

EL MURO NO ES LA RESPUESTA

FERNANDO LUIZ LARA

Desde que inició la campaña presidencial de 2016 en Estados Unidos, la inmigración ha sido un asunto central. La propuesta de Donald Trump sobre construir un muro entre México y Estados Unidos, así como el llamado a deportar inmigrantes indocumentados, fijaron la atención de aquel país en la compleja problemática que rodea la frontera con México. Tan pronto como tomó posesión en enero pasado, Trump agravó su retórica aislacionista al ordenar la construcción del muro y prohibir la entrada a visitantes de siete naciones musulmanas.

En colaboración con la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) en Monterrey, dediqué el semestre pasado de la clase de proyecto y diseño a trabajar en proponer la infraestructura necesaria para realizar justo lo contrario: permitir que la gente cruce libremente entre México y Estados Unidos. Antes de revisar a detalle las propuestas diseñadas en Austin y Monterrey, reflexionaremos sobre las nociones de muros y fronteras.

El concepto de muro puede explorarse desde muchas perspectivas. Los muros son nuestra protección básica contra la naturaleza. Como especie, los humanos no somos tan fuertes, necesitamos protección ante los factores climáticos. El inicio de la civilización coincide con la construcción de muros para modificar el paisaje y protegernos. Parece razonable afirmar que la arquitectura nació en ese momento, descrito poéticamente por Jorge Luis Borges como el acto de modificar el desierto

A unos trescientos o cuatrocientos metros de la Pirámide me incliné, tomé un puñado de arena, lo dejé caer silenciosamente un poco más lejos y dije en voz baja: *Estoy modificando el Sahara*. El hecho era mínimo, pero las no ingeniosas palabras eran exactas y pensé que había sido necesaria toda mi vida para que yo pudiera decirlas.¹

Desde la primera acción de modificar la naturaleza, llegamos a los extremos de la arquitectura: el desierto y el laberinto, la ausencia y el exceso de muros. Ambos son inhóspitos para el ser humano. Necesitamos algunos muros para la privacidad y la sensación de estar a salvo (que no siempre coincide con la verdadera seguridad) y los arquitectos están entrenados para entender esto completamente y

1. Jorge Luis Borges y María Kodama (col.), *Atlas* (Buenos Aires: Sudamericana, 1984), 82.

THE WALL IS NOT THE ANSWER

FERNANDO LUIZ LARA

Ever since the start of the 2016 presidential campaign in the United States, immigration has been a central issue. Donald Trump's proposal of building a wall between Mexico and the U.S. and his call to deport undocumented immigrants, has turned that country's attention to the complex issues surrounding the border with Mexico. As soon as he took office last January, Trump doubled down on his isolationist rhetoric, ordering the construction of the wall and imposing a ban on visitors from seven Muslim countries.

In partnership with the Universidad Autónoma de Nuevo León in Monterrey (UANL), I spent the last semester in studio designing the infrastructure needed to do exactly the opposite: to allow people to cross freely between Mexico and the US. Before we look into the proposals designed in Austin and in Monterrey, let's reflect a bit on the idea of walls and borders.

The concept of a wall can be explored through many lenses. Walls are our basic protection from nature. As a species, humans are not that strong and we need protection from the elements. The dawn of civilization coincides with the construction of walls to modify the environment and protect us. It seems reasonable to state that architecture was born at this moment, poetically described by Jorge Luis Borges as the act of modifying the desert.

A few hundred feet from the pyramid, I bent down, I scooped a handful of sand and then a little further away, let it silently spill. Under my breath I said: I am modifying the Sahara. The deed was minimal, but the words which were scarcely ingenious were exact and I considered that I had needed an entire life to say them.¹

From the first act of modifying nature we arrive at the extremes of architecture: the desert and the labyrinth, the absence of walls and the excess of walls. Both are inhospitable for human beings. We need some walls, for privacy and for the psychological feeling of safety (not always exactly overlapping with real safety) and architects are trained to understand this to the fullest and to organize spaces with the "correct and magnificent play of [walls] brought together in light," if I may misquote Le Corbusier.

1. Jorge Luis Borges, and María Kodama (collaborator), *Atlas* (New York: Dutton, 1985), 60.

organizar espacios con el “correcto y magnífico juego de los [muros] bajo la luz,” si se me permite maliciar a Le Corbusier. Sin embargo, también sabemos por la historia que los muros construidos para aislar y discriminar no son sostenibles a largo plazo. Los muros no funcionan de la misma manera cuando cambiamos la escala. Durante milenios construimos ciudades amuralladas y funcionaron bien durante un tiempo, hasta que supimos que era mucho más factible mejorar toda la sociedad para volver inútiles esos muros.

Al comienzo del semestre, se pidió a los alumnos que construyeran un muro en su entorno doméstico. Tener una barrera entre la cocina y el comedor, o en medio de la sala, les dio una muestra de cómo es la vida en los alrededores de la frontera entre Estados Unidos y México, la cual cruzan cientos de miles cada día para trabajar, recibir cuidados médicos o ir a la escuela.

Los muros temporales levantados por los estudiantes fueron desafiados fuertemente por sus compañeros de piso y cayeron en pocos días; tal como aquellos construidos para proteger naciones enteras y que también colapsaron. Quizá le dieron a la gente cierta sensación psicológica de seguridad, pero se necesitaron cantidades tremendas de recursos militares para volverlos efectivos. En tiempos romanos, el muro de Adrián cayó. En el siglo xx, el muro de Berlín cayó. En el xxi, la barrera israelí de Cisjordania caerá, así como el muro de la frontera con México. La Gran Muralla china sobrevivió, pero no como elemento de separación, sino como infraestructura para mover a la gente e información de manera más rápida. Y es esto precisamente lo que necesitamos hacer: transformar la frontera en un motor de oportunidad económica, con la sostenibilidad social y medioambiental en mente.

Se desarrolló un análisis de la frontera actual, acompañado de una rigurosa recolección de datos, que contó con la colaboración de cinco académicos que trabajan los conflictos de la frontera: Néstor P. Rodríguez, profesor de Sociología; C. J. Alvarez, profesor asistente de Estudios Mexicano-Americanos; Denise Gilman, directora de la Texas Law School Immigration Clinic; Pilar Zazueta, especialista en Estudios Latinoamericanos, y Carlos de la Parra, profesor en el Colegio de la Frontera Norte, quien fue el responsable de asuntos medioambientales en la embajada mexicana en Washington. Todos ellos nos ayudaron a configurar el sistema en la frontera. Por otra parte, las conversaciones semanales que mantuvimos con nuestros compañeros de la UANL fueron de suma importancia, entre otros Diana Maldonado, Fernando Cerecer Cota, Diana Padilla, Nashelly Ricaño-Alarcón, Leon Steines y Marisol Uribe.

El análisis que desarrollamos muestra cómo el sistema fronterizo opera bajo la guía de tres grandes aspectos que conforman el discurso y, en gran medida, el paisaje completo de la frontera. Primero está la globalización, con 500 billones de dólares en bienes que se transportan entre Estados Unidos y México cada año (160 billones a través de la carretera I-35, que conecta Austin con Monterrey) y que busca contar con una frontera que facilite la continuidad del intercambio. En segundo lugar figura el trabajo o mano de obra: millones de trabajadores hispanos son empleados en Estados Unidos (legal o ilegalmente) y sus patrones están interesados en tener una frontera que no esté firmemente cerrada, pero tampoco completamente abierta. La preocupación por la deportación mantiene a los trabajadores dispuestos a hacer lo posible por encontrar y mantener un empleo. El tercero y último radica en el complejo industrial-militar, que vende la idea de que la frontera es disfuncional para que ambos gobiernos justifiquen el gasto de billones en

equipo, personal e infraestructura para mantener un control militarizado. Estas industrias en conjunto son las responsables de una cantidad irracional de vigilancia (que algunos llamarían acoso) sobre millones de personas que necesitan o desean cruzar la frontera para su subsistencia, aun cuando no han tenido éxito para controlar el flujo de drogas hacia el norte o el de armas hacia el sur.

La arquitectura, con su capacidad de articular una visión para un futuro mejor, tiene la responsabilidad de ponderar estos conflictos y formar parte de su solución. Éste fue el espíritu del semestre de estudio en colaboración con la UANL de Monterrey. Los estudiantes de ambos lados de la frontera tuvieron la oportunidad de interactuar y trabajar juntos en soluciones para favorecer la integración en distintas ciudades fronterizas. El análisis del estudio nos llevó a tres grandes conflictos que necesitan ser atendidos para avanzar hacia una frontera abierta entre Estados Unidos y México. El primero y más importante: las soluciones deben tratarse de manera local. Lo que funcione en Tijuana / San Diego, puede no hacerlo en Juárez / El Paso o en Matamoros / Brownsville. El segundo problema era reconocer que hay grandes terrenos para desarrollar a lo largo de la frontera, la mayoría del lado estadounidense, y que debíamos tomarlos como oportunidades para crear una infraestructura fronteriza que aborde la sostenibilidad social y medioambiental de las comunidades. El tercer problema se relaciona con la dependencia estadounidense al automóvil y cómo las políticas que favorecen este tipo de movilidad se han convertido en un problema mayor de seguridad en la frontera.

Las soluciones en la frontera deben ser localizadas

La frontera entre México y Estados Unidos está conformada por una larga secuencia de ciudades hermanas que componen una constelación de oportunidades para una mayor integración. Algunas de ellas están muy bien integradas como Laredo y Nuevo Laredo, las cuales comparten el mismo equipo de beisbol. Otras ciudades como Brownsville y Matamoros todavía tienen un largo camino por recorrer con respecto a la integración, pese a que comparten las orillas sinuosas del río Bravo / Grande, que podrían ser transformadas en un increíble bulevar o en un excepcional paseo.

Muchos proyectos de los estudiantes proponen soluciones locales que pueden ser de fácil implementación. Omar Salim decidió trabajar en dos ciudades muy integradas: Puerto Palomas y Deming. Ambas comparten la infraestructura de servicios para la salud, con ciudadanos estadounidenses que cruzan frecuentemente para visitar al dentista o a otros especialistas en Puerto Palomas, así como mujeres embarazadas que hacen lo propio para dar a luz en el único hospital de maternidad disponible, ubicado en Deming. Como resultado de esta simbiosis, hay miles de ciudadanos estadounidenses que viven en Puerto Palomas y niños que cruzan todos los días para ir a la escuela en Deming. En enero pasado, el mundo quedó horrorizado ante las imágenes de niños de Oriente Medio que eran detenidos para interrogarlos en aeropuertos estadounidenses. Desafortunadamente, resulta cotidiano observar a los oficiales fronterizos inspeccionar las mochilas de los niños de Puerto Palomas. El diseño de Omar Salim propone una gran pérgola y un jardín donde los niños de Chihuahua podrían esperar el autobús de la escuela bajo la sombra, y que también protegería a los ancianos de Nuevo México que cruzan hacia el sur para recibir atención médica asequible. Proteger a la población más vulnerable, jóvenes y ancianos, de

However, we also know from history that walls built to isolate and discriminate are not sustainable in the long run. Walls do not work the same when we change scales. For millennia we built walled cities and they worked fine for a while, until we learned that it was much better to improve the whole society so as to render such walls useless.

At the beginning of the semester, students were required to build a wall in their domestic environment. Having a barrier between the kitchen and the dining room or in the middle of the living room gave them a taste of life around the U.S.-Mexico border, which hundreds of thousands cross each day for work, for medical care or to go to school.

Those temporary walls erected by the students were forcefully challenged by their housemates and fell down after only a few days. Just as the walls built to protect entire nations also fell. They might have given people the psychological feeling of security but they required tremendous military resources to be effective. Back in Roman times, Hadrian's Wall fell. In the twentieth century, the Berlin Wall fell. In the twenty-first century, the West Bank Wall will fall and so will the Mexican border wall. The Great Wall of China survived not as an instrument of separation, but as a piece of infrastructure for rapidly moving people and information. And this is precisely what we need to do: transform the southern border into an engine of economic opportunity with social and environmental sustainability in mind.

An analysis of the present border was developed with rigorous data collection and contributions from five scholars that work on border issues: Nestor Rodrigues, Professor of Sociology; C.J. Alvarez, Assistant Professor of Mexican-American Studies; Denise Gilman, director of the Texas Law School Immigration Clinic; Pilar Zarzuela, Lecturer in Latin American Studies and Carlos de la Parra, Professor at the Colegio de la Frontera Norte and previously the attaché for environmental issues at the Mexican Embassy in Washington D.C. Together they helped us frame the border system. The weekly conversations we had with our colleagues at UANL were also very important, among them Diana Maldonado, Fernando Cerecer Costa, Diana Padilla, Nashlly Ricaño-Alarcon, Leon Steines and Marisol Uribe.

The analysis we developed shows that the border system operates under the guidance of three major factors that shape the discourse, and to a large extent, the entire border landscape. First is globalization, in which \$500 billion in goods are transported between the U.S. and Mexico every year (\$160 billion through the I-35 corridor that connects Austin to Monterrey) and a border that facilitates ongoing exchange is needed. The second is labor, in which millions of Hispanic workers are employed in the U.S. (legally or not) and their employers are interested in having a border that is not tightly closed, but also not completely open. Concerns about deportation keep workers more willing to do anything for a job. The third is the military-industrial complex, which sells the idea that the border is dysfunctional so that both governments can justify spending billions in equipment, personnel and infrastructure for militarized control. Together, these industries are responsible for an unreasonable amount of surveillance (some say harassment) of millions of people who need or want to cross the border for their livelihood, yet they have not been successful in controlling the flow of drugs northbound or weapons southbound.

Architecture, with its power to articulate a vision of a better future, has a responsibility to weigh in on such issues and be part of their solution. This

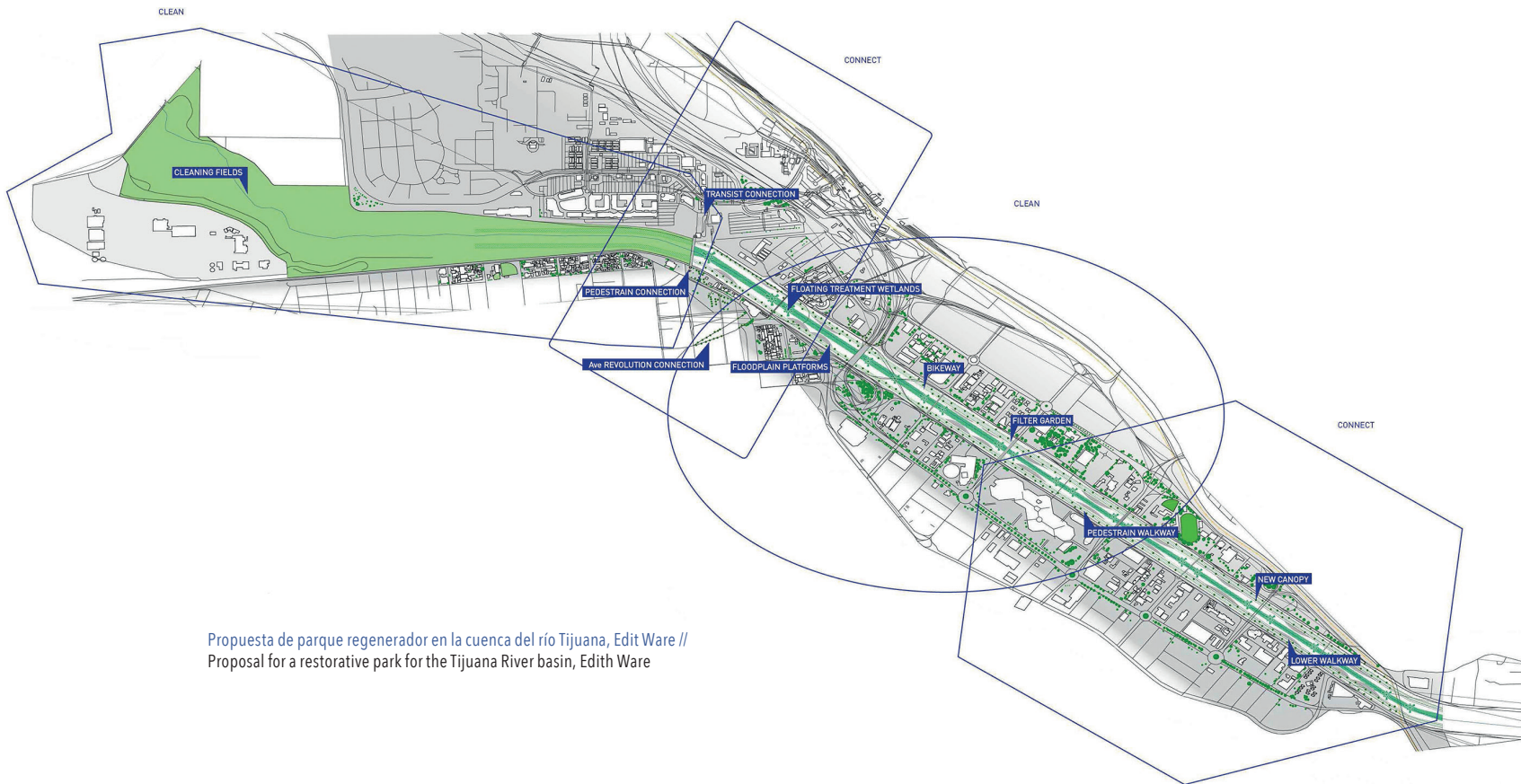
was the spirit of a semester-long studio developed in partnership with the UANL in Monterrey, Mexico. Students from both sides of the border had the chance to interact and work together on solutions to foster integration in different border cities. The studio's analysis led us to three major issues that need to be addressed in order to move towards an open border between the U.S. and Mexico. First and foremost: solutions have to be local. What works for Tijuana / San Diego might not work for Juarez / El Paso or Matamoros / Brownsville. The second issue is to recognize that there are large swaths of land available for development along the border, mostly on the U.S. side, and we should think of these as opportunities for border infrastructure that addresses both the environmental and social sustainability of border communities. The third issue addresses our North American dependency on the automobile and how our policies of privileging cars have become a major security issue on the border.

Border Solutions Have to be Localized

The U.S.-Mexico border is punctuated by a long sequence of sister cities that comprise a constellation of opportunities for stronger integration. Some of those cities are already very integrated, such as Laredo and Nuevo Laredo, which share a single baseball team. Other cities, like Brownsville and Matamoros, have a long way to go in terms of integration, despite sharing the banks of the meandering Rio Grande / Rio Bravo, which could be transformed into a jaw-dropping boulevard and river walkway.

Many of our student projects proposed local solutions that could be easily implemented. Omar Salim chose to work on two cities that are already highly integrated: Puerto Palomas and Deming. The two cities share a single healthcare infrastructure, with U.S. citizens frequently crossing the border to see dentists and other specialized healthcare professionals in Puerto Palomas and expectant mothers crossing the border to give birth in the only maternity hospital available, in Deming. As a result of this symbiosis, there are thousands of U.S. citizens living in Puerto Palomas and kids that cross into Deming to go to school every day. Last January, the world was aghast at pictures of children from Middle Eastern countries being detained for interrogation at U.S. airports. Unfortunately, it's routine to see kids having their backpacks inspected by Border Patrol agents in Puerto Palomas. The design by Omar Salim proposes a large pergola and garden where Chihuahuan kids could wait for their school buses in shade that would also protect elderly New Mexicans crossing south to receive affordable medical care. To protect the vulnerable, young and old, on both sides of the border should be a no-brainer in normal times. But we are not living in normal times.

Another project that thinks globally and acts locally is the promenade designed by Robyn Wroblewski and Raphael Bureau-Mirat for Eagle Pass, Texas. Once a thriving border town, Eagle Pass has fallen behind her sister city of Piedras Negras, Coahuila, branded as one of the cities with the best quality of life in Mexico. The students analyzing this site understood very early on that Piedras Negras has embraced and profited from its border location, building a beautiful promenade along the Rio Bravo. Following the opposite strategy, Eagle Pass renounced its border economy and turned its back to the Rio Grande. The proposed design calls for the development of the empty land on the Eagle Pass side, creating a mirror promenade, housing developments and a shared public transportation infrastructure with a



Propuesta de parque regenerador en la cuenca del río Tijuana, Edith Ware //
Proposal for a restorative park for the Tijuana River basin, Edith Ware

ambas partes de la frontera, no debería ser algo tan complicado en tiempos normales. Pero no vivimos en tiempos normales.

Otro proyecto pensado a nivel global, que actúa en términos locales, es el paseo diseñado por Robyn Wroblewski y Raphael Bureau-Mirat, para Eagle Pass, Texas. La que algún día fue una ciudad próspera, ha caído ante su ciudad hermana, Piedras Negras, Coahuila, catalogada como una de las urbes con mayor calidad de vida en México. Los estudiantes que analizaron este lugar entendieron rápidamente que Piedras Negras ha aprovechado su localización fronteriza y se ha beneficiado de ella con la construcción de un atractivo paseo a lo largo del río Bravo. Con una estrategia diametralmente opuesta, Eagle Pass renunció a su economía fronteriza al darle la espalda al río Grande. El diseño propone desarrollar el terreno vacío del lado de Eagle Pass, mediante la creación de un paseo paralelo, desarrollos para vivienda y una infraestructura de transporte compartida con una frontera completamente abierta en el río Bravo / río Grande. Para lograr esto, los controles de seguridad deben trasladarse a las afueras de la ciudad, convirtiéndose en zonas libres de armas y desmilitarizadas.

Transformar el territorio disponible en infraestructura para la sostenibilidad social y medioambiental

Tal como se describió en el proyecto de Eagle Pass, todas las ciudades fronterizas tienen grandes vacíos de terreno sin desarrollar del lado estadouni-

dense, mientras que en la parte mexicana se encuentran más densamente construidas al margen de la línea divisoria. La disponibilidad del territorio en estas ciudades estadounidenses representa una oportunidad de enorme trascendencia. En lugar de terrenos baldíos militarizados, podría haber parques apropiados, prados que ayuden a mejorar la calidad del agua, instalaciones deportivas e incluso centros comerciales, como propusimos y probamos en el trabajo del estudio.

Algunos de los estudiantes se centraron en abordar las cuestiones ambientales y sociales al mismo tiempo. Isabel Albert propuso una serie de senderos elevados sobre el estuario de Tijuana, con lo cual se unirían las comunidades del norte y del sur de la frontera, lo que aumentaría la conciencia medioambiental y haría a este gran parque más accesible. Edith Ware, también trabajó en la cuenca del río Tijuana, propuso la restauración de su cauce natural a lo largo de una franja de 9 millas de la zona urbana. La revitalización de este sistema propiciaría una conexión ecológica e hidrológica más fluida con el paisaje y la biodiversidad de la región. El parque también proveería una infraestructura de paso para peatones y ciclistas, en apoyo a una movilidad activa y segura para cruces de frontera combinada con oportunidades de ocio.

En Brownsville, Nolan Stone propuso un desarrollo de viviendas en el área vacía que hoy funciona como zona de amortiguamiento, para promover el crecimiento a lo largo de las orillas del río Grande / río Bravo y dar pie a una

fully open border on the Rio Bravo / Rio Grande. To accomplish this, the security checkpoints should be moved outside the cities, with these urban areas becoming gun-free, demilitarized zones.

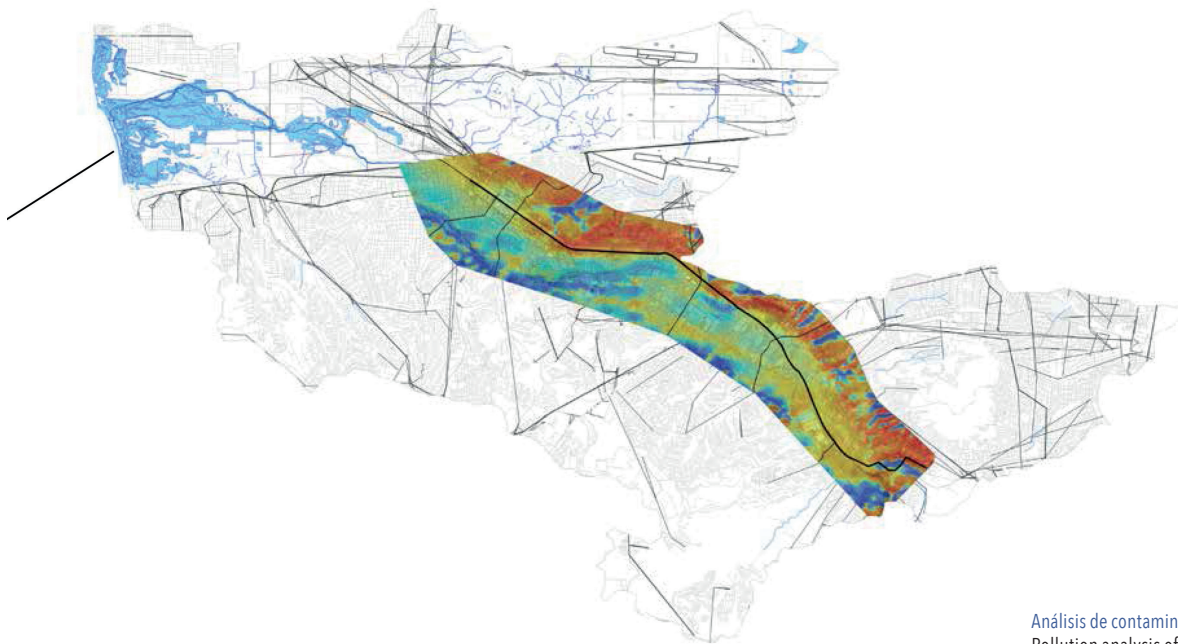
Turning Available Land into Infrastructure for Social and Environmental Sustainability

As described in the Eagle Pass project discussed above, all border towns have large buffers of undeveloped land on the U.S. side, while the Mexican side is denser and built up against the dividing line. The land availability in these U.S. cities is a significant untapped opportunity. Instead of militarized wastelands, we could have proper parks, meadows that help improve water quality, sports facilities and even shopping malls – as we proposed and tested in studio.

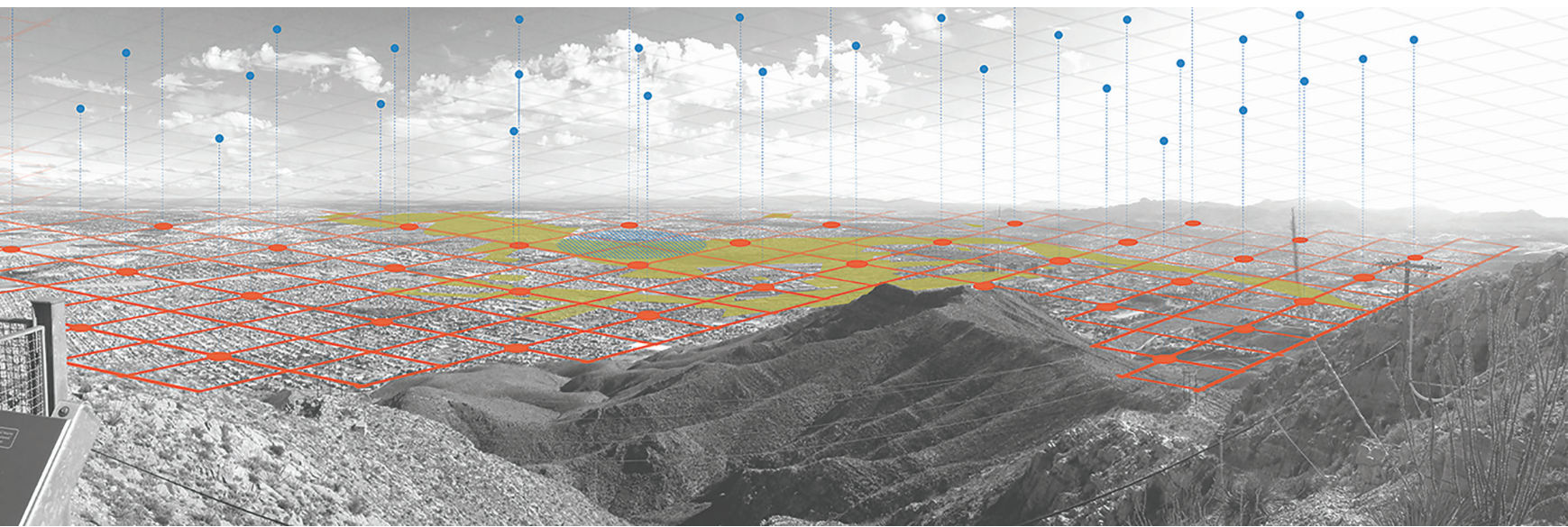
Several students focused on tackling environmental and social issues at the same time. Isabel Albert proposed a series of elevated walkways over the Tijuana estuary, stitching together communities north and south of the border, increasing environmental awareness and making the park more accessible. Edith Ware also worked on the city's watershed, proposing the restoration of the river's natural path through a nine-mile stretch of urban Tijuana. This revitalized system would support a more fluid ecological and hydrological connection with the local landscape and regional biodiversity. The park would also provide cycling and pedestrian infrastructure, supporting safe and active mobility for border crossings combined with opportunities for recreation.

In Brownsville, Nolan Stone proposed a housing development on the empty area that today serves as a buffer zone, stimulating growth along the Rio Grande / Rio Bravo riverfront to create a unified urban metropolis. This development is based on a new land development code that intermixes Mexican and American land development strategies to create a cohesive urban area. The construction of two pedestrian bridges and the revitalization of the riverfront will serve as a gateway that could stitch the two cities closer together.

In Juarez / El Paso, Evan Todtz and Kara Holekamp proposed a Knowledge Factory in the Chamizal area. The Chamizal has a unique history that should be understood by everyone interested in border issues. The treaty of Guadalupe Hidalgo decided that the Rio Bravo / Rio Grande should be the border. Between El Paso and Juarez, the meandering river was constantly changing its course, with sand banks moving place after storms. The U.S. could not deal with such ambiguity and, in 1963, ordered the Army Corps of Engineers to channelize the river and "straighten it out." The channel was built on the northern border of the Chamizal area and as a result Mexico acquired 176 hectares of land. The Knowledge Factory uses maquiladoras as a metaphor, which it turns upside-down through education, technology and environmental awareness. The El Paso / Juarez region has a violent history of drug wars and femicides, fueled largely by border militarization and the maquiladora industry. The Knowledge Factory seeks to subvert these industries by reducing the presence of the border through the dispersion of security checkpoints and converting post-industrial sites into places of knowledge production and urban innovation.



Análisis de contaminantes en la cuenca del río Tijuana, Edith Ware // Pollution analysis of the Tijuana River basin, Edith Ware

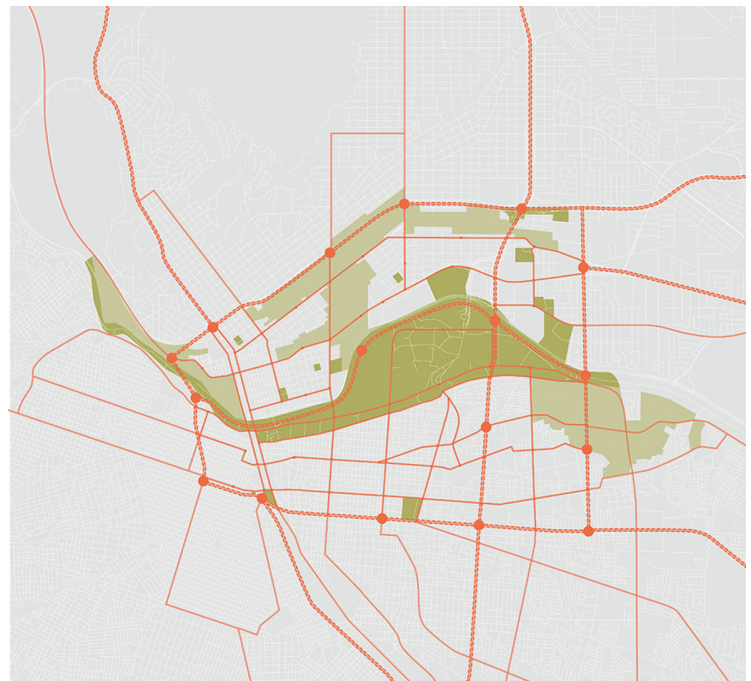


Vista de una red propuesta sobre Ciudad Juárez / El Paso, Evan Todtz y Kara Holekamp // View of a proposed network in Juárez / El Paso, Evan Todtz and Kara Holekamp

metrópolis unificada. Esta propuesta se basó en un nuevo reglamento de desarrollo del suelo que mezcla estrategias urbanas tanto de Estados Unidos como de México para crear una zona urbana cohesionada. La construcción de dos puentes peatonales y la revitalización de las orillas del río servirían como pretexto para unir todavía más a las dos ciudades.

Para Ciudad Juárez / El Paso, Evan Todtz y Kara Holekamp propusieron una Fábrica del conocimiento en la zona del Chamizal. Este lugar tiene una historia única que debe ser conocida por quienes se interesan en los conflictos de las fronteras. El tratado de Guadalupe Hidalgo estableció que el río Bravo / río Grande debía fungir como frontera. Sin embargo, entre El Paso y Juárez, el meandro del río cambia constantemente su curso, y los bancos de arena mudan de ubicación después de las tormentas. Estados Unidos no pudo lidiar con tal ambigüedad y, en 1963, ordenó a los ingenieros militares que canalizaran el río y lo "enderezaran." El canal se construyó en la frontera norte del Chamizal y como resultado, México obtuvo 176 hectáreas de terreno. La Fábrica del conocimiento usaría las maquiladoras como metáforas al darles la vuelta a través de la educación, la tecnología y la conciencia medioambiental. La región de El Paso / Juárez cuenta con una historia violenta de guerra por las drogas y feminicidios, impulsados en gran medida por la militarización y la industria maquiladora. La Fábrica del conocimiento buscaría subvertir dichas condiciones reduciendo la presencia de la frontera mediante la dispersión de controles de seguridad y la conversión de terrenos postindustriales en centros de producción de conocimiento e innovación urbana.

En su totalidad, estos proyectos reconocen que no existe una solución para los problemas medioambientales sin atender las cuestiones sociales y viceversa. La frontera entre México y Estados Unidos necesita integración de la comunidad y oportunidades económicas para esas ciudades hermanas y sus respectivas poblaciones. Esto significa unirlas, no separarlas. Uno de los proyectos con mayor carácter visionario que se desarrolló en el estudio fue el diseño de Valentina Rodríguez, quien propuso una vía para un



Red de transporte propuesta para Ciudad Juárez / El Paso, Evan Todtz y Kara Holekamp // Proposed transportation network in Juárez / El Paso, Evan Todtz and Kara Holekamp

tren de alta velocidad a lo largo de la frontera. Al usar las estaciones como controles de seguridad, tal como en todos los aeropuertos del mundo, este tren costaría tan sólo el 1% del volumen total del Tratado de Libre Comercio (TLC) de un par de años y estimularía un enorme desarrollo económico para los 100 millones de personas que viven a 200 km de la frontera. Así, tal como se va de París a Barcelona en un cómodo viaje en tren durante cinco horas, deberíamos ser capaces de ir desde Monterrey hasta Los Ángeles o de Tijuana a Austin.

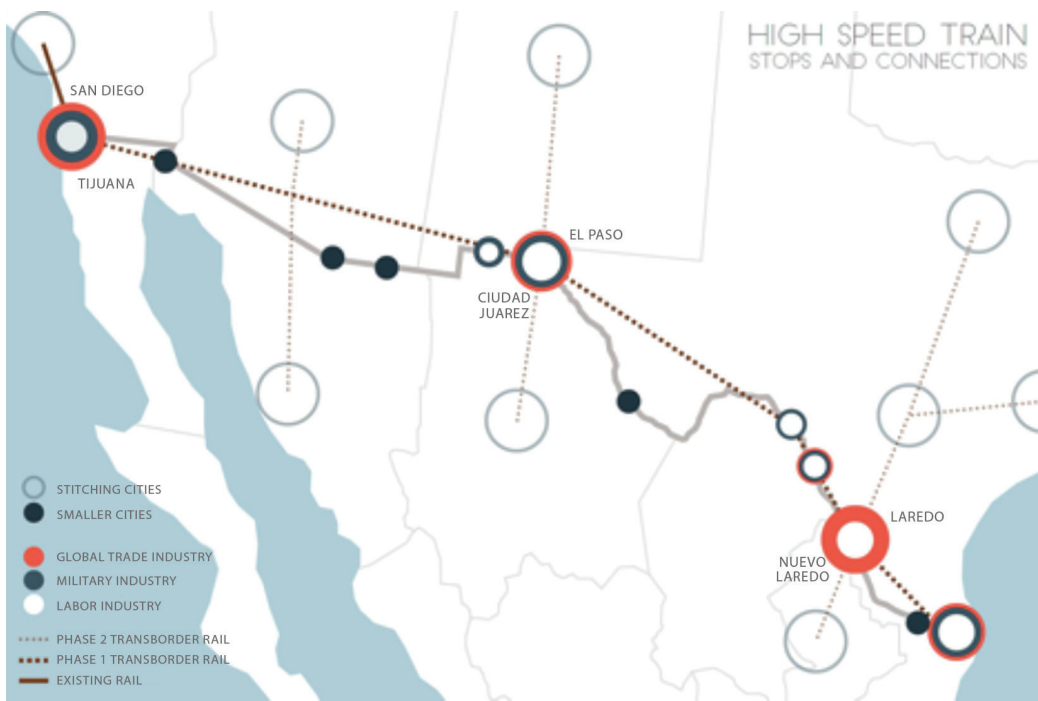


Diagrama de un tren fronterizo de alta velocidad, Valentina Rodríguez // Diagram of a high-speed train map, Valentina Rodríguez

All these projects recognize that there is no solution to environmental problems without also addressing social problems and vice versa. The border between Mexico and the U.S. needs community integration and economic opportunity for these sister cities and their sister populations. That means stitching them together, not ripping them apart. One of the most visionary projects developed in our studio was a design by Valentina Rodríguez proposing a high-speed train line along the border. Using train stations as security checkpoints, like at every airport in the world, the high-speed train would cost 1% of the total volume of trade under NAFTA for a couple of years and spur tremendous economic development for the 100 million people that live 200 km from the border. Just as we can go from Paris to Barcelona in a comfortable 5-hour train ride, we should be able to go from Monterrey to Los Angeles or from Tijuana to Austin.

Abandon Our Car-Oriented Policies to Improve the Border

And, of course, there are challenges to fostering integration along the border. One problem affects all border towns and needs to be addressed: our North American automobile dependency. While cargo is handled by NAFTA ports of entry and people endure multiple levels of scrutiny when crossing the border, the randomized inspection of cars gives them something very close to a free pass. Separating cars from their drivers to thoroughly scan the machines (just like we do with our carry-ons at airports) would work on many levels. It would prevent drugs from moving north and weapons from moving south. It would incentivize public transportation, which, in border cities, needs to be better integrated.

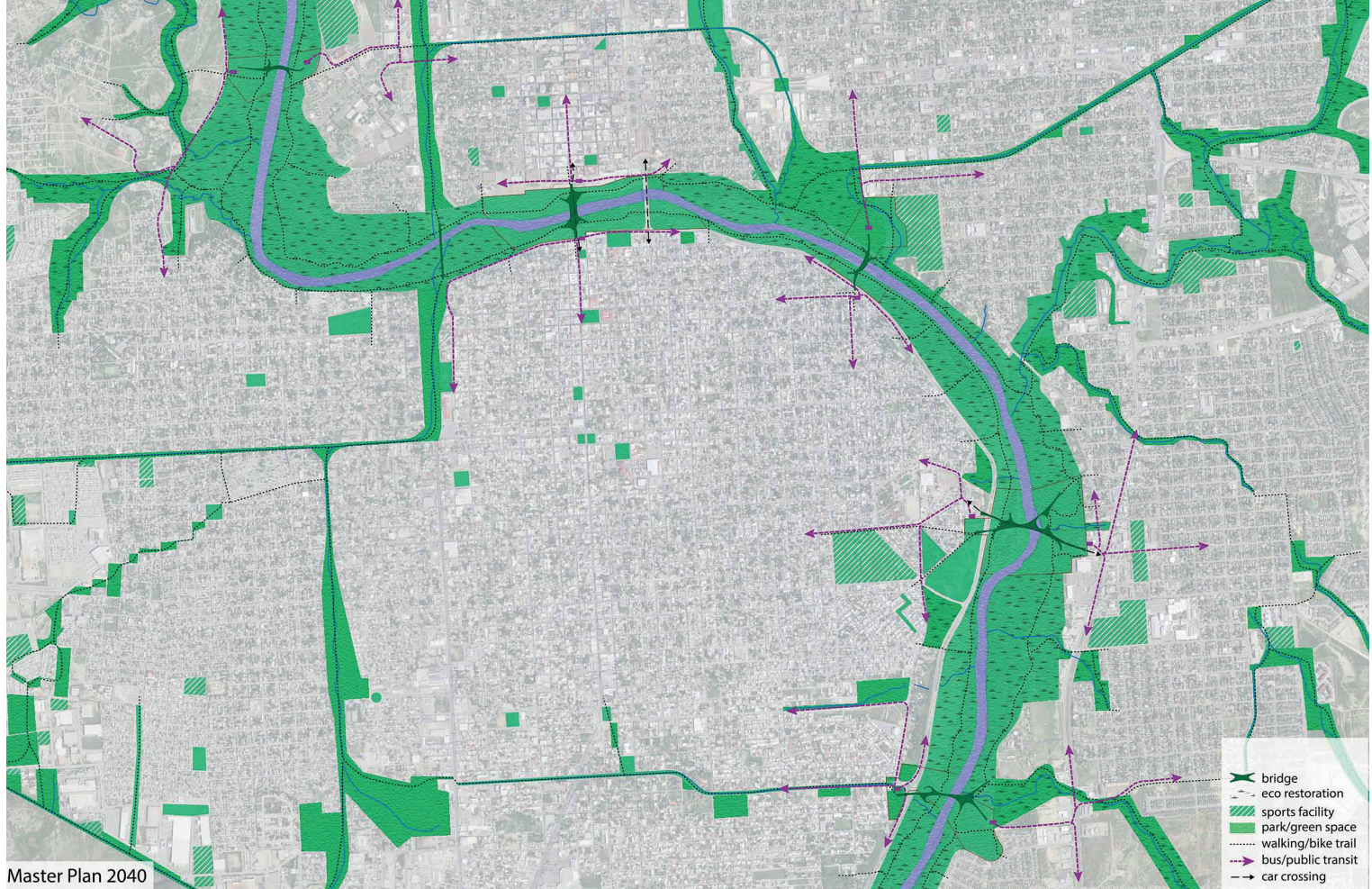
Donghwan Kim worked on the border between Laredo and Nuevo Laredo. His proposal, a hybrid between a mall and transportation infrastructure, separates car lanes from pedestrians (including the drivers) and gives people access to duty-free shops, medical care and a food court for those waiting for their automobiles to be scanned, and sports facilities for residents on both sides of the border.

Nathan Sears also worked on Laredo and Nuevo Laredo, designing a series of pedestrian bridges linking the cities through a network of green spaces, trails, public transit connections and cultural facilities. Upriver, between Ciudad Acuña and Del Rio, Ashley Chung proposed three dams to control water levels, reestablishing water as a shared amenity of the region. Above the water level, there is a River Center Cultural Museum. Going from realistic to utopian thought, security measures are implemented in the outermost rings of vehicular and pedestrian traffic, allowing for increased porosity and binational interaction. Closest to the river, the central museum space immerses its visitors in views of the water around and below them. Integrating with the two cities via pedestrian bridges and boardwalks, this design challenges the imposed border between the two nations formed by the Rio Grande and highlights water's fundamental role and potential for connecting the two river cities.

These three designs share the separation between pedestrians and cars so that automobiles can be fully scanned, combined with improvements to public transportation to fight the privilege of car owners at the border.

Together, these designs would convert hundreds of acres that today are only used as buffer zones into parks, improving the environmental sustainability of the areas that need it the most. And they would promote social and economic integration along the border instead of wasting money on strategies of segregation that are doomed to fail in the future.

Fernando Luiz Lara
 Architect, PhD in Architecture
 History and Theory
 University of Michigan
 Associate Professor
 University of Texas at Austin
 ✉ fernandolara@utexas.edu



Parques verdes lineales propuestos para Laredo / Nuevo Laredo, Nathan Sears // Green linear parks proposed for Laredo / Nuevo Laredo, Nathan Sears

Abandonar nuestras políticas orientadas al automóvil para mejorar la frontera

Es claro que existen desafíos para favorecer la integración a lo largo de la frontera. Un problema que afecta a todas las ciudades fronterizas y que necesita resolverse es la dependencia estadounidense del automóvil. Mientras la mercancía se gestiona en los puertos de entrada del TLC y las personas soportan múltiples niveles de escrutinio para cruzar la frontera, las inspecciones aleatorias a los automóviles se encuentran muy cerca del paso libre. Separar a los conductores de sus autos para escanear cuidadosamente su maquinaria (así como hacemos con nuestro equipaje de mano en los aeropuertos) funcionaría en diversos niveles. Impediría que la droga se mueva hacia el norte, y las armas hacia el sur. También promovería el transporte público, que necesita integrarse con mejores resultados en las ciudades fronterizas.

Dong-hwan Kim trabajó en la frontera entre Laredo y Nuevo Laredo. Su propuesta, un híbrido entre centro comercial e infraestructura de transporte, separa los carriles de automóviles de los peatonales (incluidos los conductores) y da a las personas acceso a tiendas *duty free*, servicios médicos y un espacio de restaurantes para

quienes esperan que sus vehículos sean escaneados y centros deportivos para los residentes de ambos lados de la frontera.

Nathan Sears también trabajó en Laredo y Nuevo Laredo. Diseñó una serie de puentes peatonales que unen las dos ciudades gracias a una red de áreas verdes, senderos, conexiones de transporte público e instalaciones culturales. Río arriba, entre Ciudad Acuña y Del Río, Ashley Chung propuso tres presas para controlar el nivel del agua y reestablecerla como un servicio compartido en la región. Por encima del agua propuso el River Center Cultural Museum. Organizado de lo realista a lo utópico, las medidas de seguridad de esta propuesta se implementarían en los anillos más exteriores de la circulación vial y peatonal, permitiendo incrementar la porosidad y las interacciones binacionales. Más cerca del río, el espacio del museo central deleitaría a sus visitantes con vistas del agua a su alrededor y por debajo de sus pies. Integrada a ambas ciudades mediante puentes peatonales y paseos, esta iniciativa desafiaría la frontera impuesta por ambas naciones por medio del río Grande y destacaría el papel fundamental del agua y su potencial para conectar las dos urbes ribereñas.

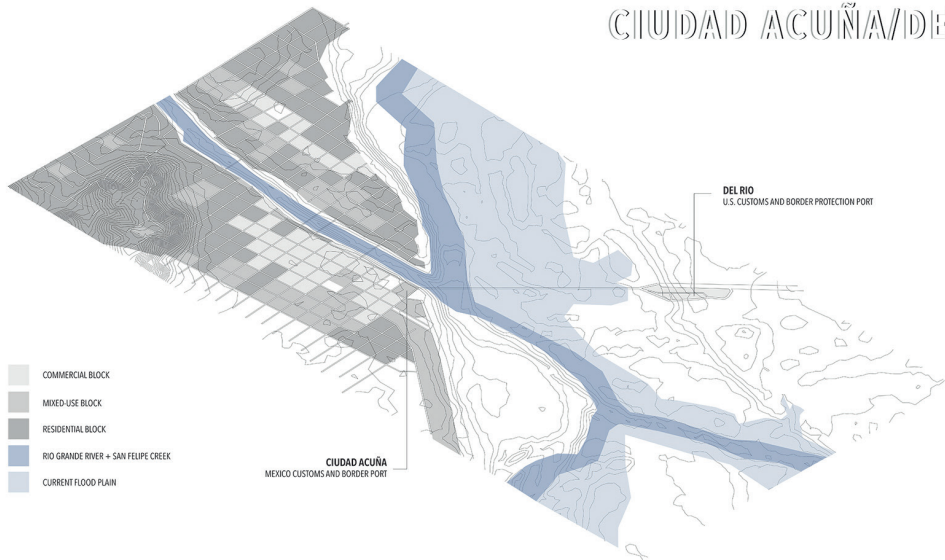
Las tres propuestas anteriores tienen en común la separación de automóviles y peatones para que los vehículos sean escaneados por completo, en combinación con mejoras al transporte público para combatir los privilegios de los dueños de autos privados en la frontera.

En conjunto, estas propuestas permitirían convertir en parques cientos de acres que hoy sólo funcionan como zonas de amortiguamiento, lo cual mejoraría la sostenibilidad medioambiental donde más se necesita. Al mismo tiempo, promoverían la integración social y económica a lo largo de la frontera, en vez de gastar dinero en estrategias de segregación condenadas a fracasar en el futuro.

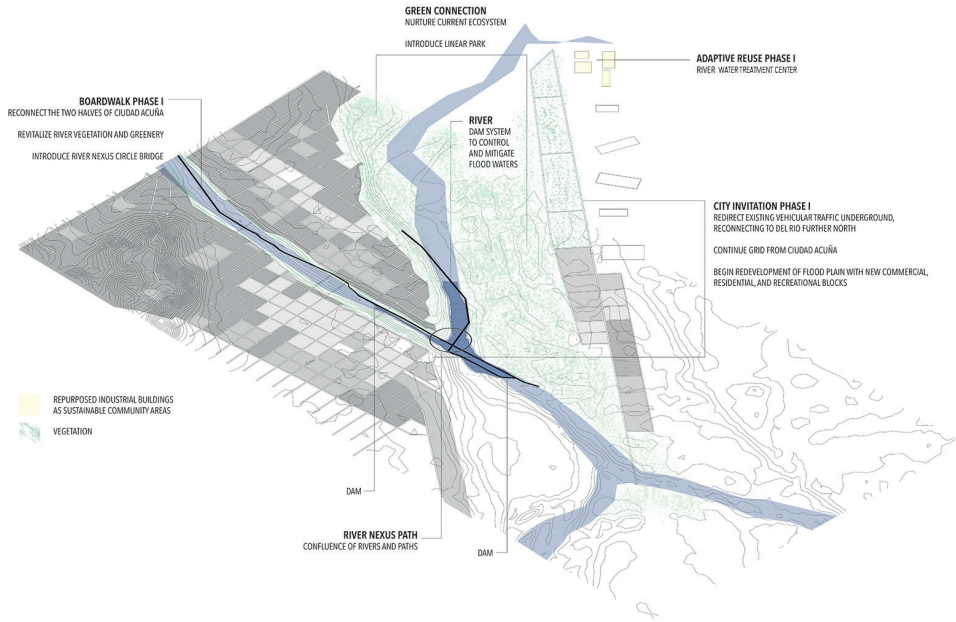
Fernando Luiz Lara
Arquitecto, doctor en Historia y Teoría de la arquitectura
University of Michigan
Profesor
University of Texas, Austin
✉ fernandolar@utexas.edu

CIUDAD ACUÑA/DEL RÍO

2006 BORDER CITIES



2020 RIVER NEIGHBOURS



2040 RIVER CITY

