

I. DELIMITACION Y TERRITORIO DEL FENÓMENO METROPOLITANO
Un criterio para definir la zona metropolitana Tijuana-Rosarito-
Tecate, Baja California.

INTRODUCCIÓN

La urbe es un organismo con flujos y reflujos, voluntades e inhibiciones, costumbres y forma de combatir que se expresan en el espacio urbano. El fenómeno no es nuevo: ha habido tantas urbes metropolitanas como culturas del pasado.

Una megalópolis como Colonia, Alemania, es tan orgánica y tan correspondiente a nuestra época como Serra Pelada, el actual campamento de mineros de Brasil. Ambos fenómenos -el primero una flor tardía de altísimo nivel ciudadano, y el segundo, y reciente lavadero minero- son producto de la voluntad de la civilización occidental en su etapa de formación del cesarismo. Mientras que Colonia es una metrópoli que incluye Holanda, Bélgica, Alemania y Francia y Serra Pelada es un enclave de aventureros que anuncia el germen de una ciudad futura, en ambos fenómenos se advierte la voluntad de una forma de combatir esencialmente ciudadana. Colonia significa el cerebro, Serra Pelada las manos de esa misma alma en que las formas políticas van tomando un carácter cada vez más primitivo y las naciones se convierten en una población informe que se reúne en un imperio de carácter más primitivo y despótico.¹

Nuestra propuesta es intuir la estadística, más que analizarla. Ver la historia como un gran ciclo orgánico, como han sido otros grandes ciclos orgánicos del pasado con cosmovisiones particulares. Observar el panorama del hacer ciudadano desde su más amplio espectro. Desde esta perspectiva visualizamos la metrópoli como la voluntad del alma ciudadana dentro de una etapa de la historia de su cultura, fase que no es exclusiva de la civilización que vivimos.

Desde esta vista pensamos que es tan metrópoli la Roma Imperial del siglo I, como la megalópolis del Este Norteamericano y su actual despotismo mundial. La Roma de los Cesares dirigía el mundo antiguo desde el Monte

¹ Nos guste o no nos guste, estamos viviendo la era americana. Toda forma actual de combatir y costumbres de la masa mundial, la cuarta clase, está conformada por el aliento emanado de Norteamérica, la Roma de la Civilización Occidental. El mercado creado por ello, impulsa a la Unión Europea a adaptarse al gigantismo inherente a todo imperio. Vemos a la UE como una reacción de reposicionamiento ante el pragmatismo feroz impuesto por el mundo americano. Con barniz local, pero con actitud americana, Europa está reinventándose ante el acoso de China, el Atila de la civilización occidental. De no actuar así, se quedarían fuera de la historia actual.

Palatino, el Foro Romano y sus puertos. La Roma de la civilización occidental dirige la "globalización"² desde el Este Norteamericano - Boston, el reducto patricio anglosajón; Washington, D.C., la voluntad política imperial y Nueva York con su dominio de la economía mundial.

En este sentido, nos permitimos diferir de la visión limitada, causalista, angosta y mecanicista de Angotti³. Ha habido en el pasado tantas metrópolis como grandes urbes que han encabezado otras tantas civilizaciones, de ahí que no únicamente nuestro siglo sea el de la metrópoli ya que el gigantismo, la producción masiva, el *panem et circenses* pertenecen a la etapa correspondiente imperial de toda civilización como expresión de vida de gran ciudad. Esta etapa de sus respectivas historias ha sido relativamente gigantesca y metropolitana y fue alcanzada en su tiempo, en metrópolis como Tebas, Egipto; Pataliputra, India; Babilonia, Mesopotamia; Bagdad, Medio Oriente; Tenochtitlan, Mesoamérica y Beijing, China⁴.

En el caso particular, nos proponemos sugerir líneas para definir la zona metropolitana de Tijuana, Baja California como suburbio transfronterizo del Gran Los Ángeles y como la Estambul con América Latina⁵

ARGUMENTACIÓN

Tijuana, la cabecera urbana más efervescente del noroeste de México, no nació en razón de ser una comarca con grandes recursos naturales ni en función de alguna denominación política administrativa⁶. El viejo rancho de la Tía Juana cobró vida debido a que por ahí pasó la cerca divisoria

² Eufemismo usado para evitar decir "americanización"

³ *The Century of Metropolis*. Angotti. Metropolis 2000. Planning, poverty and politics

⁴ Lo que diferencia a la civilización occidental de estas, y consecuentemente de las metrópolis de otras épocas, es la cosmovisión particular del universo. Mientras que la metrópoli actual guarda cosmovisión de *voluntad de potencia en la técnica y anhelo por el infinito*, a tono con su visión fáustica, *dinámica*, de la vida, la metrópoli greco-romana, por ejemplo se expresa en forma *estática*, acorde a su cosmovisión apolínea de la vida. La metrópoli china esa acorde al *tao* de aquel mundo mientras que la metrópoli egipcia, es una *avenida al otro mundo* y la de Medio Oriente tiene sentido interno de *cueva*. Diferencias específicas suceden del mismo modo con las otras metrópolis de otras culturas sin que esto signifique que nosotros "estamos más evolucionados" y ellos "más atrasados". Todo principio de filosofía que se respete acepta que todo es relativo y que no hay verdades eternas e inmutables.

⁵ La innegable vinculación geográfico-física de la Zona Metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate (ZMTRT) con San Diego impide alargar la mirada a un contexto más amplio. Sostenemos que en esencia, el verdadero núcleo de atracción para la región situada al sur de la cerca divisoria es Los Ángeles, más que San Diego. Se puede concebir la ZMTRT sin San Diego pero no sin Los Ángeles, la Alejandría de la civilización occidental. Solo imaginar que Los Ángeles estuviera en lugar de San Diego confirma el enunciado. Sin lugar a dudas, la ZMTRT sería parte física, social, urbana, económica y política del Gran Los Ángeles como lo es actualmente Santa Ana o Anaheim, California.

⁶ Cuando en Rosarito pastaban 10,000 cabezas de ganado que eran exportadas a Charly, la carnicería más importante de San Diego en el siglo XIX, en Tijuana no había ni gaviotas.

del tratado Guadalupe-Hidalgo y que al norte El pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Ángeles de Porciúncula se convertía en la segunda ciudad de los Estados Unidos. La mancha urbana que en 1950 contaba con 60,000 habitantes y para 2004 con 2 millones de residente y alrededor de 300,000 flotantes, nació en virtud de ser vecina de aquella.

Las ciudades se conocen por su planta. En 1924, el gobierno federal decidió que el naciente poblado de Tijuana, brotado como garita junto a la última mojonera occidental que marcaba los límites entre México y Estados Unidos debía tener un plan de crecimiento. Se propuso crearle un nuevo nombre: Ciudad Ignacio Zaragoza. Y una cuadrícula con diagonales, siguiendo el viejo patrón urbano francés. Hoy se encuentran el nombre propuesto y el plano en los archivos de la Historia. La traza propuesta nunca prosperó. El espacio urbano fue conformado principalmente por el incesante flujo de gente proveniente del interior del país, de América del sur y del lejano oriente, con rumbo a Los Ángeles, California y en grado menor, por el flujo de gente del sur de California hacia Baja California en fines de semana o días festivos⁷. De acuerdo a un reciente estudio hecho por El Colegio de la Frontera Norte, el 62% de la población de Tijuana habita en predios que nacieron irregulares⁸

El reflujo en referencia expresa una forma de combatir y de costumbres gobernadas por las diferencias de directrices del mundo norteamericano y las de México y América Latina⁹. La planta urbana de Tijuana es esencialmente la de una vía transfronteriza con orientación norte-sur. En este sentido, responde claramente a la observación de Angotti cuando señala que *"el desarrollo de las metrópolis de África, Asia y*

⁷En la década de los 90's hubo un promedio anual entre 60 y 80 millones de cruces en la frontera entre Tijuana y California, tendencia que se ha incrementado en el siglo XXI. En las últimas dos décadas, Tijuana ha crecido un promedio de 3.5 hectáreas por día. Produce 1.364 kg. de basura per cápita (la más alta de Latinoamérica; recibe regularmente más de 100 operaciones aéreas diarias, (160 durante diciembre), cuenta con un vehículo por cada 4 habitantes, produce 10 millones de televisiones por año y 100,000 de sus residentes cruzan diariamente a trabajar a California trayendo un promedio de 500 dólares a la semana. Existe una explosión inmobiliaria en el municipio conurbado de Playas de Rosarito producto de los exacerbados precios del sur de California. Se están ofertando y vendiendo condominios de 140 M2 entre 300 y 500,000 USD, además de 80,000 lotes de fraccionamientos. Existen antiguas colonias de chinos, coreanos, armenios, rusos, judíos, mixtecos, etc. Predomina la inmigración mexicana de Sinaloa, seguida por Jalisco, D.F. y Michoacana. Del 25% de tijuaneños por origen, el 23% radica en Estados Unidos. NOTA IMPORTANTE. Estos, como otros datos citados en la fecha de publicación del presente ensayo, 2005, corresponden a fines de los 90's. Siendo la región metropolitana tan dependiente, por su condición fronteriza, de las políticas de Estados Unidos, necesariamente aquellos son otros para el año 2020.

⁸ *Regularización de la tenencia de la tierra y consolidación urbana en Tijuana, B.C.* Cuadernos para el diálogo. Tito Alegría y Gerardo Ordóñez. COLEF. CDT. Tijuana Trabaja.

⁹ El abandono del campo, la crisis política nacional, la desvinculación del individuo con el estado, el problema de la educación, el predominio de la urbe sobre el pueblo, la cuestión del dinero, la carencia de proyecto de país entre otras, son las razones que podemos identificar de la inmigración hasta esta región.

Latinoamérica son altamente dependientes de factores externos en lugar de seguir la lógica de desarrollo económico interno...”¹⁰

Hasta hoy, la delimitación territorial del fenómeno es como lo señala el Dr. Adrián Guillermo Aguilar, arbitraria¹¹, sin embargo, en el caso de la naciente zona metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate (ZMTRT) existe el límite geográfico del océano Pacífico, al oeste, y el político, la frontera con California, al norte.

En razón del acelerado y desordenado crecimiento de la región, hemos instalado voluntariamente la subcomisión de conurbación ZMTRT, con el objetivo de su institucionalización¹². Para este efecto, estamos en vías de conformar un modelo parecido a la Città Metropolitana de Bolonia mencionado por Alfredo Rodríguez Arranz¹³, esto es, una Comisión Metropolitana de Alcaldes presidida por el Gobernador del Estado, Coordinada por la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado, integra a las Direcciones de Desarrollo Urbano de los municipios y diversas dependencias de los tres órdenes de gobierno vinculados con el fenómeno urbano.

La primera etapa de trabajo desarrollada en 2004 consistió en tener una visión general de la zona, de las cuales han comenzado a generarse líneas de acción. Transporte, energía, medio ambiente, suelo y vivienda, planeación binacional, ordenamiento territorial, saneamiento y desechos sólidos, desarrollo social, desarrollo económico, financiamiento, gestión y participación han sido planteados en talleres de trabajo efectuados regularmente dos veces al mes.

Pensamos que una forma real de trabajo para nuestro caso es el modelo Intermunicipal citado por Rodríguez Arranz¹⁴. El proceso ha promovido la generación de instancias de coordinación para llegar a entendimientos y promover acciones a favor de la creación y funcionamiento de la región, del mismo modo, estamos en la búsqueda de recursos para la operación del naciente organismo¹⁵.

¹⁰ “Es gobernado por los patrones de capital y consumo propagado por las corporaciones transnacionales. Su crecimiento es condicionado por la desigualdad de relaciones...esas desigualdades son más pronunciadas que en las áreas metropolitanas de Estados Unidos y Europa...la mayoría vive en pobreza en tanto que en las metrópolis de Estados Unidos, es la minoría...” *The Century of Metropolis*. Angotti. Metrópolis 2000. Planning, poverty and politics.

¹¹ *Evaluación de las delimitaciones existentes*. Aguilar, Martínez Adrián. 2003

¹² Proceso que va cobrando forma y que resulta prematuro analizar resultados. Gobernabilidad, fondo de recursos y asociaciones diversas están por ser planteadas, consensuadas y declaradas como instrumentos normativos metropolitanos con el congreso del Estado.

¹³ *Tipología de las decisiones metropolitanas e identificación de sus territorios*. Rodríguez Arranz, Alfredo, 2003

¹⁴ Nuestra percepción integra en forma importante la esencia binacional de la región. Existen esfuerzos documentados y experiencia de interrelación con California en transporte público, ecología, agua y alcantarillado y protección civil derivada de los fenómenos naturales como inundaciones e incendios.

¹⁵ Un modelo como *La Región Metropolitana de Buenos Aires* de Sabsay, Daniel, García María del Carmen, Nápoli Andrés y Ryan Daniel, Buenos Aires, 2002, es interesante como referencia, sin embargo carece de aplicación real

CONCLUSIÓN

Aun cuando la ZMTRT está definida al norte en lo político y lo administrativo, la forma de trabajar y las costumbres regionales son conformadas por la interrelación con California. Economía y cultura funcionan como émbolos paralelos de un fenómeno urbano con clara dinámica norte-sur. De este hacer cotidiano se expresa la presencia preponderante del automóvil como medio de transporte por encima del transporte masivo. Las escasas vías primarias existen como origen y destino de la cerca internacional, lo que ilustra con nitidez el sentido interno de la vida expresada en la planta de la ciudad¹⁶.

El consumismo californiano, el sentimiento trashumante¹⁷, la carencia de raíz, el mercantilismo a ultranza, la complejidad y celeridad de la vida global, la búsqueda de nuevas y exóticas sensaciones, el sentido del dinero, la percepción de la propiedad *como camino* en contraposición con el antiguo sentimiento estático de pertenencia del solar materno donde crecen los hijos por generaciones tan característico del telúrico mundo mexicano, le dan a la ZMTRT un matiz muy peculiar que se expresa en una cultura vibrante, en permanente ebullición, muy acorde con la tendencia dominante de la época. Lo primero que advierte el viajero en la zona es la energía de una creciente urbe con actitud de *cambio* y de *pasada*. "Tijuana es un andén"

La delimitación, y sobre todo, la administración de la conurbación de la ZMTRT es un largo camino por andar.

BIBLIOGRAFIA

Aguilar Martínez, Adrián Guillermo. *Evaluación de las delimitaciones existentes*. PUEC. UNAM. 2003

Aguilar A.G. y Vieyra a. (2003) "El fenómeno Metropolitano y su Delimitación: Enfoques Predominantes y Experiencias en Otros Países", en CONAPO (Coord) *La*

en nuestro caso en razón de lo político y en el nivel de identidad y arraigo de la población. Aunque el porteño venga de los barcos y el tijuanaense, de los autobuses, el primero se arraiga y buena parte del segundo, se va al otro lado de la frontera. El que reside en el área, mientras más urbanizado, más foráneo, sean sus vínculos con la Cd. De México o con Estados Unidos. En medio se ubica la masa que Octavio Paz ensaya en el capítulo *Los Hijos de la Malinche* de *El Laberinto de la Soledad*.

¹⁶ Las tres ciudades están en función de la mirada al norte. Su traza urbana conserva el rumbo del viejo camino real a las Californias.

¹⁷ Un reciente estudio sobre los residentes de California señala que el 52% de los habitantes han cambiado de residencia en los últimos 5 años. De la población tijuanaense nativa –se estiman nativos un 25%- han emigrado de la ciudad un 23%, especialmente a Estados Unidos.

Delimitación de Zonas Metropolitanas, Consejo Nacional de Población, Secretaría de Desarrollo Urbano, México.

Alegría, Tito y Gerardo Ordóñez. (2002) *Regularización de la tenencia de la tierra y consolidación urbana en Tijuana, Baja California*. COLEF.CDET. Tijuana Trabaja. Cuadernos para el Diálogo.

Angotti T. (1993) *Metropolis 2000. Planning Poverty and Politics*. Routledge, London y New York.

Federal Register (2000) *Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical areas; Notice*, Office of Management and Budget (part IX) USA

Fitzsimmons, J., and Ratcliffe M. (2002) "Reflections on the Review of the Metropolitan Area Standards in the United States, 1990-2000" Paper prepared for the conference *New Forms of Urbanizations: Conceptualizing and Measuring Human Settlement in the Twenty-first Century*, IUSSP Working Group on Urbanization and held at the Rockefeller Foundations Study and Conference Center in Bellagio, Italy, 11-15 March, Italy. Mimeo

Friedmann J. y Miller J. (1970) *The Urban Field*, and Berry B. y Horton F. (Eds) *Geographic Perspectives on Urban Systems*, Prentice Hall, New Jersey, pp. 54-63

Jones E. (1990) *Metropolis*, Oxford University Press, Oxford.

Precedo A. (1996) *Ciudad y Desarrollo Urbano*, Editorial Síntesis, Madrid.

Rodríguez Arranz, Alfredo. *Tipología de las decisiones metropolitanas e identificación de sus territorios*. Santiago de Chile, 2003

Sabsay, Daniel; A. García; María del Carmen; Nápoli, Andrés; Ryan, Daniel. *Región Metropolitana de Buenos Aires*. Fundación Ambiente y Recursos Naturales. Buenos Aires, 2002.

Serra, José; Monserrat Otero y Ernest Ruiz. *Grandes aglomeraciones metropolitanas europeas*. PUEC. UNAM. 2004.

Sobrino J. (2003) *Competitividad de las Ciudades en México*. El Colegio de México, México.

Unikel L. et al. (1976) *El Desarrollo Urbano de México: Diagnostico e Implicaciones Futuras*. El Colegio de México. México.

United Nations Center for Human Settlements (1996) *An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements*, United Nations Center for Human Settlements (Habitat), Oxford University Press.

Zoido, Naranjo F. et al. (2000) *Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del Territorio*, Editorial Ariel, S.S., Barcelona.

