Dinámicas de ciudades/región transfronterizas en América del Norte y China: Tijuana-San Diego y Zhuhai-Macao como casos de estudio.

CC BY

Cross-border city / region dynamics in North America and China: Tijuana-San Diego and Zhuhai-Macao as case studies

Dinâmicas de cidades / regiões transfronteiriças na América do Norte e China: Tijuana-San Diego e Zhuhai-Macau como estudos de caso

Daniel Morales Ruvalcaba[1]
José de Jesús López Almejo[2]

DOI: 10.5752/P.2317-773X.2020v8.n3.p71

Recibido el 04 de diciembre de 2019
Aprobado el 18 de mayo de 2020

1. Es Doctor en Ciencias Sociales (Universidad de Guadalajara), profesor-investigador en el Centro de Estudios Latinoamericanos de la Sun Yat-sen University en China (中山大学) e investigador nivel 1 del Sistema Nacional de Investigadores (México). Adicionalmente forma parte la REDCAEM (Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios) e participa del Comité Editorial de varias revistas especializadas en Relaciones Internacionales. Contacto: morales@mail.sysu.edu.cn. ORCID iD: https://orcid.org/0000-0002-4304-3831. ID

2. Es Doctor en Ciencias Sociales (Universidad de Guadalajara) e investigador nivel 1 del Sistema Nacional de Investigadores (México). Adicionalmente es miembro de asociaciones internacionales, tales como la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI), de la International Studies Association (ISA-USA), y de The Indian Global Research Forum on Diaspora and Transnationalism [GRFDT-India]. Colabora como analista con el programa de radio 'Sin Censura con Vicente Serrano' (Chicago, EE.UU.) y con la cadena internacional de televisión 'HispanTV' (Tehrán, Irán). Contacto: jesuslopezalmejo@gmail.com. ORCID iD: https://orcid.org/0000-0002-5006-8842. ID

Resumen

El objetivo general de este trabajo es contrastar dos casos paradigmáticos de ciudades/región transfronterizas que se desenvuelven en contextos geográficos y administrativos distintos, pero que permiten explicar otras realidades transfronterizas, más allá de los modelos de las eurociudades; nos referimos a los casos de Tijuana-San Diego en América del Norte y Zhuhai-Macao en el sur de China. Sostenemos que las características principales de las dinámicas transfronterizas en los casos analizados son la proximidad geográfica, los flujos económico-comerciales y circularidad migratoria masiva, más que la cooperación transnacional totalmente institucionalizada. En esta investigación encontramos que las intensas interacciones socioeconómicas que tienen lugar en los espacios transfronterizos que estudiamos cuestionan fuertemente las lógicas de las fronteras westfalianas, sometiendo a crisis la concepción clásica del Estado-nación.

Palabras clave: Fronteras. Territorio. Ciudad/región. Cooperación transfronteriza. Relaciones internacionales.

Abstract

The general objective of this work is to contrast two paradigmatic cases of cross-border cities / regions that develop in different geographical and administrative contexts, but that allow us to explain other cross-border realities, beyond the models of Eurocities; we refer to the cases of Tijuana-San Diego in North America and Zhuhai-Macao in southern China. We argue that the main characteristics of the cross-border dynamics in the cases analyzed are geogra-

phic proximity, economic-commercial flows, and massive migratory circularity, rather than fully institutionalized transnational cooperation. In this research we find that the intense socioeconomic interactions that take place in the cross-border spaces that we study, strongly question the logic of Westphalian borders, subjecting the classic conception of the nation-state to crisis.

Keywords: Borders. Territory. City / region. Cross-border cooperation. International relations.

Resumo

O objetivo geral deste trabalho é contrastar dois casos paradigmáticos de cidades / regiões transfronteiriças que se desenvolvem em contextos geográficos e administrativos distintos, mas que nos permitem explicar outras realidades transfronteiriças, para além dos modelos das Eurocidades; referimo-nos aos casos de Tijuana-San Diego na América do Norte e Zhuhai-Macao no sul da China. Sustentamos que as principais características das dinâmicas transfronteiriça nos casos analisados são a proximidade geográfica, os fluxos econômico-comerciais e a circularidade migratória massiva, e não a cooperação transnacional plenamente institucionalizada. Nesta pesquisa constatamos que as intensas interações socioeconômicas que ocorrem nos espaços transfronteiriços que estudamos questionam fortemente a lógica das fronteiras westfalianas, submetendo à crise a concepção clássica de Estado-nação.

Palavras-chave: Fronteiras. Território. Cidade / região. Cooperação transfronteiriça. Relações Internacionais.

Introducción

Históricamente, el Estado-nación westfaliano había fungido como el principal garante del orden social y político, ejerciendo para ello una jurisdicción determinada por fronteras rígidas. Sin embargo, la masificación o "democratización" de las telecomunicaciones y los medios de transporte ha brindado la posibilidad a múltiples actores sociales –individuos, empresas, asociaciones religiosas, organizaciones no gubernamentales y agencias gubernamentales de distintos niveles- de trascender las fronteras nacionales contrarrestando con ello el control que el Estado-nación ejerce sobre sus fronteras y, por ende, en sus territorios nacionales: estas dinámicas han detonado procesos de globalización e intensificado los de regionalización. Ambos procesos no sólo han provocado una creciente permeabilidad en las fronteras estatales westfalianas, también han reestructurado las articulaciones entre lo local y lo internacional mediante la creación de espacios transfronterizos.

Al abordar el tema de las fronteras, se pueden mencionar dos situaciones diacrónicas: la primera se refiere a las fronteras duras westfalianas y rígidas, las cuales contribuyeron a la consolidación de los Estados nacionales, pues fueron "usadas como trincheras de contención que garantizaban la exclusión de aquellas variables exógenas –económicas, políticas, sanitarias, ideológicas e identitarias- consideradas lesivas a los sistemas nacionales" (DILLA; BRETON, 2018, p. 2); la segunda, corresponde a las fronteras flexibles o dinámicas, a las cuales desborda la globalización y las reduce a "líneas que cruzan los factores del intercambio económico –mercancías, capitales, personas, informaciones- al calor de los avances de

la mundialización capitalista" (DILLA; BRETON, 2018, p. 2). Desde esta segunda situación, la función de la frontera es la de unificadora social debido a la afinidad multidimensional que los actores colindantes comparten y que los acerca más entre sí, que a ellos con el resto de sus respectivas naciones. En este contexto, lo intrínseco de la frontera se asienta en su flexibilidad y dinamismo, pero es, sobre todo, la proximidad geográfica el factor que otorga una funcionalidad distinta al espacio, debido a que cataliza lo transfronterizo.

Como parte de dicha situación diacrónica, en pleno siglo XXI, se observan políticas orientadas al fortalecimiento de la nación en sus formas westfalianas y las tendencias hacia la refronterización (teniendo como casos paradigmáticos la Administración Trump en Estados Unidos o el *Brexit* con el Reino Unido) que, simultáneamente, van acompañadas de procesos tendientes hacia una dinamización más intensa de los espacios urbanos que pertenecen a dos Estados nacionales distintos y están divididos por fronteras.

Al respecto, en las últimas décadas, los estudios sobre fronteras se han centrado mayoritariamente en la cooperación transfronteriza, tomando como caso paradigmático las llamadas eurociudades. Un aspecto que distingue a las eurociudades de otros modelos es la fuerte institucionalización de las dinámicas de la cooperación (GUEREÑO-OMIL; HANNAM; ALZUA-SORZABAL, 2014; LOIS, 2013). Por ello, cabe destacar que el modelo europeo dominante de transfronterización -sobre todo el que tiene lugar dentro del marco de la Unión Europea- se da en un escenario en el que las fronteras casi han desaparecido. Debido a esto, dichos modelos eurocéntricos no serían del todo representativos como objetos de estudio para explicar aquellos casos de fronteras rígidas en los que el fenómeno de lo transfronterizo ocurre, que es casi todo el mundo. Justo por ello es relevante plantear, ¿cuáles son las características de la transfronterización en ciudades o regiones donde la cooperación transfronteriza es informal o carente de institucionalización por la rigidez de las fronteras que las separan?

Para abordar dicha cuestión, proponemos como objetivo general de este trabajo contrastar dos casos paradigmáticos de ciudades/región transfronterizas que se desenvuelven en contextos geográficos y administrativos distintos pero que podrían arrojar datos que expliquen otras realidades transfronterizas alrededor del mundo: el primero corresponde a Tijuana-San Diego en América del Norte, con una frontera que opera bajo lógicas westfalianas, pero que es extraordinariamente representativa de lo "binacional" y transfronterizo (ciudades/región dividas por una frontera internacional); el segundo corresponde a Zhuhai-Macao en el Sur de China, un caso *sui generis*, cuyas fronteras responden a lógicas postwestfalianas bajo el esquema de "un país, dos sistemas" (ciudades/región dividida por una frontera nacional). Al contrastar casos disimiles, buscamos observar cómo la cooperación transfronteriza encuentra su principal motivación más en razones de proximidad geográfica en el marco de la globalización, de la que se derivan las dinámicas económicas y comerciales, así como la circularidad migratoria masiva, que en nacionalismos tradicionales.

Para abordar nuestros casos de estudio presentamos, brevemente, algunas reflexiones en torno a la ontología de las fronteras, la transfronterización y la ciudad/región transfronteriza. En esa lógica, organizamos este trabajo de la siguiente manera: en la primera sección, discutimos un marco conceptual sobre la transfronterización y las "ciudades/regiones transfronterizas". En la segunda parte de la investigación, analizamos el caso norteamericano de Tijuana-San Diego, el cual destaca no sólo por tratarse de una de las ciudades/región más dinámicas del mundo, sino también por ser un punto de encuentro geoestratégico entre México y Estados Unidos. En la tercera sección, exponemos el caso Zhuhai-Macao, ciudad/región que se ubica al sur de China en la desembocadura del río Perla, y destaca por la proyección que el gobierno chino ha dado a esta área como punto de encuentro con el mundo. En la última parte, a modo de conclusión, presentamos un balance general de estas ciudades/región transfronterizas.

Transfronterización y ciudad/región transfronteriza

Una de las características principales de la globalización y la regionalización es que no sólo han provocado una creciente permeabilidad en las fronteras estatales en términos westfalianos, sino que también ha llevado a diversas ciudades a la reestructuración de las articulaciones entre lo local y lo internacional, a través de lo que ha sido denominado como espacios transfronterizos. Esto significa que alguna parte de las dinámicas citadinas cotidianas no sólo tienen lugar en el ámbito de lo local, sino que también se relaciona con lo internacional: esto adquiere especial relevancia en las ciudades transfronterizas.

En ese orden de ideas, entendemos como transfronterización al conjunto de procesos y dinámicas que se originan en un punto geográfico y concluyen en otro, en los que se diluye o flexibiliza una frontera y en los que se generan un tipo de gobernanza que rebasa la frontera. Así, la transfronterización o lo transfronterizo hace referencia a los procesos que han mutado de los espacios como lugar a los espacios como flujos (BLATTER, 2004), pues a pesar de las diferencias identitarias de los sujetos que habitan las zonas fronterizas, se generan -a partir de la proximidad geográfica y la interconexión cotidiana- ciertas dinámicas que desdibujan las fronteras westfalianas (sin anularlas) para dar origen y reforzar el fenómeno de lo transfronterizo.

Los procesos de globalización y regionalización no sólo han transformado las funciones de las fronteras, sino que también han planteado enormes desafíos para su entendimiento y análisis, motivando en las Ciencias Sociales los llamados estudios de frontera o limología (KOLOSSOV, 2006; LAINE, 2015; MEDINA, 2006, TAPIA, 2017). A finales del siglo XIX e inicios del XX se establecieron las bases de la nueva disciplina. Después de la II Guerra Mundial se observó un avance importante en ella, bajo el llamado enfoque tradicional, el cual "comprendió las fronteras como una realidad preocupándose por su permeabilidad" (TAPIA, 2017, p. 64). Fue a partir del fin de la Guerra Fría cuando los estudios transfronterizos lograron un despegue a través del desarrollo de perspectivas posmodernas, las

cuales han destacado "que todo el territorio estatal inmerso en intercambios económicos intensivos con otros países [y] las regiones fronterizas pueden convertirse en motores del crecimiento económico y centros de innovación" (KOLOSSOV, 2005, p. 622).

A lo largo de las dos primeras décadas del siglo XXI, los estudios transfronterizos han logrado consolidar importantes espacios de intercambio académico y difusión en revistas como *Journal of Borderlands Studies* (Canadá), "Si Somos Americanos" (Chile), "Estudios Fronterizos" (México), "Migraciones Internacionales" (México) o "Frontera Norte" (México), por mencionar algunas de las más difundidas. Los análisis ahí publicados muestran cómo los estudios fronterizos se han vuelto cada vez más multidisciplinarios, lo cual permitiría apuntar que lo *cross-boundary* (transfronterizo) ha incentivado los entendimientos *cross-disciplinary* (transdisciplinarios). Pero, ¿en qué cuestión se centra la literatura sobre transfronterización?

Según Heraldo Dilla, "las fronteras son crecientemente un asunto urbano" (DILLA, 2015, p. 16). Efectivamente, una de las manifestaciones más visibles de lo transfronterizo se observa en las aglomeraciones urbanas que se extienden en ambos lados de una frontera. Dichas localidades han sido analizadas bajo las etiquetas de ciudades transfronterizas, metrópolis transfronterizas o, de manera más amplia, regiones transfronterizas (BLATTER, 2004; DALL SCHMIDT, 2005; DILLA; BRETON, 2018).

En el contexto de las ciudades y procesos transfronterizos, uno de los temas que ha despertado mayor interés se refiere a la cooperación transfronteriza (GONZÁLEZ; GUALDA, 2020; HATALEY; LEUPRECHT, 2018; MEDINA, 2017). El principal referente empírico en el tema se encuentra en la Unión Europea, la cual se caracteriza por una fuerte institucionalización y por tener fronteras físicas sólo simbólicas. Sin embargo, la cooperación transfronteriza no se encuentra restringida o condicionada por la institucionalización, sino que ésta puede desenvolverse a nivel societal e, incluso, privado. Para observar este tipo de dinámicas -donde cooperación transfronteriza responde a lógicas distintas- proponemos estudiar los casos de Tijuana-San Diego y Zhuhai-Macao que se presentan como paradigmas de ciudades/región transfronterizas en contextos de fronteras rígidas (westfalianas y postwesfalianas). ¿A qué responde nuestra estrategia metodológica?

Primero, Tijuana-San Diego y Zhuhai-Macao son casos paradigmáticos, pues el primero, corresponde a una de las fronteras más rígidas, vigiladas y fortificadas del mundo que, sin embargo, no ha logrado detener la integración económica, ni el flujo migratorio; mientras que, en el segundo caso, hablamos de una frontera que divide temporalmente los territorios de una potencia emergente (China) y una de sus regiones autónomas (Macao) bajo el esquema de "un país, dos sistemas". Ambos casos son relevantes para el análisis debido al volumen de interacción multiescalar, multifactorial y multisectorial entre las sociedades cuyas fronteras unen y separan al mismo tiempo.

Segundo, dada la naturaleza de los casos analizados, el concepto que mejor engloba y expresa la complejidad del fenómeno en cuestión es el de ciudad/región transfronteriza, en tanto que refiere a "agregaciones

de ciudades, suburbios y sus alrededores que [están] organizadas como sistemas integrados compuestos por redes de comunicación de infraestructuras" (PEZZOLI; MARCIANO; ZASLAVSKY, 2001, p. 4). Entendemos a la ciudad/región transfronteriza como un subsistema de ciudades que trasciende las fronteras estatales y se ubica espacialmente entre dos o más Estados. Al respecto, sostenemos la hipótesis de que los procesos de transfronterización que caracterizan a los casos de Tijuana-San Diego y Zhuhai-Macao, tienen su principal motivación en razones de proximidad geográfica, dinámicas económico-comerciales y circularidad migratoria masiva, más que en las lógicas de cooperación transnacional totalmente institucionalizada.

Ciudad/región transfronteriza en América del Norte: Tijuana-San Diego

En esta sección demostramos que, a pesar de los nacionalismos tradicionales, la construcción de Tijuana-San Diego como ciudades/región transfronterizas ha sido posible debido a la proximidad geográfica de Tijuana y San Diego, así como a la circularidad migratoria masiva, propia de la región y, en general, por las dinámicas económicas y comerciales mexicano-estadounidenses.

En el caso de Tijuana y San Diego, gracias al dinamismo comercial y económico que ronda el millón de dólares la hora, y a la circularidad migratoria (180 mil cruces al día) en las dos direcciones se vuelven complementarias. Y es que, a pesar de la existencia de una frontera rígida, tecnológica y policial, los individuos de un país trabajan en una ciudad y duermen en la otra; desayunan en una ciudad y almuerzan en la otra; poseen una casa en una ciudad y vacacionan en la otra los fines de semana (ORRACA, 2019). Esto genera que la relación de complementariedad entre ambas ciudades se vuelva pragmática y rompa significativamente con la narrativa nacionalista que históricamente las distancia. Por ejemplo, el número de trabajadores transfronterizos tijuanenses en San Diego "ascendió de 21,463 en el año 2000 a 21,873, para el año 2015" (ORRACA, 2019, p. 456).

La relación transfronteriza de Tijuana-San Diego no se entendería sin la integración económica, comercial y migratoria más amplia que se da en el nivel binacional entre México y Estados Unidos, países que comparten una frontera física de más de 3,200 kms^2 de longitud (MENDOZA, 2006). Para ponerlo en contexto, es importante destacar que México es el primer socio comercial de Estados Unidos -por encima de Canadá y China (año 2019)- y que la interacción del comercio bilateral fue de US$ 670 mil millones de dólares (2018), lo que se traduce en un comercio diario promedio de US$ 1,500 millones, es decir, de US$ 62.5 millones de dólares cada hora o poco más de US$1 millón por minuto (BORDER TRADE ALLIANCE, 2019).

La ciudad/región Tijuana-San Diego hace parte medular de una región más amplia también conocida como Cali-Baja, la cual se compone de los condados (municipios en la equivalencia mexicana) de San Diego e *Imperial county* del lado californiano, mientras que del lado mexicano se incluye a seis municipios del estado de Baja California: Tijuana, Rosari-

to, Mexicali, Tecate, Ensenada y San Felipe. Esta región binacional de 58 mil kilómetros cuadrados concentra a 7.1 millones de habitantes (de los cuales 3.8 millones se consideran fuerza de trabajo activa) y cuenta con 90 universidades y 80 centros de investigación científica (lo que la hace atractiva como clúster educativo mundial). Cali-Baja, una de cuatro regiones de anclaje en las dinámicas económicas mexicano-estadounidenses (LEE; WILSON, 2014, p. 4-15), tiene además una infraestructura de comunicación de 6 puntos fronterizos (4 en Tijuana, 1 en Tecate y 1 en Mexicali), 3 aeropuertos internacionales (San Diego, Tijuana y Mexicali), así como 2 puertos marítimos (San Diego y Ensenada).

En ese contexto, la proximidad geográfica y la capacidad de consumo que existe en ambos lados de la frontera amplía las oportunidades de inversión, turismo, apertura de negocios y de emigración (MENDOZA, 2006). Ello genera que la narrativa nacionalista que aboga por fortalecer las fronteras rígidas, tanto del lado estadounidense, como del lado mexicano, sin eliminarse, pase a un segundo término al momento de interactuar; es decir, está presente, pero no como un impedimento para la interacción, sino como un rasgo distintivo. La misma región Cali-Baja que fue creada para potenciar cinco industrias estratégicas en ambos lados de la frontera -tales como la manufactura avanzada, los agronegocios, la biotecnología aplicada, tecnologías limpias y la logística eficiente- es una muestra de lo anterior (LEE; WILSON, 2014, 55).

Para ilustrar el proceso de transfronterización, presentamos a continuación algunos indicadores de la circularidad migratoria (la migración temporal de ida y vuelta) que permite observar de manera más amplía por qué la ciudad/región Tijuana-San Diego es un caso paradigmático de los estudios fronterizos en el plano de lo transfronterizo:

- De manera combinada, 4 puertos fronterizos (2 en San Ysidro, 1 en el aeropuerto binacional CBX y 1 en la mesa de Otay) registraron cerca de 69.4 millones de cruces en 2018 (COMMITTEE ON BINATIONAL REGIONAL OPPORTUNITIES, 2019, p. 31), cual lo cual convierte a esta región fronteriza en la más dinámica del mundo, con un promedio de 180 mil cruces al día.
- Inaugurado en 2015, el puente Cross Border Xpress hace del aeropuerto internacional de Tijuana, el primero binacional en todo el mundo. Desde entonces, los cruces fronterizos por el aeropuerto se han incrementado notablemente: en 2016 fueron 1.35 millones, en 2017 de 1.92 millones y en 2018 de 2.26 millones de personas (COMMITTEE ON BINATIONAL REGIONAL OPPORTUNITIES, 2019, p. 35).
- En 2018, alrededor de 1.2 millones de estadounidense se desplazaron a Tijuana para contratar servicios médicos, una dinámica generó una derrama económica estimada en US$1,400 millones de dólares (BROOKS, 2019)
- Entre 2012 y 2018, el 63% de la inversión extranjera directa que recibió Baja California provino de Estados Unidos (SAN DIEGO REGIONAL EDC, 2017, p. 5)

Cabe agregar que el fenómeno creciente de trabajadores y estudian-

tes transfronterizos se ha convertido cada vez más en una característica presente en Tijuana-San Diego. De los casi 10,500 estudiantes transfronterizos tijuanenses que estudian en el condado de San Diego 75 % poseen la nacionalidad estadounidense, pero viven en Tijuana. En términos generales, ellos provienen de hogares con altos ingresos y sus padres, o cuentan con la nacionalidad estadounidense también, o son trabajadores transfronterizos que viven en Tijuana y trabajan en San Diego (ORRACA; ROCHA; VARGAS, 2017).

Otro factor que permite la integración transfronteriza permanente entre ambas ciudades son las organizaciones económicas privadas. El estudio de Jorge Mendoza ha encontrado que, si bien la cooperación transfronteriza impulsada por las organizaciones económicas privadas locales ha generado importantes logros, ésta ha sido históricamente contralada por organizaciones estatales y federales de ambos lados de la frontera, de tal forma que "la perspectiva de mejorar el desarrollo económico en gran medida depende tanto de la posibilidad de una mayor participación de los gobiernos federales como del impulso creciente de las organizaciones regionales" (MENDOZA, 2017, p. 44).

Dinámicas transfronterizas en Tijuana e implicaciones para México

La historia de Tijuana es relativamente corta, pues se fundó el 11 de julio de 1889 y para estos años apenas contaba sólo con alrededor de 250 pobladores (RUIZ, 2009). En realidad, Tijuana surgió como ciudad durante el siglo XX de manera vertiginosa pues "mientras la población nacional se quintuplicó de 1930 hasta 1990, la población de la [región fronteriza de norte de México] RFNM se multiplicó casi quince veces […y…] Tijuana en el mismo lapso multiplicó su población 66 veces" (ZENTENO, 1993, p. 106).

Las principales razones que impulsaron el crecimiento poblacional toda la región fronteriza del norte de México y, por ende, también de Tijuana, fueron "el auge económico de sus zonas agrícolas, el establecimiento del Programa de Braceros (1942-1964) entre los gobiernos de México y Estados Unidos, y la reactivación económica estadounidense después de la Segunda Guerra Mundial" (ZENTENO, 1993, p. 106). Aunado a ello, la *Ley Volsteid*, que durante la Gran Depresión en Estados Unidos prohibió la venta del alcohol en ese país, produjo en las ciudades fronterizas mexicanas una alta demanda de servicios turísticos que incluía, principalmente, eso mismo que allá se prohibía. Por tal motivo, "entre 1933 y 1935, el gobierno mexicano aprobó la creación del Régimen de Perímetros Libres, y Franjas y Zonas Libres fronterizas para los municipios de Tijuana, Ensenada, Mexicali y Tecate" (BARAJAS, 2017, p. 14).

Ante las importantes restricciones al consumo de alcohol en California y a otros servicios de entretenimiento (bares, restaurantes, *night clubs*) que demandaban los estadounidenses en Tijuana por sus costos bajos, "el turismo tomó un nuevo y fuerte impulso con la apertura del complejo turístico 'Agua Caliente' en 1928 y la inauguración de un nuevo hipódromo en 1929. 'Agua Caliente', símbolo ostentoso de la época, dio empleo a más de 2 mil trabajadores y albergó en sus aposentos a lumina-

rias de la política, la mafia y la cinematografía estadunidense" (ZENTENO, 1993, p. 109).

La ciudad de Tijuana, con 1.8 millones de habitantes en 2017 (COPLADE, 2017, p. 3), representa aproximadamente el 50 % de la población total de Baja California. En 2020, Tijuana es la sexta ciudad más poblada de México y la mayor de Baja California. Además, es la ciudad más grande de la RFNM y como parte del área conurbada transfronteriza de Tijuana-San Diego, resulta la aglomeración binacional de mayor importancia para México.

De acuerdo con el censo poblacional de Baja California, el 97.8% de la población tijuanense está alfabetizada y su nivel de escolaridad es de 10 años; es decir, 2.5 años más que el promedio nacional. El 57.4 % de su población es clasificada como económicamente activa, de la cual más del 96 % es ocupada y menos del 4 % desocupada (COPLADE, 2017, p. 7). Estos datos han convertido a Tijuana en una ciudad atractiva para la población del centro y sur de México como ciudad de destino, a diferencia de lo que sucedía antes de 1980, cuando sólo se veía como pivote geográfico para migrar a Estados Unidos.

En 2017 el Producto Interno Bruto de dicho municipio representó el 48.5% de la producción total de Baja California, lo cual significa el 1.75% a nivel nacional (MARTÍNEZ, 2017). De manera más específica, el sector aeroespacial en la ciudad cuenta con 53 empresas que generan más de 17 mil empleos (55% son estadounidenses); en el sector de productos médicos tiene 47 empresas, las cuales generan más de 43 mil empleos (75% son estadounidenses); el sector electrónico cuenta con 141 empresas, las cuales generan 55 mil empleos (55% son estadounidenses); el sector automotriz con 55 empresas genera 23 mil empleos; y el turismo tiene una derrama económica anual de 2 mil millones de dólares (SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, 2018).

Con estos indicadores se comprueba que Tijuana se ha convertido en la locomotora que arrastra a la economía de Baja California, un estado que comienza a ser reconocido como de los más desarrollados de México. Los indicadores muestran también la razón por la que Tijuana se convirtió en una ciudad atractiva para la inversión estadounidense y, sobre todo, en una ciudad estratégica para la población y los empresarios de San Diego, pues en Tijuana hallaron una ciudad en la que encuentran lo que buscan a precios más baratos que en otras ciudades estadounidenses, relativamente, cercanas. De ahí que, a pesar de que ambas ciudades se encuentran físicamente cruzadas por una frontera tecnológicamente fortificada y partida por un muro físico, digno de cualquiera de la época de la Guerra Fría, ello no disminuya la interacción económica y social de ambas ciudades.

Dinámicas transfronterizas en San Diego e implicaciones para Estados Unidos

Aunque los orígenes de San Diego como una pequeña villa española pueden remontarse al siglo XVI, su importancia como ciudad estadounidense relevante se puede observar hasta los inicios del siglo XX. Una variable que ha influido en ello, en parte, es la construcción en la Bahía de San Diego de la base militar para la Armada estadounidense y la importancia de ésta en el contexto de la Segunda Guerra Mundial y las batallas

libradas por Estados Unidos en las guerras de Corea y Vietnam. La Base Naval de San Diego es la segunda más grande de la Marina de ese país y el principal puerto de origen de la Flota del Pacífico, la cual consta de más de 50 barcos y más de 190 navíos rotativos. En ella viven cerca de 24 mil marinos y más de 10,000 civiles (NAVAL BASE SAN DIEGO, 2019).

Con una población estimada en 1.4 millones al año 2018, San Diego es la octava ciudad más grande de Estados Unidos y la segunda más poblada de California, después de Los Ángeles (UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2019). El condado de San Diego (municipio), de más de 4 millones de habitantes, representa el 10 % del total de la población del estado de California (Ídem). No obstante, uno de los aspectos más relevantes de San Diego se encuentra en los altos ingresos y la elevada calidad de vida que existe en dicha ciudad.

Según los datos estadísticos generados por Data USA, el producto interno bruto del condado de San Diego es de US$ 270 mil millones de dólares anuales. Sin embargo, en lo que refiere al ingreso anual de los hogares en San Diego éste ronda los US$77 mil dólares (muy por encima del promedio nacional que apenas rebasa los US$60 mil dólares) y su valor sigue incrementándose, pues en 2017 reportó un crecimiento de 7.6 % anual. Además, el valor medio de la propiedad es de US$ 563 mil dólares (2.59 veces más que el resto de ese país), la tasa de pobreza se coloca en 13% y la edad promedio de sus habitantes ronda los 35 años (DATA USA, 2019). Debido a estos indicadores, el sitio web financiero WalletHub calificó en 2019 a San Diego como la cuarta mejor ciudad para vivir de Estados Unidos, sólo por debajo de Virginia, Austin y Seattle (MCCANN, 2019). De ese grado es la importancia de una ciudad como San Diego para el estado de California, el cual a su vez es la locomotora económica que arrastra a toda la economía estadounidense. No obstante, el éxito de San Diego difícilmente se explicaría sin su posición geográfica fronteriza y sin los beneficios materiales que le representa la ciudad de Tijuana.

Como parte del área conurbada transfronteriza de Tijuana-San Diego, es la segunda aglomeración binacional más grande entre Estados Unidos y un país fronterizo, detrás de la región Detroit-Windsor, la cual conecta Michigan con Ontario, Canadá. No obstante, las dinámicas comerciales y migratorias de Tijuana-San Diego superan a cualquier otra en su tipo, tanto en la frontera norte, como en la sur. De acuerdo con la metodología del censo poblacional estadounidense, el 45% de la población de San Diego es blanca, 34% hispana o latina y 12% asiática (DATA USA, 2019; UNITED STATES CENSUS BUREAU, 2019). Además, aunque la población de San Diego nacida en el extranjero fue de 774 mil personas en 2017 (lo cual representa el 23% de la población total), la cantidad de habitantes que habla idiomas distintos al inglés presenta poco más del 40%, de los cuales 37 mil personas usan el chino (mandarín y/o cantones) como su lengua, 45 mil personas hablan tagalo y 305 mil personas se comunican en español (Data USA 2019).

En un país como Estados Unidos, que cuenta con importantes restricciones al consumo de alcohol y otros servicios antes de los 21 años de edad; con inversionistas que necesitan mano de obra barata para la construcción y el campo, aunque ésta no sea calificada; con pensionados y

jubilados que pueden ahorrar dinero adquiriendo bienes materiales (apartamentos y casas); se generan entre San Diego y Tijuana dinámicas de consumo y demanda de servicios que representan una válvula de escape para poblaciones de ambas ciudades, pues a los estadounidenses de San Diego, Tijuana les permite satisfacer sus demandas con mayor facilidad que otras ciudades en Estados Unidos y a los tijuanenses, San Diego les ayuda a captar ingresos directamente en dólares. Ante estas complejas dinámicas socioeconómicas que se observan en la zona -al igual que en otros lugares del mundo- ha surgido la necesidad de generar estrategias y mecanismos de gobernanza transfronteriza (HANSEN 2019).

En el caso Tijuana-San Diego la gobernanza transfronteriza está sujeta, por una parte, al efecto westfaliano de la refronterización que tiene lugar desde 1997 con la administración Clinton, que se reforzó de facto con los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y que se ha consolidado con Donald Trump en el contexto del discurso anti-inmigrante; y, por otra parte, al aumento de la integración económica como efecto directo del TLCAN. En ese contexto, "tanto las organizaciones gubernamentales como civiles tienen que lidiar con el control de flujo restrictivo de la frontera que ha limitado los intercambios económicos, sociales, medioambientales y culturales" (MENDOZA, 2017, p. 37). Esto, aunque no detiene, sí ralentiza las dinámicas transfronterizas de esta ciudad/región. Justo para revertir los efectos de la refronterización, organizaciones locales privadas articulan estrategias de colaboración en aras de mantener un equilibrio entre la normatividad nacional y el pragmatismo que la proximidad geográfica incentiva.

Entre las principales organizaciones civiles enfocadas en estrechar los vínculos de Tijuana-San Diego, Jorge Mendoza identifica a la *Smart Border Coalition, Mexico Business Center of San Diego Regional Chamber of Commerce*, el Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana (CDT), la *San Ysidro Chamber of Commerce* y la *Economic and Industrial Development of Tijuana* (MENDOZA, 2017, p. 37). A las iniciativas que promueven estas organizaciones sin fines de lucro, se suman también las de aquellas alianzas de los gobiernos locales, siendo las más importantes: la *San Diego Association of Governments* (SANDAG), Asuntos Binacionales del Estado de Baja California y los Asuntos Binacionales-XX Ayuntamiento de Tijuana (MENDOZA, 2017, p. 39).

De manera conjunta, organizaciones civiles y gubernamentales locales han avanzado gradualmente en la consolidación de los procesos de integración transfronteriza. Una muestra de ello lo representa la firma, por parte de los alcaldes de ambas ciudades, Arturo González y Kevin Faulconer, de la Carta Acuerdo entre Tijuana y San Diego en el Campo de la Planificación y Coordinación, que tuvo lugar en Tijuana en enero de 2020 (SAN DIEGO GOV, 2020). Dicho acuerdo reafirma las cartas compromiso que los alcaldes de ambas ciudades han firmado desde el año de 1993 para "promover una visión compartida de una mega región binacional económicamente vibrante y desarrollar planes de trabajo en conjunto que promuevan cruces fronterizos más eficientes" (SAN DIEGO GOV, 2020).

A continuación, abordaremos nuestro segundo caso de estudio, el cual está conformado por las ciudades/región transfronteriza ubicadas

en el Área de la Gran Bahía en el sur de China. De este caso, señalamos al inicio de este trabajo, que era un ejemplo de fronteras *sui generis* que responden a lógicas postwestfalianas bajo el esquema de "un país, dos sistemas" (ciudades/región dividida por una frontera nacional).

Ciudad/región transfronteriza en el Área de la Gran Bahía de China: Zhuhai-Macao

No se puede comprender la importancia de las dinámicas transfronterizas que se desenvuelven en el Área de la Gran Bahía de China, sin dimensionar el peso específico de Guangdong en la historia milenaria y reciente de China. Por ello, en la siguiente sección, presentamos algunos elementos y principales características de dicha provincia.

Si bien los primeros asentamientos cantoneses datan de aproximadamente hace 7,000 años, fue a lo largo del XVI, cuando Guangdong amplió y consolidó sus nexos con el mundo. Debido a su dinamismo, la ciudad de Guangzhou y sus alrededores se convirtieron en un punto neurálgico para el comercio entre la población china y los mercantes europeos quienes, después de navegar cruzar Estrecho de Malaca, llegaban a las costas del Mar de China Meridional. De hecho, las ambiciones imperialistas de los países europeos por tener un mejor acceso al mercado chino llevaron al establecimiento de asentamientos coloniales en las costas de Guangdong: Portugal lo hizo con Macao en 1557, Gran Bretaña exigió los territorios Hong Kong después de la Primera Guerra del Opio (1839-1842) y Francia comenzó a arrendar Zhanjian a partir de 1898. Incluso, durante la II Guerra Mundial -cuando Hong Kong y Shanghái fueron invadidos- el puerto de Guangzhou siguió abierto al mundo. Ha sido de tal importancia el rol de esta zona para la vinculación entre China y el resto del mundo que el académico William Boltz nombró a Guangzhou, metafóricamente, como la Sevilla de China (BOLTZ, 1967).

Durante la época de la Revolución Comunista, las políticas de autosuficiencia económica restaron importancia a la vinculación de Guangdong con el mundo. No obstante, con las reformas de apertura económica implementadas por Deng Xiaoping hacia finales de los 70's, esta provincia "se convirtió en el terreno experimental de China hace dos décadas cuando su gobierno central decidió reformar el sistema económico y abrir su puerta a los inversores extranjeros" (LI; YANG, 2003, p. 208). Si bien Guangdong puede ser considerada como una de las provincias más avanzadas de la economía china, su proceso de desarrollo ha sido gradual y es posible identificar tres momentos o etapas (ZHANG, 2003): en la primera, de 1979 a 1984, Guangdong pasó de ser una economía esencialmente agrícola (excepto Guangzhou) a una industrializada, teniendo su puntal en la producción de textiles, aparatos eléctricos, juguetes y calzado; en la segunda, de 1984 a 1992, las actividades industriales continuaron, pero éstas se vieron potenciadas por las grandes inversiones en autopistas, líneas de metro, plantas de energía, ferrocarriles y otras infraestructuras complementarias; en la tercera, de 1992 a 2003, Guangdong caracterizó por la alta industrialización económica y el desarrollo del sector terciario. A partir de la década de los 10's del siglo XXI, habría iniciado una cuarta

etapa, la cual se caracterizaría por el impulso de una economía basada en el conocimiento, en tanto que "los gobiernos dedican esfuerzos sustanciales a promover grupos geográficos de tecnología y actividades intensivas en conocimientos. Se han establecido parques de alta tecnología, zonas de desarrollo industrial y ciudades universitarias en las principales ciudades y zonas de desarrollo designadas para actividades basadas en el conocimiento, formando nuevas concentraciones de los sectores emergentes" (CHENG *et al.*, 2013, p. 264).

Actualmente, Guangdong no sólo posee una economía diversa y dinámica que lo ha convertido en un modelo de desarrollo económico en China (MARUYA, 1991), sino que además representa la provincia de mayor tamaño demográfico y económico, pues -de acuerdo con cifras de 2018- su población era de 113.5 millones de personas y su producto interno bruto fue de cerca de US$1.47 billones. Por tal motivo, si se pudiera hacer una comparación entre las provincias de China y los estados de Estados Unidos, se podría decir que Guangdong sería la California de China. Ahora bien, de la misma forma en que el Área de la Bahía de San Francisco es el principal núcleo en producción tecnológica e innovación para California, Guangdong posee un área que concentra su mayor potencial en el mismo rubro: la llamada *Guangdong-Hong Kong-Macau Greater Bay Area* (粤港澳大湾区) o simplemente Área de la Gran Bahía (AGB).

Si bien la zona económicamente más productiva de la AGB se encuentra en su Costa Este, la principal vinculación en términos socioculturales con el mundo se ha desarrollado en la Costa Oeste, específicamente en la ciudad/región transfronteriza de Zhuhai-Macao. Esta importancia fue incluso reconocida en el Plan Quinquenal 2016-2020, en el que el Gobierno de China estableció: "apoyaremos a Macao en convertirse en [...] una plataforma de servicios para el comercio y la cooperación entre China y los países de habla portuguesa, desarrollando activamente sus industrias en áreas como convenciones y exposiciones, comercio y comercio" (CENTRAL COMMITTEE OF THE COMMUNIST PARTY OF CHINA, 2016, 152).

Dinámicas transfronterizas en Macao e implicaciones para China

Si bien Macao es mundialmente conocida por su elevada renta per cápita (según estimaciones del Banco Mundial fue de US$81,000 en 2018), por ser la ciudad más densamente poblada del mundo (con 21,340 personas por kilómetros cuadrado) y por ser un destino turístico de clase mundial por sus casinos, en siglos anteriores su relevancia obedeció a factores geopolíticos y geoeconómicos, pues fue un sitio estratégico en las recurrentes aspiraciones imperialistas de las potencias europeas en el Este de Asia.

El origen y primeros desarrollos en Macao estuvieron profundamente ligados a lo que actualmente corresponde a la provincia de Guangdong: sus primeros asentamientos se remontan a cerca de cinco mil años atrás; luego, al inicio, de nuestra era formó parte del Panyu; y más tarde, dependió administrativamente de Xiangshan (香山县). Si bien Macao estuvo inmerso en el circuito de comercio del Sureste Asiático durante la China Imperial, fue desde tiempos muy antiguos que atrajo la presencia

de piratas y propició actividades ilícitas en el estuario del Río Perla y sus alrededores (ANTONY, 2017). Fue con el establecimiento formal de los portugueses en 1557 que Macao revolucionó su alcance geoeconómico y proyección geopolítica.

Gracias a su privilegiada situación, Macao alcanzó sus años de esplendor entre 1560 y 1640 y muy pronto devino, por un lado, en una primigenia ciudad de alcance global, pues fungió como un nodo en el comercio intra-asiático (en la ruta Guangdong-Macao-Nagazaki), el comercio euro-asiático (en la ruta Lisboa-Malaca-Goa-Macao) y el nuevo comercio asiático-americano (al articularse a la trayectoria de la Nao de China o Galeón de Manila en la ruta México-Manila-Macao-Guangdong); pero también, Macao evolucionó pronto en una ciudad transfronteriza, pues no sólo fue el punto donde China y Occidente se vincularon por primera vez, sino que también desarrollo gradualmente una identidad propia y única en el mundo como resultado de las dinámicas transfronterizas en su entorno (ANTONY, 2017; BERLIE, 2002; CHENG; BLATT, 2001; MAXWELL, 1999; MORAIS, 2014).

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, Macao entró en una larga fase de declive que se prolongó hasta el siglo XX, la cual fue provocada por el gradual debilitamiento de Portugal, la apertura de otros puertos en China para el comercio con extranjeros durante los años del Emperador Kangxi (1661-1722), la creación de nuevas rutas para el comercio intra-asiático y, finalmente, la creciente inestabilidad en el Imperio Chino. No obstante, como expone Rubén De Hoyos, esta ciudad "pasó de ser ignorada, despreciada, menospreciada, sospechada, asaltada y hostigada por toda clase de personas, de piratas a competidores comerciales, a ser envidiada por sus progresos y realizaciones, y a convertirse en paradigma de éxitos envidiables" (DE HOYOS, 2006, p. 96). Efectivamente, la ciudad de Macao es percibida en la actualidad como un destino mundial de esparcimiento, "shopping", turismo, shows y exquisiteces gastronómicas, pero donde el juego resulta la motivación primaria de sus visitantes (ZENG; PRENTICE; KING, 2014): de ahí que esta ciudad sea conocida como el "Monte Carlo de Oriente" o "Las Vegas del Este".

Las comparaciones entre Macao y otras ciudades del AGB son inevitables -especialmente con la otra Región Administrativa Especial que es Hong Kong (MENDES, 2014; WORDIE, 1999)- pero los mayores contrastes que se observan entre ellas son de tipo poblacional, territorial y de concentración de riqueza: el PIB per cápita de Macao es el más grande de las 11 ciudades de la AGB y casi 10 veces mayor que el de Zhaoqing; la inversión extranjera directa que recibe Macao es muy similar a la que atraen Shenzhen o Guangzhou; su economía se encuentra totalmente volcada a los servicios pues el sector terciario ocupa el 92% de su economía, mientras que sus actividades secundarias representan casi el 8% y las primarias son prácticamente inexistentes (en parte, por debido a la falta de espacio en la ciudad); y las estadísticas del gobierno de Macao han mostrado anualmente hay decenas de millones de visitantes, en un turismo muy relacionado con los casinos y la industria del juego.

Cabe señalar que la importancia de los juegos y las apuestas para Macao no es nueva. Estas actividades se remontan al siglo XVI y fue du-

rante casi 300 años que los portugueses intentaron sin éxito erradicarlas. Fue en 1849, con las licencias de Fan-tan (番摊), que el gobierno macaense logró mayor control; luego, en 1930 y 1937, le fue concedido el monopolio de todas las modalidades de juego a las compañía Hou Heng y Tai Heng respectivamente, las cuales siendo ambas innovadoras en su gestión; luego, en 1961, Portugal autorizó a Macao como una "región permanente de juego"; y finalmente, con el Decreto de Ley N° 16/2001, la industria inició su mayor crecimiento cuando se estableció el marco legal para la liberalización de los casinos y el juego, mismo que comenzó a operar en 2002. Desde entonces, la liberalización de los juegos ha atraído fuertes inversiones que han permitido el desarrollo de grandes casinos, pero también ha planteado problemas de uso de tierra y de sostenibilidad para la ciudad (SHENG; TANG; GRYDEHØJ, 2017; WAN; PINHEIRO, 2011). Es, principalmente a partir de este problema, que adquiere significativa relevancia la ciudad vecina de Zhuhai.

Debido a los problemas relacionados con el uso de tierra y el coste de vida, amplios sectores de la población macaense han optado por vivir en Zhuhai que goza de mayores espacios y precios más asequibles. Más aún, de acuerdo con Werner Breitung, fue "como resultado de la apertura de China en 1979, el posterior establecimiento de la Zona Económica Especial de Zhuhai, y la entrega de Macao en 1999, [que] los contactos transfronterizos y la integración han crecido a nuevas dimensiones" (BREITUNG, 2009, p. 109). Esta situación ha sido aprovechada por el gobierno chino, el cual ha buscado promover un desarrollo vigoroso y equitativo en esta ciudad/región transfronteriza.

Dinámicas transfronterizas en Zhuhai e implicaciones para China

Con un área de 1,736.5 kilómetros cuadrados y una población de 1'891,000 en 2018 (pero que se proyecta en 5 millones para 2030), Zhuhai se ubica al sur de la Costa Oeste de la GBA. Aquí ocupa un lugar privilegiado por estratégico, pues se encuentra perfectamente articulada con China y con sus dos regiones administrativas especiales (RAE): por un lado, Zhuhai cuenta con 7 puertos, 2 autopistas de la red nacional, 2 líneas de transporte férreo y 5 aeropuertos en un radio de 150 km (entre ellos, el aeropuerto de la ciudad que se localiza en el Distrito de Jinwan); pero, al mismo tiempo, en octubre de 2018, Zhuhai pasó a convertirse en la única ciudad conectada directamente con las RAE gracias la puesta en funcionamiento del Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge (VALENCIA; LEÓN, 2019).

Todo ello se encuentra potenciado, por un lado, gracias al *status* de Zona Económica Especial que Zhuhai goza desde 1979 y, por otro, a la participación de esta ciudad en el *GuangDong Free Trade Zones* (GDFTZ), un triángulo de zonas económicas especiales pensadas tanto como un programa piloto para la apertura de China, como un importante nodo de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI. Pero ¿de qué forma se vincula Zhuhai con Macao?, ¿cuáles son las dinámicas transfronterizas que se desenvuelven en esta ciudad/región?

Bajo la noción de "un país, dos sistemas", Macao comparte con China una frontera internacional dinámica, flexible y con características

postwestfalianas pues: primero, dicha "frontera" no tiene estatus de frontera nacionales y su peculiar soberanía no se encuentra disputada por ninguna de las partes; segundo, se trata de una frontera interna, pero al mismo tiempo se encuentra fuertemente controlada; y, tercero, dicha frontera no es permanente sino que tiene "fecha de expiración" (BREITUNG, 2009, p. 102).

Cabe mencionar que antes de su retorno a China, los controles fronterizos entre Zhuhai y Macao relativamente laxos y poco desarrollados; sin embargo, esta urbe transfronteriza cuenta en ahora con cuatro puestos de control muy dinámicos y modernos: el Puerto de GongBei (拱北), el Parque Industrial Transfronteiriço Macau-Zhuhai (跨境工業區工業大樓), el Puesto Fronterizo de Cotai-Hengqin (路氹邊檢大樓 – 横琴口岸) y el Puente Hong Kong-Zhuhai-Macao (港珠澳大桥).

Si bien existe actualmente una estrecha articulación física entre Zhuhai y Macao, ésta fue creada para facilitar las intensas dinámicas sociales y económicas que han tenido lugar en la zona desde fines del siglo XX. En otras palabras, no ha sido la cooperación transfronteriza la que ha detonado el crecimiento de esta urbe transfronteriza sino, más bien, el crecimiento económico y la circularidad migratoria en la zona ha exigido de nueva infraestructura física y nuevos marcos legales transfronterizos.

De hecho, los esfuerzos por potenciar los vínculos entre Macao y Guangdong a través de Zhuhai se observan a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XXI, pues han quedado plasmados en documentos trascendentales para la gobernanza y desarrollo de esta ciudad/región como son el "Esquema del Plan para la Reforma y Desarrollo del Delta del Río Perla (2008-2020)" (THE NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, 2008), el "Acuerdo Marco de Cooperación entre Guangdong y Macao" (PEOPLE'S GOVERNMENT OF GUANGDONG PROVINCE & THE GOVERNMENT OF THE MACAO SAR, 2011) y el "Acuerdo Marco para la Profundización de la Cooperación Guangdong-Hong Kong-Macao en el Desarrollo del Área de la Gran Bahía" (NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, 2017). A partir de estos esfuerzos institucionales de estrechar aún más los vínculos y la infraestructura en la zona, el papel de estratégico de Zhuhai se ha visto fortalecido y potenciado.

A modo de conclusión

Como pudimos demostrar a lo largo de este trabajo, tanto en los casos de Tijuana-San Diego, como de Zhuhai-Macao, se confirma la hipótesis de que los procesos de transfronterización tienen su principal motivación más en razones de proximidad geográfica, dinámicas económico-comerciales y circularidad migratoria masiva, que en las lógicas de cooperación transnacional institucionalizada westfaliana. Justo por ello sostuvimos la pertinencia de plantear un estudio como el presente, que fuera más allá de modelos eurocéntricos, porque se necesitaba observar y explicar aquellos casos de fronteras rígidas en los que los fenómenos transfronterizos ocurren condicionados por la regionalización y la globalización, a pesar de las resistencias de los gobiernos nacionales que apelan al fortalecimiento de las fronteras, según los cánones westfalianos.

Al elegir dos casos de estudio disímiles entre sí -el de una frontera que opera bajo lógicas westfalianas, representativa de lo "binacional" y de ciudades/región dividas por una frontera internacional; y, el de otro caso, cuyas fronteras responden a lógicas postwestfalianas bajo el esquema de un país, dos sistemas- pero que resultan paradigmáticos en lo tocante a ciudades/región transfronterizas no europeas, arrojamos luz sobre la cuestión de las características de la transfronterización en ciudades o regiones donde la cooperación transfronteriza tiene distintos grados de formalidad, si bien no en su totalidad, pero es consistente.

El estudio nos arroja que en Tijuana-San Diego hay un grado relativamente mayor de formalidad en la cooperación transfronteriza, debido a que se trata de dos ciudades que pertenecen a dos países diferentes, cuya cooperación e integración económica se ve condicionada por acuerdos internacionales, pero también por acuerdos locales que responden a las necesidades de la región. Estos factores no sólo potencian la transfronterización de las ciudades Tijuana-San Diego, sino, además, la vuelven permanente, aunque no en su totalidad, como sostenemos en la hipótesis. En el caso de Zhuhai-Macao, la informalidad de la cooperación transfronteriza (en parte porque ambas pertenecen al mismo país) no impide la dinámica interacción de las poblaciones de ambas ciudades. A esto nos referimos cuando denominamos este caso como postwesfaliano: un país, dos sistemas.

Como pudo apreciarse a lo largo del trabajo, las ciudades/región transfronterizas que aquí estudiamos articulan sus prácticas con lógicas nacionales, pero su localización geográfica les permite cierta autonomía allende las fronteras.

El caso Tijuana-San Diego es paradigmático como objeto de estudio de lo transfronterizo por la intensa relación que existe entre los diversos sectores de la sociedad de una ciudad y otra, en un contexto nacional más amplio de integración, interdependencia y asimetría económica. A pesar de las narrativas nacionalistas y practicas westfalianas de los gobiernos de Estados Unidos y México, la realidad de la región se impone por la proximidad geográfica, permitiendo e incentivando, de la mano de los marcos normativos nacionales, que lo transfronterizo haga de esta ciudad/región la más dinámica del mundo.

En el caso de Zhuhai-Macao, esta ciudad/región transfronteriza ha sido proyectada por el gobierno chino como punto clave para su entendimiento y vinculación con el mundo debido a su ubicación geoestrátegica, pero también para ser el pilar que compita en los mercados mundiales. Efectivamente, en la segunda década del siglo XXI Zhuhai ha asumido el liderazgo en la promoción de negocios, inversiones, cultura, deportes y turismo, y para ello, Macao ha sido indispensable por el dinamismo económico que le imprime a la población de Zhuhai.

Finalmente, a partir del análisis de ambos casos hemos podido observar que los discursos nacionalistas son rebasados por las fuertes interacciones socioeconómicas que ahí tienen lugar y que cuestionan fuertemente las lógicas de las fronteras westfalianas, sometiendo a crisis la concepción clásica del Estado-nación, el cual nos remite a los principios westfalianos de cómo y para qué fue creado.

Referencias

ANTONY, Robert. We are Not Pirates: Portugal, China, and the Pirates of Coloane (Macao), 1910. **Journal of World History**, University of Hawai'i Press, v. 28, n. 2, p. 249-276, 2017.

BARAJAS, Rosío. Fronteras, integración y desarrollo transfronterizo. *In*: ESQUIVEL, Gerardo; IBARRA, Francisco; SALAZAR, Pedro. **Cien ensayos para el centenario.** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Tomo 3: estudios económicos y sociales. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2017. p. 1-32.

BERLIE, Jean. Macau: A Multi-Community Society. **China Perspectives**, French Centre for Research on Contemporary China, n. 44, p. 68-75, 2002.

BLATTER, Joachim. From 'spaces of place' to 'spaces of flows'? Territorial and functional governance in cross-border regions in Europe and North America. **International Journal of Urban and Regional Research**, Wiley, v. 28, n. 3, p. 530-548, 2004.

BOLTZ, William. Canton: the Seville of China. **Romance Philology**, University of California Press, v. 21, n. 2, p. 171-174, 1967.

BORDER TRADE ALLIANCE. **Mexico and the United States**: Neighbors, Allies, Trade Partners. A Relationship at Risk. Washington DC: Border Alliance, 2019.

BREITUNG, Werner. Macau Residents as Border People – A Changing Border Regime from a Sociocultural Perspective. **Journal of Current Chinese Affairs**, GIGA German Institute of Global and Area Studies, v. 38, n. 1, p. 101-127, 2009.

BROOKS, Darío. Turismo médico en México: cómo Tijuana se convirtió en el "quirófano" de los estadounidenses. **BBC**, 2019. Disponible en: https://bbc.in/2qfcXNx. Acceso en: 10 nov. 2019.

CENTRAL COMMITTEE OF THE COMMUNIST PARTY OF CHINA. **The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China, 2016-2020**. Beijing: Central Compilation & Translation Press, 2016.

CHENG, Christina; BLATT, Pauline. Macao, les symboles controversés d'une amitié reconstruite. **Perspectives Chinoises**, French Centre for Research on Contemporary China, n. 63, p. 54-65, 2001.

CHENG, Fangfang; BOERBOOM, Luc; GEERTMAN, Stan; HOOIMEIJER, Pieter. Changing spatial concentration of sectoral employment in China's Pearl River Delta 1990-2005. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**, Royal Dutch Geographical Society, v. 104, n. 3, p. 261-277, 2013.

COMMITTEE ON BINATIONAL REGIONAL OPPORTUNITIES. 2018 San Diego-Baja California Border Crossing and Trade Highlights. **SANDAG**. 2019. Disponible en: https://bit.ly/2Rg5nO0. Acceso en: 10 nov. 2019.

COPLADE. Tijuana. **Comité de Planeación Para el Desarrollo del Estado** - Gobierno de Baja California. 2017. Disponible en: https://bit.ly/33BTB2U. Acceso en: 1 nov. 2019.

DALL SCHMIDT, Torben. Cross-border regional enlargement in Øresund. **GeoJournal**, Springer, v. 64, n. 3, p. 249-258, 2005.

DATA USA. San Diego, CA. **Data Usa**. 2019. Disponible en: https://datausa.io/profile/geo/san-diego-ca/. Acceso en: 17 nov. 2019.

DE HOYOS, Rubén. El recurrente valor geopolítico de Macao 1557 - Diciembre 20, 1999 - 2049: relaciones entre América Latina y China a través de Macao. Naturaleza de la recurrencia geopolítica. **Estudios Internacionales**, Universidad de Chile, v. 152, n. 38, p. 89-112, 2006.

DILLA, Haroldo. Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. **Estudios Fronterizos**, Universidad Autónoma de Baja California, v. 16, n. 31, p. 15-38, 2015.

DILLA, Haroldo; BRENTON, Ingrid. Las regiones transfronterizas en América Latina. **Polis,** OpenEdition Journals, n. 51, p. 15-37, 2018.

DILLA, Haroldo. HANSEN, Karen. El gobierno de las territorialidades transfronterizas internacionales: la experiencia latinoamericana. **Geopolítica(s)**, Universidad Complutense de Madrid, v. 10, n. 2, p. 259-279, 2019.

GONZÁLEZ, Teresa; GUALDA; Estrella. Disclosing the Relational Structure of Institutional Cross-border Cooperation in Two Cross-border Regions in Europe. **Journal of Borderlands Studies**, Taylor & Francis, v. 35, n. 1, p. 113-129, 2020.

GUEREÑO-OMIL, Basagaitz; HANNAM, Kevin; ALZUA-SORZABAL; Aurkene. Cross-border leisure mobility styles in the Basque Eurocity. **Leisure Studies**, Taylor & Francis, v. 33, n. 6, p. 547-564, 2014.

HATALEY, Todd; LEUPRECHT, Christian. Determinants of Cross-Border Cooperation. **Journal of Borderlands Studies**, Taylor & Francis, v. 33, n. 3, p. 317-328, 2018.

KOLOSSOV, Vladimir. Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches. **Geopolitics**, Routledge, v. 10, n. 4, p. 606-632, 2005.

KOLOSSOV, Vladimir. Theoretical Limology: Postmodern Analytical Approaches. **Diogenes**, SAGE, v. 53, n. 2, p. 11-22, 2006.

LAINE, Jussi. A historical view on the study of borders. *In*: SEVASTIANOV, Sergei. **Introduction to Border Studies.** Vladivostok: Dalnauka, 2015. p. 14-32.

LEE, Erik; WILSON, Christopher. The U.S.-Mexico Border Economy in Transition. **Wilson Center**. 2014. Disponible en: https://bit.ly/2OJPk9h. Acceso en: 16 nov. 2019.

LI, Joanna; YANG, David. Guangdong: China's Economic Powerhouse - The Past, the Present and the Future. *In*: BUI, Tung; YANG, David; JONES, Wayne; LI, Joanna. **China's economic powerhouse**: reform in Guangdong Province. New York: Palgrave Macmillan, 2003. p. 208-231

LOIS, María. Re-significando la frontera: el caso de la eurociudad Chaves-Verín. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**, Asociación Española de Geografía, n. 61, p. 309-327, 2013.

MARTÍNEZ, Gabriela. En BC presentan centro de información económica. **El Economista**. 2017. Disponible en: https://bit.ly/2rcHMCY. Acceso en: 7 nov. 2019.

MARUYA, Toyojiro. Guangdong as a regional model of economic development in China. *In*: Chen; Edward; MARUYA, Toyojiro. **A Decade of "Open-Door" Economic Development in China, 1979-1989.** Tokyo: Institute of Developing Economies, 1991. p. 153-183.

MAXWELL, Kenneth. Macao: The Shadow Land. **World Policy Journal**, Duke University Press, v. 16, n. 4, p. 73-95, 1999.

MCCANN, Adam. Best big cities to live in. **WalletHub**. 2019. Disponible en: https://bit.ly/33Nl-SUa. Acceso en: 13 nov. 2019.

MEDINA, Eusebio. Aportaciones para una epistemología de los estudios sobre fronteras internacionales. **Estudios Fronterizos**, Universidad Autónoma de Baja California, v. 7, n. 13, p. 9-27, 2006.

MEDINA, Eusebio. Marco jurídico y principales instrumentos de la cooperación transfronteriza institucional en Europa. **Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research**, Universidad de Alcalá, n. 37, p. 189-206, 2017.

MENDES, Carmen Amado. The Implications of a Special Administrative Regions for the international system: Macao is a successful case study. WEI, George. **Macao-The Formation of a Globle City**. Nueva York: Routledge, 2014. p. 208-221.

MENDOZA, Jorge. Integración económica y organizaciones económicas transfronterizas: El caso de San Diego-Tijuana. **Estudios Fronterizos**, Universidad Autónoma de Baja California, v. 18, n. 35, p. 22-46, 2017.

MENDOZA, Jorge. La integración económica de las ciudades de la frontera México-Estados Unidos. **Análisis Económico**, Universidad Autónoma Metropolitana, v. 21, n. 46, p. 307-325, 2006.

MORAIS, Paula. Macao's urban identity question, 1557-1999/2009: spatializing territory. In: WEI, George. **Macao - The Formation of a Global City**. New York: Routledge, 2014. p. 156-185.

NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION. Framework Agreement on Deepening Guangdong-Hong Kong-Macao Cooperation in the Development of the Greater Bay Area. **Greater Bay Area**. 2017. Disponible en: https://bit.ly/33JR9HE. Acceso en: 8 nov. 2019.

NAVAL BASE SAN DIEGO. **Official Website of the United States Navy**. 2019. Disponible en: https://www.navy.mil/local/NBSD/. Acceso en: 9 nov. 2019.

ORRACA, Pedro. Cross-Border Earnings of Mexican Workers Across the US–Mexico Border. **Journal of Borderlands Studies**, Routledge, v. 34, n. 3, p. 451-469, 2019.

ORRACA, Pedro, David Rocha, y Eunice Vargas. Cross-border school enrolment: Associated factors in the U.S.–Mexico borderlands. **The Social Science Journal**, Elsevier, v. 54, n. 4, p. 389-402, 2017.

PEOPLE'S GOVERNMENT OF GUANGDONG PROVINCE & THE GOVERNMENT OF THE MACAO SAR. Framework Agreement on Cooperation Between Guangdong and Macao. **Palavras Acertadas**. 2011. Disponible en: http://www.pamacau.com/en/protocol. Acceso en: 3 nov. 2019.

PEZZOLI, Keith; MARCIANO, Richard; ZASLAVSKY, Ilya. Transborder City-Regions and the Quest for Integrated Regional Planning: Challenges posed by disarticulated infrastructures, fragmented ecologies of knowing, and uneven development. **TRANSvisions**. 2001. Diponible en: https://bit.ly/33NlWTU. Acceso en: 7 nov. 2019.

RUIZ, Rogelio. Tijuana. La frontera concupiscente y el comienzo de la patria. **LiminaR**, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, v. 7, n. 2, p. 131-151, 2009.

SAN DIEGO GOV. **The City of San Diego**. Jan. 2020. Disponible en: https://www.sandiego.gov/sites/default/files/20200131_sandiegotijuanamou.pdf. Acceso en: 2 nov. 2019.

SAN DIEGO REGIONAL EDC. Tijuana Regional Profile. **San Diego Regional Economic Development Corporation**. 2017. Disponible en: https://bit.ly/35VrixU. Acceso en: 5 nov. 2019.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO. Reporte de Indicadores Económicos de la ciudad de Tijuana. **Alcaldía de Tijuana**. 2018. Disponible en: https://bit.ly/2qkkE57. Acceso en: 10 nov. 2019.

SHENG, Ni; TANG, U Wa; GRYDEHØJ, Adam. Urban morphology and urban fragmentation in Macau, China: island city development in the Pearl River Delta megacity region. **Island Studies Journal**, v. 12, n. 2, p. 199-212, 2017.

TAPIA, Marcela. Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexiones para un debate. **Estudios Fronterizos**, Universidad Autónoma de Baja California, v. 18, n. 37, p. 61-80, 2017.

THE NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION. The Outline of the Plan for the Reform and Development of the Pearl River Delta (2008-2020). **Office of the Provost**. 2008. Disponible en: https://bit.ly/2DHOAvg. Acceso en: 11 nov. 2019.

UNITED STATES CENSUS BUREAU. San Diego County, California; California. **QuickFacts**. 2019. Disponible en: https://bit.ly/2Ri44ho. Acceso en: 4 nov. 2019.

VALENCIA, Sxunasxi; LEÓN, Raquel. Infraestructura y competitividad en la Iniciativa de la Franja y la Ruta: implicaciones geoeconómicas en el caso del puente HZM. **Razón Crítica**, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, n. 7, p. 81-110, 2019.

WAN, Penny; PINHEIRO, Francisco. The Development of the Gaming Industry and Its Impact on Land Use. *In*: LAM, Newman; SCOTT, Ian. **Gaming, Governance and Public Policy in Macao**. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2011. p. 19-36.

WORDIE, Jason. Introduction. *In:* RIDE, Lindsay; RIDE, May. **The Voices of Macao Stones**. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1999. p. 1-5.

ZENG, Zhonglu; PRENTICE, Catherine; KING, Brian Edward. To Gamble or Not? Perceptions of Macau Among Mainland Chinese and Hong Kong Visitors. **International Journal of Tourism Research**, v. 16, n. 2, p. 105-112, 2014.

ZENTENO, René. Del rancho de la Tía Juana a Tijuana: una breve historia de desarrollo y población en la frontera norte de México. **Estudios Demográficos y Urbanos**, El Colegio de México, v. 10, n. 1, p. 105-132, 1993.

ZHANG, Wenbiao. The Adjustment of Economic Structure and Guangdong's Economic Growth: Past Successes and Future Challenges. *In*: BUI, Tung; YANG, David; JONES, Wayne; LI, Joanna. **China's economic powerhouse: reform in Guangdong Province**. New York: Palgrave Macmillan, 2003. p. 1-19