la eterna fuente cultural de Europa y son dados al mundo para que se convierta y crea, para que se salve. La visión cuasi religiosa que ello comporta queda manifestada en la adhesión ciega de nuestro imaginario que se piensa en la periferia, se ve en la semioscuridad de un desarrollo marginal de aquel que han ideado los “fundadores” del mito y que pretenden perpetuar por medio de instituciones rectoras de esa visión a través de la exportación de políticas que enseñen el hacer y el bien pensar a quienes no nos hemos podido hacer un camino. En el centro también perduran las certezas de que el éxito de Occidente se debe no sólo a la fuerza de su cultura, sino a la fuerza de su raza, lo que ha alimentado las imágenes del súper hombre que los suprematismos raciales fanáticos y el fascismo han llevado al extremismo político de la limpieza étnica, desde la Alemania de Hitler en el horror desencadenado de la Segunda Guerra Mundial, hasta el paroxismo genocida serbio de Milosevic al final del siglo XX; del hombre nuevo de la proclama del Octubre Rojo, fundador de una nueva dictadura de los que menos tienen pero que han superado el ansia de tener de la burguesía, a la nueva eugenesia del programa de decodificación del genoma.

Hay en este imaginario una fuerza que nos hace ver por encima de nosotros mismos el arribo de unos valores indiscutibles que modelan la ruta de nuestras vidas, sus tiempos, sus espacios, las imágenes de los edificios en los que se vive, se educa, se trabaja, y hasta en los que se muere. Una visión que se presenta como la única visión posible, que penetra en nuestras elecciones, la ropa que usamos, el modo en el que nos movemos, la casa que deseamos, y la que, finalmente poseemos, las formas de nuestras relaciones con los otros y de los espacios que las hacen posibles. Una forma de ver que nos indica cómo formar nuestras ciudades, como usarlas, transformarlas y pensarlas, una forma de ver que modela incluso el escenario de nuestros sueños. Lindón (2007) ha denominado a esta visión “imaginario dominante”.

La investigadora supone que frente a este imaginario categórico, duro y fundacional de las estructuras de poder, se desarrollan “imaginarios de la resistencia”, que desde lo local fuerzan

⁴ “Creo que nuestros gobiernos seguirán siendo virtuosos durante muchos siglos, al menos mientras sean principalmente agrícolas; y esto sucederá mientras existan terrenos libres en toda América. Cuando se aglomeren en las grandes ciudades, como sucede en Europa, se corromperán como en Europa”. Fragmento de una carta de Thomas Jefferson a James Madison del 20 de diciembre de 1787, citada en la obra *La ciudad en la ideología agraria y F.L.I. Wright* de Giorgio Ciucci en 1975.

a otra visión desencantada por su marginalidad, pero auténticamente contestataria de la otra visión total. ¿Acaso la resistencia no lleva como semilla en su corazón las imágenes de dominio tiránico y por oposición las afirma creando las condiciones para su perpetuidad como algo real y ajeno al ser imaginante?

Como se demostrará en este trabajo, es posible plantear que las ciudades red, extensas urbanizaciones presentes en el Occidente industrializado, responden a una lógica que se basa en los valores de los imaginarios eurocéntricos, enraizándose en las mentes como el producto “final” de un mundo que migra hacia un control único. Tales entes urbanos rebasan por su magnitud la escala de las unidades nacionales que, surgiendo de la era de las luces como un modelo de gobierno que buscaba realizar los principios revolucionarios de la igualdad, la libertad y la fraternidad en el marco de formas democráticas de gobierno, ahora se sostienen en el marco de unas áreas habitadas que sobrepasan a la nación para funcionar, que le dan sentido en el espacio a la idea de un Nuevo Orden Mundial.

2. Relaciones desiguales centro-periferia y el surgimiento de las ciudades red

Los estudios sobre el impacto territorial de la última oleada globalizadora en los territorios nacionales se ha concentrado inicialmente en la caracterización de un sistema de ciudades entre las que se concentran diversos tipos de flujos (informáticos, de bienes, financieros, de transportes, etc.), que han hecho evidente un funcionamiento sistémico de estas localizaciones, que además, y esto es sumamente importante para este análisis, acaparan las dos terceras partes de la riqueza del planeta, al menos, en la actualidad y concentran el 40% del consumo de bienes y recursos del planeta (O'Connor, 2003). El grupo de países en los que se acumula esta riqueza estaría conformado por el llamado G7 (o G8, si se considera la reciente incorporación de Rusia a este selecto grupo), es decir, Canadá, Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Italia, Japón y Alemania. El resto de los países del planeta, que cuentan con la mayor parte de la población mundial -alrededor del 85% de ésta (O'Connor, 2003)- funcionan más o menos periféricamente a este grupo central incorporando un esquema de desarrollo desigual⁵. Esto puede muy bien tener una expresión en las formas de vida predominantes en las diferentes regiones del mundo y en su espacialización.

Las localizaciones que concentran la riqueza y los flujos, es decir, las localizaciones centrales del planeta son ciudades ubicadas en los territorios de G7⁶, aunque este panorama se mueve rápidamente a uno por entero diferente, como veremos.

⁵ La desigualdad tiene que ver con la urbanización. En cuarenta años, la renta por habitante de los veinte países más ricos casi llegó al 300%. En el año 2002 llegó al promedio de US \$32.339 por habitante. En cambio, en los veinte países más pobres del mundo creció solamente un 26%, llegando en el año 2002 a un promedio de US \$ 267 por habitante.

⁶ ‘El capital dinero generado en los hinterlands tiende a migrar hacia los grandes centros industriales y financieros. Fue más la regla que la excepción, por ejemplo, que las grandes zonas industriales, financieras y comerciales ordeñaran a la agricultura y a la economía rural en general en busca de ganancias (“intercambio desigual”), lo que en muchos países condujo al subdesarrollo de estas últimas.’ (O'Connor, 2003: 12).

Diversas alianzas de comercio, como la que en su momento representó el GATT o la que ahora está presente en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (en adelante, OCDE), han contribuido a formar la estructura del sistema de ciudades que ahora se enlaza con el sistema de las localizaciones centrales. Aunque esto no sea nuevo en absoluto y encuentre antecedentes en las alianzas comerciales del medioevo, como la Liga Hanseática, o en las del oriente de Asia, del período al que se alude y de otros momentos del pasado, ahora se presenta en unas formas que no habían sido vistas antes en la historia, ya que la incorporación de tecnologías de comunicaciones y movilidad han acrecentado el espacio de flujos hasta, para el caso de cierta clase de movimientos, transacciones o información, paradójicamente hacer virtualmente inexistente al espacio entre las localizaciones, constituyéndose, para algunos casos, en un sistema compacto, a diferencia de antaño, cuando la distancia era una barrera natural para el contacto y el intercambio.

Los espacios de flujos que dan estructura a este sistema de localizaciones centrales, pueden entenderse muy bien a través de los mapas de movilidad aérea. Un mapa desarrollado por Keeling en 1995 muestra los enlaces de transporte aéreo en el mundo, y señala con bastante elocuencia la existencia de unos cuantos nodos en la red: se trata justamente de las ciudades globales. Londres, Nueva York y Tokio aparecen como los nodos preeminentes. De estos se desprenden subredes de transporte aéreo articuladas por otros centros regionales (Frankfurt, Ámsterdam, Miami, Los Ángeles, Singapur) hasta llegar a los articuladores nacionales (París, Madrid, Ciudad de México, etc.) y subnacionales (Osaka, Houston, Montreal, Milán, Barcelona, Hong Kong, etc.). El mapa de Keeling es interesante porque mediante el análisis de un flujo específico permite visualizar la articulación del sistema de ciudades descrito en la literatura.

Es posible plantear como una hipótesis plausible que estos espacios de flujos que constituyen hoy las bases del sistema mundial de ciudades globales tengan impactos en los territorios más allá de sus localizaciones centrales, configurando grandes espacios de influencia que tienen la forma de ramales urbanos que se esparcen por grandes territorios a expensas, precisamente, de las comunicaciones que se han establecido entre los nodos del sistema mundial de ciudades. Es también plausible plantear que las formas de la dispersión en el territorio de estas entidades urbanas responden a la localización de cada ciudad-red en la geografía política que emerge de la desigualdad.

Las diferentes ligas comerciales establecieron espacios de flujos mercantiles desde la Edad Media, lo que contribuyó a que el continente Euroasiático funcionara en una gigantesca red cultural cuya trama se puede ver aún ahora en las costumbres de los pueblos a lo largo de esta extensa tierra.

Ahora parecen emerger formas urbanas más allá de las dimensiones de las más importantes metrópolis del mundo. Las imágenes de ciudades centrales que presentan una silueta escarpada de grandes edificios en una apretadísima trama, tema que probablemente diera sus imágenes a los megaestructuralistas de la utopía urbanística pop de la década de 1960, con sus gigantescas máquinas móviles para ser “enchufadas” al medio ambiente planetario, no parecen aplicar para esta clase de ciudades red de escala planetaria. La imagen idílica de un camino bordeado de grandes y viejos árboles tras de los cuales se asoman *cottages* campiranos, con espaciosos campos de césped, unos servicios e infraestructuras apenas visibles pero permanentemente enchufados a las redes globales, que dependen de un pequeño

punto de distribución y servicios situado lo mismo en medio de una extensa pradera verde y que dota de las infraestructuras comerciales básicas, los puntos de contacto con el gobierno de la región, servicios educativos y de salud, etc.; se parecería más a esta clase de urbanizaciones emergentes.

Esa imagen bien podría situarse en la línea de conurbación del sur canadiense, en la costa marítima del este estadounidense, en la campiña francesa o en la planicie alemana, sin que tuviéramos que cambiar más que unos cuantos elementos de identidad. Es posible plantear que estas formas urbanas, las que hemos denominado ciudades-red (Narváez, 2006), debido más que a su permanente comunicación mediante altas tecnologías de información y telecomunicación, a la forma física que presentan, sean bastante dependientes de la forma de las vías de comunicación carretera y de su tenue pero persistente presencia a lo largo y ancho de grandes territorios.

Los estudios sobre la emergencia de áreas urbanizadas que superan a la escala metropolitana han sido la preocupación reciente de un reducido número de investigadores en el mundo, entre los que podemos señalar a Friedmann y Wolf, 1982; Friedmann, 1986, 1997; Sassen, 2001; Knox y Taylor, 1995; Hall, 1998; Hall y Castells, 1994; Narváez, 2006, entre otros; que han planteado que las ciudades contemporáneas empiezan a enlazarse unas con otras cada vez más fuertemente, constituyendo espacios de flujos (Castells, Hall) económicos, informáticos, energéticos, hasta flujos de personas que trabajan fuera de su ciudad e incluso de su patria (Friedmann, 1997).

Friedmann caracterizó al final de la década de 1990 las hiperurbanizaciones en formación y rápido crecimiento en el sureste asiático que desbordaban ya a las capacidades de los gobiernos nacionales para la dotación de edificaciones, infraestructuras y servicios básicos. Esta clase de urbanizaciones ya representaban el surgimiento de la ciudad región: 'que se extiende fuera de los centros urbanos, hasta una distancia que puede ser representada por un radio aproximado de viaje de una a dos horas como máximo, cubriendo una región extendida, la cual, en el contexto asiático, abarca poblaciones que oscilan cerca de los cinco millones hasta sobre los veinte millones y que continúa expandiéndose a tasas que bien pueden conducir a una duplicación de la población en menos de veinte años. Las fuentes principales de crecimiento demográfico para estas megaciudades-región vienen de la migración rural (en el caso de Asia) y de la migración internacional (en Oceanía y Norteamérica), aun cuando las ciudades globales asiáticas están comenzando a experimentar también migraciones internacionales... Los hogares rurales en las ciudades-región globales están en la actualidad estrechamente integrados con la economía urbana, basada en manufacturas y servicios financieros' (Friedmann, 1997: 44).

3. La estructura de una ciudad-red y la accesibilidad

Estructuralmente, una ciudad-red depende de las vías y de los medios de comunicación. Si bien el sistema global de ciudades centrales a las que hacíamos referencia páginas atrás dependería mayormente de la telemática que de los medios tradicionales por los que se mueven personas y bienes, es decir los caminos. Mientras que las ciudades-red dependerían

más de una combinación de las diferentes vías para el movimiento de personas y cosas y de las redes informáticas conectadas a distancia.

Paradójicamente, la telemática que forma una de las bases más importantes para el funcionamiento de las *global cities* como un sistema que es más eficiente en la medida en la que se ha anulado el valor del espacio, comprimiéndolo hasta que, en tiempo real, se establezcan transacciones entre ciudades en cada rincón del globo como si se tratara del mismo espacio, para las ciudades red sería un elemento para su interconexión al mundo, pero no a expensas de la compactación del espacio, sino como un recurso de ubicuidad.

Las vías de comunicación juegan un papel preponderante en la conformación de estas urbes regionales. Tanto el ancho de banda de las comunicaciones telemáticas como la mejora constante de las vías de acceso y salida de los nodos de las ciudades red, como la innovación en las tecnologías para el transporte contribuyen a que éstas puedan extenderse considerablemente en el espacio. Un estudio financiado por la Unión Europea para el estudio del impacto de los *hinterlands* de las principales ciudades puerto en Europa, sugiere por sus resultados que hay un aumento creciente de accesibilidad hacia la región central del continente, que configura a nivel multinacional un esquema radial decreciente en cuanto a las facilidades de acceso a los diferentes puntos de la geografía europea, tal como se aprecia en la figura 1.

Figura 1. Índice de accesibilidad por carretera a las diferentes regiones de Europa en el año 2001

Fuente: COLE, Stuart; VILLA, Armand. *La intermodalidad en el transporte de mercancías: puertos y hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia*. Unión Europea, Red Transnacional Atlántica de Agentes Económicos y Sociales, 2006.

Cuando se compara esta distribución espacial de la accesibilidad con la intensidad de urbanización en red de los territorios, empezamos a notar importantes coincidencias, que resultan obvias cuando pensamos en este tipo de urbanizaciones como dependientes de las vías de comunicación viarias y ferroviarias, tal y como se aprecia en la figura 2.

Figura 2. Ciudades red europeas, proyección a partir de las áreas urbanas y las regiones de impacto inmediato con datos de estimación de población y urbanización al 2009

Fuente: Elaboración propia.

Hay una fuerte dependencia de la infraestructura viaria y la morfología de estos asentamientos. Esto no es nuevo si se acude a la evidencia histórica de las diferentes regiones comerciales que han surgido, declinado y persistido a lo largo de la historia y su relación con la estructura de gran escala de los asentamientos humanos distribuidos a través de la ruta. Ejemplos de ello son evidentes en prácticamente todas las geografías del planeta. Pero que se hace cada vez más interesante a este fenómeno en la actualidad es que la extensión e interconexión cercana de los nodos en crecimiento depende de la importancia de las inversiones para la movilidad que cada gobierno ha destinado en un período de la historia que es relativamente reciente. Para darnos una idea de esto, es posible adelantar que la gran accesibilidad e intensidad de urbanización de la región de Renania y Westfalia, en el oeste alemán que ahora constituye la aglomeración número 26 del planeta con 11.831.297 habitantes⁷, ha sido el resultado primero de las alianzas comerciales emprendidas por los burgos que constituyeron el epicentro de la Liga Hanseática durante el medioevo y el renacimiento, del descubrimiento y explotación de los yacimientos carboníferos de la cuenca del Ruhr y de la construcción de una importante planta industrial acerera durante el siglo XIX, de la consecuente migración de trabajadores que este proceso de industrialización acarrió a esta región, de la protección estratégica de esta región altamente industrializada en el periodo de la Gran Guerra, de una inversión importante en la

⁷ Datos según estimación de población en el año 2009.

construcción de infraestructuras viarias durante el “Milagro Alemán”, después de la gran depresión económica experimentada por Alemania y otros países europeos después de la primera postguerra a partir del gobierno nacional socialista de Hitler, de la protección aliada contra bombardeos de zonas clave en la que se ubicaron industrias de muy avanzada tecnología durante la Segunda Guerra Mundial⁸, de la inversión de las potencias vencedoras de la Segunda Guerra Mundial en la reconstrucción e industrialización de la Alemania Federal y del proceso de transformación de la economía alemana a partir de los años setenta de una economía industrial manufacturera a una basada en la explotación del conocimiento.

Con lo que al día de hoy, esta intensa actividad alrededor de esta región ha dejado su impronta en la construcción y ampliación de la infraestructura para la movilidad, haciendo a esta región una de las zonas más accesibles de Europa en la actualidad, lo que se refleja inmediatamente en la potencialidad regional para albergar la forma urbana extensa que hoy ya se puede apreciar. El que la administración urbana pueda incorporar esta realidad a sus procedimientos es otra cosa. Es importante hacer notar que pese al gran dinamismo urbano que presentan estas zonas, caracterizadas por una muy marcado y funcional policentrismo, la asimilación de esta propiedad del espacio urbano a los procedimientos de control urbano está, aún y lo avanzado de esta región, muy atrás de la realidad funcional y morfológica de esta aglomeración.

Hay una regularidad geográfica a una gran escala, de la del continente incluso, que es muy interesante cuando se estudia este tipo de sistemas urbanos. El análisis del espacio reveló que a una creciente accesibilidad se corresponde una creciente presencia de ciudades regionales, según la morfología de las ciudades red del continente europeo que a esa escala parece reproducirse aproximadamente la estructura radioconcéntrica de las grandes aglomeraciones. Pero lo que hace especialmente interesante a esta región del planeta es que un análisis general revela otro rasgo: en los bordes de la ciudad-red, tomada como unidad, se presentan aglomeraciones de gran densidad demográfica. Las aglomeraciones van bajando de tamaño conforme se acercan al centroide de esta ciudad-red, constituyendo una corona en el meso borde de esta región y luego decreciendo hasta llegar a una región central con una intensidad urbana con pocas variaciones (lo que se esperaría del comportamiento demográfico en una morfología como la de una ciudad-red). En el borde oriental de esta región urbanizada, Moscú que es la aglomeración número 15 del planeta con 14.837.510 habitantes⁹, se encuentra ya distante de las zonas de mayor accesibilidad que presenta el mapa de la figura 1.

Otras ciudades de esta periferia al sur del continente y en el cercano oriente, que constituyen una isoregión de accesibilidad como Madrid en España (6.321.398 habitantes y la aglomeración número 53 del mundo), Roma en Italia (3.940.410 habitantes y la aglomeración 103) Estambul en Turquía (13.778.373 habitantes y número 17 del mundo), representan estos puntos de intensa urbanización en la periferia de la ciudad red.

⁸ Particularmente aquellas en esta región que producían hidrocarburos complejos a través del tratamiento químico de carbón, que durante la conflagración se conocía como “gasógeno”. Según informaciones de los viejos residentes de Essen, dónde se ubicaban algunas de estas plantas, estas instalaciones fueron protegidas por tropas norteamericanas al final de la guerra para llevar, a través del mayor secreto militar, esta tecnología a los Estados Unidos, dejando a estas fábricas como galiones vacíos sin una sola máquina.

⁹ Los datos demográficos de ésta y otras aglomeraciones mencionadas en el texto son cálculos de población para el año 2009.

La siguiente isoregión de accesibilidad agrupa a aglomeraciones como Londres, en el occidente de la ciudad red centroeuropea, que es la aglomeración urbana número 19 del planeta con 13.219.506 habitantes; París (11.885.836 habitantes y aglomeración número 25) Milán (4.340.399 habitantes y aglomeración número 91 del mundo), Viena (aglomeración número 212 con 2.123.829 habitantes), Praga (aglomeración 349 con 1.395.285 habitantes), Berlín (número 100 con 4.055.548 habitantes), entre otras presentes como nodos de la ciudad red.

En la isoregión “central”, la población de los nodos baja perceptiblemente. En ésta son pocas las ciudades que superan el millón de habitantes y se multiplican las ciudades pequeñas. La tabla 1 puede darnos una idea de la distribución demográfica de las diversas aglomeraciones de acuerdo con la zona de accesibilidad en la que estén situadas.

Tabla 1. Principales aglomeraciones agrupadas de acuerdo a su grado de accesibilidad en la ciudad red europea. Datos de población calculados en 2009. En negritas aparecen las capitales de país

Zona de accesibilidad	Ciudad	Población
Externa - accesibilidad baja	Dublín	1.064.376
	Glasgow	1.628.803
	Madrid	6.321.398
	Barcelona	4.971.701
	Zaragoza	667.774
	Lisboa	2.638.211
	Roma	3.940.410
	Zagreb	704.775
	Belgrado	1.101.752
	Sofía	1.125.101
	Bucarest	1.920.121
	Budapest	2.573.664
	Atenas	752.573
	Bursa	1.528.542
	Estambul	13.778.373
	Eskişehir	592.251
	Izmir	2.790.662
	Kyyiv (Kiev)	2.987.132
	San Peterburgo	4.798.526
	Moscú	14.837.510
	Varsovia	2.255.708
	Cracovia	801.053
	Oslo	864.838
	København-Malmö	2.394.264
Media	Berlín	4.055.548
	Dresden	1.077.191

Zona central - accesibilidad alta	Praga	1.395.285
	Viena	2.123.829
	Milán	4.340.399
	Génova	690.127
	Turín	1.698.300
	París	11.885.836
	Londres	13.219.506
	Birmingham	3.781.570
	Hamburgo	3.264.362
	Hannover	1.116.045
	Bremen	1.188.299
	Ámsterdam	755.207
	Rotterdam	590.113
	Bruselas	2.201.779
	Frankfurt	653.736
	Stuttgart	596.337
	Munich	1.360.717
	Nürnberg	1.227.482
	Reihn-Ruhr (Colonia, Essen, Dortmund, Bochum, Düsseldorf)	11.831.297

Fuente: Elaboración propia.

Es plausible el que estos nodos representaran puntos importantes de confluencia de diversos flujos y actividades en el pasado¹⁰, que estructuraban una periferia de densidad decreciente desde el centro del poblado (el mercado y la administración) hasta los campos de cultivo y hasta los bosques intocados, tal como lo modelara desde el inicio del siglo XIX Von Thünen, tras analizar el caso centroeuropeo, y como puede ahora verse en la estructura de gran escala de los territorios humanizados de los países periféricos (África, América Latina, grandes zonas de Asia). Pero ahora, en el contexto de una urbanización plena de la población centroeuropea, este esquema clásico se ha trocado en otro de una escala mayor. Como si se tratara de un gran fractal, el territorio parece responder a gran escala a un esquema muy parecido al de pequeña escala de antaño.

En el caso de la ciudad-red del este estadounidense, esta estructura es en muchos sentidos similar a la de la ciudad-red europea. Como hemos descrito en otros trabajos (Narváez, 2006; 2009), esta gran región urbanizada multinacional ocupa un territorio que se extiende de norte a sur entre Winnipeg en Canadá, hasta Reynosa-Matamoros en México, y de este meridiano

¹⁰ Las 25 ciudades más grandes e importantes del mundo en el año 1400 persisten como tales en la actualidad, de estas sólo 5 pertenecen al continente europeo. La mayoría de estas ciudades no superaba los 500.000 habitantes en aquella época y el resto de la población se distribuía en ciudades más pequeñas. Para tener una idea de su escala, Colonia (Köln) en Alemania en 1400 contaba con 20.000 habitantes. Solamente el 1% de la población mundial se concentraba en las ciudades mayores, mientras que el 9% (unos 30 millones de personas) residían en ciudades y pueblos de entre 5.000 y 75.000 habitantes. El resto de la población no eran habitantes urbanos.

hasta la costa atlántica del este de los Estados Unidos. Es interesante aquí también constatar que en los bordes de esta región urbanizada se presentan algunas de las mayores aglomeraciones norteamericanas: Nueva York (23.141.893 habitantes), Boston (6.183.275 habitantes), Chicago (9.573.629 habitantes), Dallas (6.546.961 habitantes) o Houston (5.696.100 habitantes), por ejemplo. Aunque se trata de un desarrollo regional de gran escala centrado fuertemente en la costa atlántica (una forma longilínea) y que tiene una lógica de desarrollo centrada en la importante infraestructura industrial y mercante de esta región y sus fuertes contactos históricos con la región atlántica europea de una intensidad creciente desde la industrialización del continente europeo, hasta funcionar en muchos sentidos sistémicamente con Europa, sorprende que entre los bordes de esta ciudad red exista un intenso entramado de pequeñas y medianas comunidades¹¹ (muchas de las cuales no superan el millón de habitantes), de una manera muy parecida a como ha reaccionado la ciudad red estadounidense. Es tal vez porque el *hinterland* atlántico de las ciudades portuarias de la franja del este históricamente tuviera una importancia capital para el desarrollo de esta nación, que la accesibilidad parece tener mayor intensidad en esta zona, decreciendo con dirección al oeste de la ciudad-red.

Figura 3. **Ciudad-red del Este estadounidense, proyección a partir de las áreas urbanas y las regiones de impacto inmediato con datos de estimación de población y urbanización del 2009**

Fuente: elaboración propia.

Esto pudo haber tenido efectos importantes en la forma actual de la ciudad red, pues a pesar de que la Retícula Territorial Nacional impuesta por Jefferson en 1785, a través de la *Land Ordinance*, previera una planificación territorial dependiente de una ocupación homogénea de un espacio compartimentado por un sistema cartesiano alineado a los paralelos y meridianos con un módulo básico en cuadrángulos de una milla de lado, el efecto de la importancia relativa

¹¹ Existen nodos importantes en los intersticios de esta gigantesca estructura, una serie de grandes ciudades de importancia histórica de la nación estadounidense en el borde atlántico, y una franja de ciudades en el medio oeste y algunas localizaciones en el Golfo de México.

mayor de la actividad portuaria e industrial sobre la agrícola (que sería una de las grandes rupturas de esta nación que a mediados del siglo XIX desencadenaría la guerra de sucesión), luego tendría efectos sobre la construcción de infraestructuras para la movilidad y el transporte que no sostendrían (cuando menos hasta el estado actual de la ciudad-red) la idea jeffersoniana de un espacio homogéneamente ocupado.

De cualquier manera, la Retícula Territorial Nacional, puede verse actualmente como un elemento de cohesión de esta gigantesca estructura, tal y como puede apreciarse en la organización de pueblos y ciudades de la franja oeste de esta región (Figura 3), entre los que se aprecia una equidistancia espacial aproximada, que se relaciona con la Retícula de Jefferson.

Si la lógica inicial de este sistema de ciudades que ahora configuran a la ciudad red del este estadounidense dependió de la *Land Ordinance*; con el tiempo y de manera intensa desde la época del presidente Franklin Delano Roosevelt, la construcción de infraestructuras para la movilidad ha hecho posible el surgimiento de esta forma urbana. Ya en otros trabajos (Narváez, 2006) he abordado la idea de que hay un punto de inflexión en la historia de la globalización económica y la edificación de un orden mundial centrado en las naciones del occidente industrializado precisamente en la época de la Gran Depresión Estadounidense, en el año 1929. Es a partir de la aplicación de políticas de corte keynesiano por el gobierno de Roosevelt, que la inversión pública se volcó en la construcción de estas infraestructuras, que si por una parte garantizaron el sostenimiento de unos mínimos estándares de vida para sortear la gran crisis económica, por el otro apoyaron la expansión de la planta industrial, comercial y agrícola que luego sentaría las bases para el empoderamiento económico y geopolítico de los Estados Unidos tras el triunfo aliado de la Segunda Guerra Mundial¹².

Es muy interesante que esta ciudad-red tenga semejanzas con la europea, dado que en ambos casos se trata de territorios que atravesaron por grandes procesos de cambio durante la industrialización y constituyen el núcleo desarrollado de occidente, donde se centra el mito de progreso, orden y libertad que caracteriza a la visión eurocéntrica. Es posible plantear junto con Braudel (1984), Amin (1989), Blaut (1993), Marks (2006), entre otros, que la realización de tal mito tuvo que ver con el ascenso del capitalismo que cristalizó como idea y como programa político en la época de las luces, cuando la revolución americana y la francesa iluminaron de esperanza a los corazones deseosos de la libertad y de ver finalizado el despotismo del *ancient regime*. El contacto de los ideólogos de la Independencia de los Estados Unidos con los intelectuales franceses revolucionarios está de sobra documentado como para suponer que el programa político hubiera cristalizado más perfectamente en América que en la vieja Europa¹³. Así, es posible ver que el centro de esa visión moderna occidental, consagrada a un

¹² Es opinión de Rifkin (1994), agudo economista estadounidense asesor de William Clinton durante su presidencia, que el *New Deal*, programa del gobierno de Roosevelt para la reconstrucción económica de Estados Unidos, nunca habría sacado de la crisis a ese país si no se hubiera presentado la oportunidad de hacer crecer a la industria por la guerra, de manera que podemos plantear que si el *New Deal* sentó las bases para la creación de la infraestructura necesaria para hacer moverse nuevamente a la economía colapsada, fue realmente la necesidad de consumo que impuso la guerra lo que finalmente atrajo recursos para que funcionara el sistema económico de esa nación. Una fórmula que parece haber repetido una y otra vez esa nación en el camino de su empoderamiento político y económico.

¹³ Así como también está documentada la presencia de agitadores y espías franceses en el territorio que hoy es el este estadounidense de cara a inclinar a grandes sectores de la población hacia la emancipación de Inglaterra.

ecumenismo ideológico, político y económico se colocaría finalmente a los Estados Unidos, donde resuena mejor que en ningún lugar el imaginario de occidente en el centro.

4. La gran ciudad de los caminos: resonancias simbólicas y desarrollo histórico de la idea de una ciudad extensa

Debajo del mito del viaje, debajo de la transformación que se da en medio de la nada, en la soledad, está el regalo de una nueva humanidad. Es una de las promesas y de las búsquedas de la Modernidad como idea doctrinaria de Occidente, como corazón del mito eurocéntrico con el que se nutre a esta civilización. A partir de estas resonancias es posible plantear aquí que la transformación territorial, es decir la materialización del proyecto de la Modernidad, tiene que ver con la apertura, con la conquista del desierto a través de un proyecto que irá en pos de civilizar a los bárbaros, paradójicamente, a través de métodos más bárbaros (Morin, 2006). Es el Hombre Nuevo el que tendrá tal misión. En los escritos políticos de Jefferson, al hombre nuevo se le ve moralmente superior por el trabajo duro, consagrado a la tierra. Luego serían los filósofos anarquistas (Thoreau, Howard, Bellamy, etc.) quienes darían forma a este ser soñado, a través de la consagración de los esfuerzos individuales a la edificación de un orden en oposición a lo que tuviera que ver con el *ancient regime*: frente a las malolientes capitales de la vieja Europa, los bosques del Nuevo Mundo, frente a la opulencia rococó de las cortes, la austeridad puritana de las cabañas de troncos.

En el mito de una ciudad sin fronteras, extensa y aposentada sobre el campo, absorbiendo de éste no sólo los recursos, sino la fuerte ética de sus antiguos moradores, jugarían un papel muy importante las ideas de los anarquistas individualistas. Los *Southern Agrarians* difundieron a través de las páginas de *The American Review* ideas relacionadas con una justa repartición de los recursos, de igualar a los americanos en la riqueza. Haciendo eco de Jefferson y de los intelectuales estadounidenses del ochocientos, profetas del Hombre Nuevo sugerirían que habría que imaginar una propiedad privada para cada familia estadounidense, ya que el principio de la propiedad es un principio básico de toda sociedad democrática, y bajo esta piel, se trata de un derecho natural del hombre relacionado con la aspiración legítima de la libertad.

Es desde esta trinchera que los intelectuales norteamericanos en esa época hicieron fuertes críticas al sistema capitalista y al sistema comunista (que consideraban un hermano gemelo del capitalismo por su ansia de poseer todos los medios de producción), instalando la necesidad de una tercera vía que se basara en una más justa distribución de la riqueza. Estas ideas, que ya en los albores del siglo XX florecían en Europa y circulaban en el ámbito de los intelectuales agraristas norteamericanos, se basaron en los trabajos de Hilaire Belloc, que en 1911 publicaría un manifiesto para la instalación de una sociedad agraria y de G. K. Chesterton, fundador de la revista *G. K.'s Weekly*, del *Distributist Movement*, cuyos textos, como los de Belloc remitían a la sociedad agraria de la alta edad media como modelo ideal de vida para las naciones. La cercanía de estas tesis con las de los nacionalismos europeos que tomarían gran fuerza en el período entre la Gran Guerra y la Segunda Guerra Mundial, no deja de ser interesante y, tal vez, expliquen el giro suprematista con el que se identificarían estas ideas un tiempo después a partir de la incorporación del racismo en su agenda política a través del Ku Klux Klan.

El siglo XX sería crucial para dar cuerpo material al mito, incorporando desde la visión política que se desarrolló a partir del siglo XVIII, hasta los nuevos elementos tecnológicos presentes en el imaginario a través de la literatura popular de ficción que alimentó las mentes de los lectores con la promesa de un futuro brillante, abundante, limpio y automatizado. La crisis de 1929 sería la ocasión para plantear la necesidad de un mundo nuevo, basado en la síntesis de los antiguos ideales y las nuevas tecnologías.

Pero las ideas anarquistas y agraristas metidas hondamente en la mítica Norteamérica, se enfrentarían al gran progreso tecnológico que iban alcanzando las industrias y los hombres de ciencia en las ciudades que tanto repudiaban los intelectuales de raigambre anglosajona-protestante. Al igual que el pionero en la extensa y móvil frontera de Turner¹⁴, enfrentado al agreste mundo nuevo, el ingeniero, creador de las megaconstrucciones y de las más portentosas máquinas, era un héroe en los imaginarios de la gente. De entre los mayores héroes americanos del inicio del siglo XX es posible contar como el más avezado al industrial Henry Ford. Este fabricante de automóviles propuso al gobierno estadounidense en la década de 1920 una ciudad ideal, *Muscle Shoals*, que cuadrando con las ideas distributivistas y de los agraristas, incorporaba el componente tecnológico que era reclamado por los utopistas de finales del siglo XIX.

La utopía de Ford tiene naturalmente puntos fuertes de contacto con la realidad suburbana que prevalece en el paisaje de la ciudad red del Este estadounidense actualmente. Esta realización del sueño ilustrado de la Modernidad situaría a este conglomerado como la imagen en la que el mito eurocéntrico parece apoyarse. ¿Qué simetrías históricas serían las que dispondrían que la ciudad red de centro Europa se comporte tan cercanamente a la ciudad de los caminos del este de los Estados Unidos? Una línea de investigación que por el momento no se desarrollará en este trabajo apunta necesariamente al período de gran crisis económica en Europa entre la Gran Guerra y la Segunda Guerra Mundial, lo que naturalmente apuntaría hacia el desarrollo y declive de los nacionalismos europeos, creados en las condiciones que dispondrían los Estados Benefactores. Es la época del mito eurocéntrico del Occidente en Europa, que se apoyaría también en la idea del superhombre, el de los valores nuevos y universales, desarrollada por los fascismos.

La construcción de una ciudad extensa tuvo que seguir el destino luminoso que imponía el imperativo de la expansión de las fronteras nacionales. El pionero, una de las últimas encarnaciones del mito del héroe que alimentó las fantasías de los políticos y el pueblo estadounidense, se enfrentaría a la *terra incógnita*, para labrar un destino para toda la nación con sus propias manos, pero bajo el amparo de un gran plan nacional de parcelación del territorio, de tendido de infraestructuras y de fundación de pueblos en avanzada, realizado con una clara lógica militar para la ocupación de los territorios conquistados.

El declive del mito eurocéntrico parece apenas empezar a manifestarse en el corazón de las sociedades occidentales industrializadas a partir del surgimiento de la llamada Generación X.

¹⁴ El trabajo al que se hace referencia es: TURNER, Frederick, J. (1967). *La frontiera nella storia Americana*. Bolonia, Il Mulino. Ha sido citado en: CIUCCI, Giorgio (1975) La ciudad en la ideología agraria y F.L.I. Wright. En: Ciucci, Giorgio, et al. *La ciudad americana*. Barcelona, Gustavo Gili.

Parece ser también contemporáneo del momento de la toma de conciencia del valor político y del contacto forzoso con los otros, tras las fronteras. ¿Cómo reacciona una ciudad fruto del mito más acabado de Occidente ante los forasteros, cuando toma contacto con *el otro espacio*?

5. La frontera de los otros. Imaginarios del conflicto

Hay que apuntalar este discurso aclarando que las ciudades-red que ahora vemos, aún y que son el fruto de siglos de desarrollo, en las ideas y en su materialidad, ahora se consolidan como una realidad que es posible ver y caracterizar, de la cual se pueda hablar ahora y en el futuro, no antes. Esta época del declive del mito eurocéntrico y de la radicalización de las posiciones políticas que claman por el cierre de las fronteras, por imponer barreras formidables en forma de muros metálicos gigantescos y supervigilados entre el primer mundo y la periferia, es la época de la interacción –forzada– de los Occidentales con los otros habitantes del planeta en el plano de ciudades que comparten realidades, que forman verdaderos sistemas urbanos en territorios aledaños.

Las ciudades-red han llegado al límite de sus territorios, enfrentándose con otros modos de vida, que, reaccionando históricamente a la incorporación y adaptación de políticas impuestas desde afuera, han asociado por ahora algunas respuestas espaciales que vagamente, a veces, o muy directamente, en otras ocasiones, remiten a las estrategias de construcción territorial de las ciudades red de Occidente. La inversión en infraestructuras para la movilidad y el transporte que se hicieron en México a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que evidentemente tuvo más que ver con garantizar unas condiciones mínimas necesarias para el transporte de bienes por carretera, que el de mejorar la infraestructura de las zonas urbanas aledañas a estas obras, luego ha tenido un impacto en el desarrollo urbano que tiende hacia la aparición de patrones urbanos dispersos que acercan a ciertas zonas del país –del Golfo al Pacífico en el centro del país, por ejemplo– a exhibir una estructura parecida a la de las ciudades red que se han descrito, salvo que la gran centralización del desarrollo hace que aún persistan zonas de una gran densidad urbana, con unas periferias notablemente menos densas descendiendo conforme la distancia a estas áreas de concentración de población se incrementan.

Es posible plantear que si la inversión pública se sigue dirigiendo como hasta ahora hacia la construcción de infraestructuras para la movilidad, empezará a presentarse una tendencia descentralizadora de esos grandes núcleos de población, conformándose con el tiempo amplias regiones urbanizadas. ¿Esta forma de ciudad tiene que ver con las maneras en las que nuestros imaginarios nos habilitan para concebir los lugares para habitar?

Existe suficiente evidencia histórica para afirmar que hubo un enfrentamiento en las concepciones del territorio que se dio en paralelo al conflicto bélico en el que México perdió más de la mitad de su territorio durante la segunda mitad del siglo XIX a manos de los Estados Unidos. Aunque no discutiremos profundamente los acontecimientos históricos ligados a este hecho, desencadenado por la adopción de una política expansionista por los Estados Unidos desde al menos 1800 y que tendría que ver, como se ha discutido en la sección anterior, con la transformación del mito del héroe trabajador campesino hacia la del pionero, explorador de la

frontera, es necesario revisar algunos sucesos que presentados aquí aisladamente, servirán para ilustrar cómo existían entre los imaginarios americanos –apoyados fuertemente en el mito eurocéntrico de la modernidad ilustrada- y los imaginarios mexicanos, una distancia tal, que impedía asimilar las formas de organizar el territorio que ambos imaginarios implicaban. Por otra parte se ilustrarán cómo unas formas pensadas desde Washington D.C. se implantaron brutalmente encima de unas formas habituales con las que unos pueblos relacionaban sus ideas con la tierra, alzándose el imaginario de los vencedores de la guerra de intervención como un imaginario hegemónico, que privilegió a los anglosajones protestantes hasta el grado de, con el tiempo, convertir a los mexicanos que quedaron en el corazón de los territorios ocupados en parias sin tierras, sin riquezas, empobrecidos y discriminados por su raza, su idioma y sus costumbres.

A partir de la ocupación americana se daría un proceso de cambio del régimen y de los títulos de la propiedad en los territorios ocupados. Como es de esperarse en un escenario así, el país vencedor de la guerra privilegiaría mediante sus políticas a sus propios habitantes, desplazando al pueblo vencido de los mejores lugares para vivir y trabajar, generando así espacios y personas en la marginación. Acuña (1980), sostiene que en el proceso de ocupación de los territorios mexicanos hubo una toma sistemática de las tierras por parte de pobladores anglosajones procedentes del Este. En principio, muchas de estas tierras en régimen de posesión comunal, una forma habitual de tenencia de la tierra durante el virreinato basado en una forma cooperativa de asumir la producción agropecuaria y diversos aspectos de la vida de los pueblos que por la ley novohispana y luego por la ley mexicana eran terrenos invendibles, habrían sido ocupados por granjeros y vaqueros anglosajones, pagando sumas ridículas por ellas, para luego cercarlas e impedir el paso a los mexicanos y a sus ganados a los abrevaderos, pastizales y bosques de los cuales se abastecían para la producción agropecuaria desde hacía siglos.

Este proceso de apropiación, Acuña (1980) lo describe en seis fases: primero los anglosajones impusieron sus leyes a la mayoría mexicana, las autoridades pedían que se registraran las tierras usando medios poco adecuados y con la falta de registro muchos mexicanos perdieron sus tierras; segundo, el gobierno imponía impuestos muy altos por la tenencia de la tierra, la mayor de las veces impagables, con lo que por la falta de pago las tierras eran expropiadas y puestas en subasta pública, siendo compradas por acaparadores de tierras y al adquirirlas, los impuestos eran bajados en beneficio de los latifundistas. Esto generaría un proceso de acumulación de propiedades en manos de una elite anglosajona, que no tardaría en convertirse en la cima del sistema social regional.

Tercero, los bancos, propiedad de la minoría anglosajona, prestaban hipotecando las propiedades a intereses muy altos, lo que ocasionó la pérdida de las tierras de quienes adquirirían créditos, la mayoría, evidentemente, mexicanos; cuarto, a partir de la Guerra Civil, llegaron hordas de depredadores ambientales que provocaron la erosión y pérdida de las tierras, con lo que la agricultura tradicional se vio afectada, mermando los exiguos recursos del campesinado para hacer frente a deudas e impuestos; quinto, el gobierno dispuso proyectos de irrigación y otras infraestructuras dirigido a los grandes productores asociados en corporaciones, con lo que con el aumento de producción se depreció el valor de los productos agropecuarios, dificultando la supervivencia de los campesinos mexicanos; aunado a esto, los proyectos conservacionistas, con la ley de parques nacionales, impidieron el paso y el uso de

recursos a pueblos que usaban estos territorios para su supervivencia, dejándolos en muchos casos “encerrados” por las cercas de los lugares naturales conservados. Las infraestructuras construidas para el beneficio de las corporaciones de los agricultores y ganaderos anglosajones eran pagadas por los impuestos de muchos mexicanos, pero, paradójicamente en muchas ocasiones les perjudicaron. González (1967)¹⁵ se refiere a casos en los que la mecanización de los cultivos afectó a la producción a pequeña escala, y a otros en los que obras de irrigación dispuestas para grandes productores, terminaron anegando pueblos enteros de mexicanos, dejando sus tierras inservibles para la agricultura.

La sexta manera en que se dio este proceso fue a partir de la concesión de tierras comunales a los ferrocarriles, con lo que se disminuyeron las reservas a costa de las propiedades de los pueblos mexicanos, nunca de los latifundistas anglosajones, y también a partir de la inversión en investigación en las universidades públicas sobre métodos para la automatización de las labores en el campo, con lo que se desocuparon grandes cantidades de trabajadores mexicanos, que al mismo tiempo, por su idioma, estaban mal capacitados para otros empleos urbanos que exigían el dominio del inglés.

Estos fraudes y prácticas, según Acuña, provocaron una pérdida de tierras propiedad de mexicanos en Nuevo México de 800.000 Ha. de tierras particulares y 700.000 Ha. de tierras comunales.

En este escenario se empezaron a desarrollar, a finales del siglo XIX, movimientos de repudio a los invasores que en algunos casos tuvieron la forma de movimientos guerrilleros y en otros de separatistas. En todos ellos el componente de resistencia y de lucha contra las injusticias fueron elementos comunes. Esta clase de tendencias, con el tiempo, llegaron a constituir movimientos políticos de carácter local, animados por imaginarios de resistencia ante el poder hegemónico ejercido por los invasores. La historia elaborada en los grandes centros universitarios de ese país, tendió a difundir la visión de una invasión pacífica, en la que la negligencia de los mexicanos los habría hecho caer en la pobreza, de que la pujanza de los anglosajones y del éxito de su ingenio los habría convertido en las clases acaudaladas. Ante esta visión se empezó a desarrollar una corriente crítica a partir de la década de 1960 en la que se trataba de exponer lo incorrecto de tal interpretación de la historia que, por momentos alimentó el activismo por los derechos civiles de las minorías: ‘Estamos encolerizados porque nos han robado nuestras tierras y nuestro idioma. Nos dan la “libertad” que se da al pájaro enjaulado. Tomaron las tijeras y nos cortaron las alas (tierra e idioma). El idioma es nuestra libertad –idioma que es resultado de siglos acumulados–, el alimento que nos legaron nuestros antepasados’ (Acuña, 1980)¹⁶.

Aunque la visión de los mexicanos habitantes de la nueva frontera tras la invasión americana no estuvo aderezada por los agravios históricos que sufrieron los mexicanos que se quedaron

¹⁵ El trabajo al que se alude es: GONZÁLEZ, Nancie. (1967). *The Spanish-Americans of New Mexico: A Heritage of Pride*. University of New Mexico Press, Albuquerque. Citado en: ACUÑA, Rodolfo. La libertad enjaulada: la expansión hacia Nuevo México. En: Villanueva, Tino. *Chicanos antología histórica y literaria*. México, Fondo de Cultura Económica, 1980 p. 71- 103.

¹⁶ Parte de la conferencia que Reies López Tijerina, activista chicano, ofreciera en la UCLA en 1968, citada en Acuña (op. Cit.) p. 71.

al norte de la nueva frontera, no es muy diferente en tanto los sentimientos que acuden a través de las imágenes que se han presentado a los habitantes a lo largo de su historia en este territorio. Hay en las producciones culturales de los mexicanos de la frontera el sentimiento de ser apartado, de ser discriminado y maltratado. El desarrollo de imaginarios del conflicto corre de la mano con la evidente diferencia en las imágenes urbanas que se desarrollan de uno y otro lado de la frontera.

A pesar de que en muchos puntos fronterizos existe cooperación técnica en materia de desarrollo urbano para la creación de infraestructuras comunes, las diferencias en las calidades de las construcciones y en las normativas hacen que las imágenes urbanas sean muy diferentes, con lo que se exacerban las imágenes de la segregación que son un alimento muy importante de los imaginarios del conflicto.

Pese a esto, los procesos de integración urbana en algunas regiones con un importante desarrollo económico, como el noreste de México y Texas, son persistentes, tal parece que sistémicamente estuvieran las áreas urbanizadas aproximándose y sincronizando sus procesos para constituir unidades mayores, pese a las políticas de exclusión y rechazo a la población mexicana del gobierno federal estadounidense.

Si las redes sociales de los habitantes de esta región se extienden a un lado y otro de la frontera internacional por razones de parentesco, funcionales, de empleo, etc., es de esperar que con el tiempo los espacios sociales entren en una fuerte interacción, para con ello modelar al espacio urbano. Hemos constatado a través del análisis de las áreas intersticiales de aglomeraciones cercanas en contacto por crecimiento (Narváez, 2009), que si en un primer momento las trazas urbanas presentan agudas “cicatrices” en estas zonas, caracterizadas por contrastes fuertes entre los sistemas morfológicos adyacentes, con el tiempo éstas tienden a desdibujarse, hasta casi perderse en una traza más homogénea. Esta tendencia observada en los sistemas urbanos podría presentarse en estas zonas de conurbación. Un ejemplo que apunta hacia esa dirección es el esquema de cooperación en materia de planes urbanos entre los gobiernos municipales mexicanos de la franja fronteriza y los condados fronterizos estadounidenses en materia de obras viales. La creación de circuitos que rodean a estas aglomeraciones multinacionales presenta en los proyectos la imagen de que surge una unidad funcional mayor.

No obstante, por el momento, con el recrudecimiento en años recientes de las políticas de exclusión a los mexicanos, el sobrecontrol de las fronteras a partir de la implantación de la ley Patriota, el levantamiento del muro fronterizo, la proliferación de grupos radicales que asesinan a inmigrantes ilegales en ciertas zonas de la frontera, entre otros hechos, hacen que se vea lejos la imagen de una integración regional, hacen que prevalezcan los imaginarios del conflicto, contruidos históricamente a partir de ir juntando historias de injusticia, de despojo, de pobreza, de desigualdad, de desprecio xenófobo, hechos que en el imaginario del conflicto van amarrando rencores que por viejos son más fuertes, alimentando el deseo de desquite.

Las recientes oleadas de inmigración en las ciudades fronterizas de la región noreste de México en busca de trabajo, principalmente, han empezado a imponer otra realidad a estas ciudades, introduciendo crecimientos espontáneos en algunos puntos, y en otros la evidente falta de control de la urbanización por parte de los gobiernos municipales. La creciente

concentración de habitantes en algunas ciudades fronterizas de la región ha segregado aún más el espacio social y físico de las urbanizaciones transfronterizas. Otro tanto ha ocurrido en cuanto a la percepción de la inseguridad y la violencia de estas ciudades mexicanas, que ha ocasionado el que cierta población acomodada desplace su residencia a los Estados Unidos, conservando en muchos casos sus actividades laborales en el lado mexicano. Se aprecia el surgimiento en esta época de una sectorización social muy marcada en estas urbes transfronterizas. Esta situación no parece tener visos de atenuarse en un futuro próximo.

Fukuyama (2002), advierte que de seguir las tendencias actuales de segregación norte sur, el futuro será el de una gran distancia socioeconómica entre estas poblaciones que se manifestará externamente por niveles de bienestar de las poblaciones muy diferenciados. Por su parte, Huntington (1998), en un polémico trabajo, advirtió la posibilidad de que justamente en las zonas fronterizas de las “áreas de las civilizaciones” es dónde habría mayores posibilidades de que se desataran conflictos, en virtud del choque de las visiones fundadoras de cada civilización. ¿Estamos presenciando un escenario de integración urbana regional o presenciamos el surgimiento de enfrentamientos por el derecho al espacio y a la reivindicación de viejas deudas? Los discursos —el oficial y el de las calles— parecen dividirse.

6. Conclusiones

Impera una enorme desigualdad en el mundo contemporáneo, de modo que ahora, como lo ha advertido Beck (1999), se ha construido con la radicalización de las políticas de corte neoliberal por parte de las naciones industrializadas más ricas del planeta una sociedad radial, con un núcleo sumamente aislado y excluyente y unas periferias empobrecidas y dependientes crecientemente del centro. Esta sociedad se presenta ahora como uno de los resultados del imaginario gestado por siglos de hechos e interpretaciones alrededor del mito eurocéntrico, aquel que ha dispuesto a Occidente en el centro de la civilización planetaria, como guía y guardián de los valores del orden y el progreso que caracterizan a la modernidad.

Esta forma de concebir al mundo y a su historia ha construido imágenes que apoyan la idea de un destino manifiesto de los occidentales para controlar al mundo y a sus recursos y, como si de una imagen religiosa se tratara, se llega naturalmente a la idea de que hay algo especial en la cultura de Occidente que le hace ser el centro del mundo y el depositario de todos sus tesoros, una suerte de pueblo elegido con una misión evangelizadora en pos de civilizar al salvaje.

Alrededor del mito del héroe es que se han edificado los imaginarios de Occidente como el portador de la luz. Al resto de los pueblos del mundo, la visión eurocéntrica no les concede la creatividad necesaria como para sostener un modo de vida no occidental que sea mínimamente próspero, a partir de las imágenes de prosperidad de Occidente, evidentemente. Esta visión en sus manifestaciones más radicales ha propiciado las escenas históricas más brutales, desde el despojo y la reducción de los pueblos locales a la esclavitud y la pobreza, en las colonizaciones, hasta la limpieza étnica, en el paroxismo de los nacionalismos enfebrecidos.

La respuesta espacial de la necesidad de extender hacia todos los rumbos del orbe a la civilización Occidental, rebasado el restringido límite de las fronteras nacionales en el sueño globalizador de un Nuevo Orden Mundial, es la ecumenópolis, con sus manifestaciones tempranas: las ciudades-red. Estas entidades se presentan como dependientes de la accesibilidad y este factor parece determinar, por ahora, la morfología de estas hiperurbanizaciones; haciendo que exista una diferencia considerable entre estos patrones de urbanización extensa y los que exhiben hasta hoy los países periféricos. No obstante que esto tiende rápidamente a cambiar debido en parte a la extensión de las políticas de los países centrales a través del imperativo del comercio en esta era de la globalización de los mercados.

Falta ver qué efectos tendrá esta crisis económica mundial que se abrió a la opinión pública en el año 2008, pero que habría sido desatada antes, aparentemente, por la creciente especulación sobre capitales y por el sobreendeudamiento de las economías occidentales. Los primeros efectos que se advierten en el año 2009 son el cierre de los mercados para importación de productos y materias primas procedentes de los países periféricos por parte de los países centrales, lo que pone de manifiesto políticas de austeridad y de impulso al consumo de bienes y materias producidas localmente. Un asunto que pone en desventaja a las naciones que apostaron su desarrollo en esquemas globalizadores, descuidando áreas de la economía prioritarias, como la de producción de alimentos (el caso mexicano es un ejemplo de esto).

Los expertos prevén un futuro inmediato de inflación y pérdida de bienestar en los países periféricos y procesos de deflación y pérdida de bienestar en las poblaciones de países centrales.

Con todo y esto, es previsible un aumento de la desigualdad entre el norte y el sur políticos, con lo que es factible que ello tenga manifestaciones espaciales en un incremento de la discriminación socioespacial visto a gran escala en las entidades urbanas que nos ocupan. Es previsible que ello sea cada vez más evidente en las zonas fronterizas de las ciudades red localizadas entre Occidente y la periferia. México es una zona que está en uno de estos límites, el Medio Oriente casi linda con otra localización así. En ambos casos, la respuesta es la edificación de muros que dividen fuertemente las fronteras.

Es previsible que en las condiciones actuales del sistema geopolítico estas ciudades se desarrollen con una importante fragmentación de su espacio y con fuertes controles de seguridad en su interior. Estas previsiones ponen de manifiesto a la vez que en el corazón de estas ciudades y de sus sociedades se instalan hoy imaginarios del miedo y del conflicto, que en la ruptura del mito eurocéntrico, serían como substitutos perversos de esa visión luminosa (aunque brutal) que construyó esas gigantescas estructuras habitadas.

Es importante emprender investigaciones más puntuales sobre la vida y sus representaciones mentales en estas ciudades, de cara a entender la evolución de los procesos de adaptación de los seres a sus lugares habitados. Al mismo tiempo es imperativo indagar sobre los componentes y las dinámicas de construcción de los imaginarios dominantes que animan a la geopolítica actual, de cara a entender los impactos de estas visiones en el desarrollo de la vida de las comunidades, ahora que el sistema mundial ha alcanzado una compacidad tal, que la repercusión de las políticas animadas por esos imaginarios dominantes van prácticamente de inmediato a las comunidades; ahora que se desdibuja el sentido de lo local.

Agradecimientos

El autor agradece el generoso financiamiento recibido por parte del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México para el desarrollo de la Ciencia Básica.

Bibliografía

ACUÑA, Rodolfo. *La libertad enjaulada: la expansión hacia Nuevo México*. En: VILLANUEVA, Tino. Chicanos antología histórica y literaria. México, Fondo de Cultura Económica, 1980. pp: 71-103. ISBN: 9681619021.

AMIR, Samin. *Eurocentrism*. Nueva York, Monthly Review Press, 1989, 144 p. ISBN: 978-0853457855

APPLEBY, Joyce; HUNT, Lynn; JACOB, Margaret. *La verdad sobre la historia*. Barcelona, Andrés Bello, 1998. ISBN: 978-8489691360.

BECK, Ulrich *et al.* *Un nuevo mundo feliz*. 1^{sa} ed. Barcelona, Paidós, 1999, 270 p. ISBN: 84-493-0968-9.

BLAUT, James M. (1993). *The Colonizer's Model of the World: Geographic Diffusionism and Eurocentric History*. Nueva York, 1993, Guilford Press. 238 p. ISBN 0-89862-348-0.

BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo siglos XV- XVIII*. Madrid, Alianza, 1984. 592 p. ISBN: 9788420690254.

COLE, Stuart y VILLA, Armand. *La intermodalidad en el transporte de mercancías: puertos y hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia*. Unión Europea, Red Transnacional Atlántica de Agentes Económicos y Sociales, 2006. 168 p. Sin ISBN.

FRIEDMANN, John y GOETZ Wolff. *World City Formation: An Agenda for Research and Action*. En: International Journal of Urban and Regional Research, 6(3): 309-344.

FRIEDMANN, John. *The World City Hypothesis*. En: Development and Change, 17(1): 69-84.

FRIEDMANN, John. *Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. En: EURE (Santiago), 23(70): 39-57.

FUKUYAMA, Francis. *El fin del hombre. Consecuencias de la revolución biotecnológica*. (Traducido por Paco Reina) 1^{sa} ed. Barcelona, Ediciones B, 2002, 407 p. Sine Qua Non. ISBN: 9788466608749.

HALL, Peter. *Cities in Civilization*. 1st ed. Nueva York, Pantheon, 1998. 1184 p. ISBN-13: 978-0394587325

HALL, Peter; CASTELLS, Manuel. *Tecnópolis del Mundo: la Formación de los Complejos Industriales del Siglo XXI*. 1st ed. Madrid, Alianza, 1994. 363 p. ISBN 978-8420644578.

HUNTINGTON, Samuel. *The clash of civilizations and the remaking of world order*. 1st ed. Nueva York, Simon & Shuster, 1998. 368 p. ISBN: 0684844419.

KEELING, David J. *Transport and the World City Paradigm*. En: KNOX, Paul L. y TAYLOR, Peter J. (eds.) *World Cities in a World System*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp: 115-131. ISBN: 978-0521481656.

KNOX y TAYLOR Peter J. (eds) *World Cities in a World System*. Cambridge, 1995, Cambridge University Press, pp: 115-131. ISBN: 978-0521481656.

LINDÓN, Alicia. *El imaginario suburbano americano y la colonización de la subjetividad espacial en las periferias pauperizadas de la ciudad de México*. En: *L'Ordinaire Latino-américain*, 207: 117-138.

MARKS, Robert B. *Los orígenes del mundo moderno una nueva visión*. (Traducido por Joan Lluís Riera) 1st ed. Barcelona, Crítica, 2006. 354 p. ISBN: 978-84-8432-930-5.

MORIN, Edgar. *Breve historia de la barbarie en Occidente*. (Traducido por: Alfredo Grieco y Bavio) 1st ed. Buenos Aires, Paidós. 2006. 112 p. ISBN: 950-12-6560-9.

NARVÁEZ T. Adolfo Benito. *Teoría de la Arquitectura. Aproximación a una antropología de la arquitectura y la ciudad*. 1st ed. México, Trillas, 2004, 191 p. ISBN: 968-24-6919-8.

NARVÁEZ T. Adolfo Benito. *Ciudades Difíciles. El futuro de la vida urbana frente a la globalización*. 1st ed. México, Plaza y Valdés, 2006, 311 p. ISBN: 970-722-479-7.

NARVÁEZ T. Adolfo Benito. *La morfogénesis de la ciudad. Elementos para una teoría de los imaginarios urbanos*. 1st ed. México, Plaza y Valdés, 2009, 320 p. ISBN: 978-607-402-157-8.

O'CONNOR, James. *Desarrollo desigual y combinado y crisis ecológica*. En: *Ambiente & Sociedad*, VI (2): 9-23.

SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. 2nd ed. Princeton, Princeton University press, 2001, 436 p. ISBN: 0-691-07063-6.