

## ÍNDICE

Prólogo

Rumbo

- I. Delimitación y territorio del fenómeno metropolitano  
*Un criterio para definir la zona metropolitana  
Tijuana-Rosarito-Tecate, Baja California*
- II. Gobernabilidad económica de las metrópolis  
*Gobernabilidad fronteriza*
- III. Competitividad económica de las metrópolis  
*¿Tijuana Baja California o Congo Belga?*
- IV. Pobreza y segregación de las metrópolis  
*¿Consumarse o superarse?*
- V. Proyectos para una movilidad urbana  
*Lo urgente y lo importante*
- VI. Calidad ambiental y sostenibilidad metropolitana  
*Una metrópolis transfronteriza*
- VII. Proyectos metropolitanos de alto impacto  
*Reciclando y regenerando la Zona Norte de Tijuana*
- VIII. Financiamiento del desarrollo metropolitano  
*El huevo o la gallina*
- IX. Agua para una metrópoli en el yermo  
*Popote para un fenómeno*
- X. Ordenamiento del territorio metropolitano  
*Barajando un imán*

Conclusión

## PRÓLOGO

El patrón de distribución geográfica que la población mundial mantuvo por siglos ha cambiado radicalmente en los últimos 50 años, mostrando una clara tendencia hacia la súper concentración en ciudades, metrópolis y megalópolis. En 1950 un tercio de la población mundial era urbano; hoy en día el porcentaje se ha incrementado hasta alcanzar la mitad de la población y se espera que llegue a dos tercios -6 mil millones de personas- en 2050. El aumento de la población que vive en metrópolis y megalópolis ha evolucionado de forma aún más significativa: en 1975 el 4.3% de la humanidad vivía en ciudades de más de 10 millones de habitantes, porcentaje que prácticamente se duplicó para el año 2000. México no es ajeno a esta situación, según SEDESOL, CONAPO e INEGI, actualmente existen 55 zonas metropolitanas, donde reside prácticamente el 50% del total de habitantes del país.

La concentración de la población en metrópolis y megalópolis, además de aglutinar y potenciar los problemas inherentes a la sociedad -pobreza, contaminación sobre explotación de recursos naturales, inseguridad, violencia- genera una problemática asociada a cuestiones de delimitación territorial, gobernabilidad, vialidad y transporte, medio ambiente, entre otros, que cada vez es más frecuente y requiere de soluciones creativas para poder ser enfrentadas y resueltas.

En este marco, la Universidad Nacional Autónoma de México, a través de su Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, decidió crear el Diplomado: "El Fenómeno Metropolitano" en 2001, cuyo objetivo es ofrecer estrategias e instrumentos de política pública para la construcción de alternativas de gestión en zonas metropolitanas, y está dirigido a todos aquellos actores involucrados en el proceso de toma de decisiones en el ámbito urbano-regional. La posibilidad de llegar a funcionarios locales y estatales vinculados con la gestión urbana fue una de las principales motivaciones de la impartición del programa académico; y con el ánimo de llegar a cualquier rincón de México y Latinoamérica, se decidió optar por la alternativa de educación a distancia, generando una plataforma en internet para tales efectos. Esto nos ha permitido hasta el momento acercarnos a más de 160 personas en más de 27 ciudades de México y Latinoamérica.

Fue en este contexto que tuvimos la oportunidad de conocer los temas planteados por Diego Moreno Maldonado en sus ensayos acerca de la problemática y potencial de la Zona Metropolitana de Tijuana, Baja California. El intercambio de ideas que durante algunos meses sostuvimos con él nos ayudó a conocer y comprenderlas la problemática de esta ciudad, que además de padecer los conflictos de cualquier ciudad mexicana con dimensiones y poblaciones similares, presenta problemas -y potencialidades- muy particulares dada su localización fronteriza con

el Estado de California, y su integración, funcional a una megalópolis cuya cabeza es la ciudad de Los Ángeles.

Seguramente uno de los factores más significativos es la tasa explosiva a la que se expande su mancha urbana, a un ritmo mucho más rápido que la capacidad de respuesta gubernamental y de la sociedad organizada, que hasta el momento no han podido atender oportunamente los asuntos del día a día; y mucho menos detenerse a planear las acciones y políticas necesarias para poder mejorar las condiciones de la metrópoli en el mediano y largo plazos.

La delimitación de las zonas metropolitanas siempre es un tema complejo, pues las interrelaciones funcionales son siempre más amplias que la mancha urbana o los límites político-administrativos. En el caso de la Zona Metropolitana de Tijuana esta complejidad es aún más evidente, pues aunque los límites físicos y político-administrativos de la ciudad son claros, esta mantiene fuertes vínculos funcionales, especialmente económicos y demográficos, con varias ciudades de California, por lo menos con la franja costera desde San Diego hasta Los Ángeles.

La inviabilidad actual para conformar y gestionar formalmente organismos metropolitanos en esta región transfronteriza, complica la posibilidad de lograr una fórmula que mejore su gobernabilidad, su planeación y su gestión urbana. En estos temas las regiones metropolitanas transfronterizas en Europa —e incluso en los Estados Unidos y Canadá— tienen un importante grado de consolidación, pero en el caso México-Estados Unidos aun parecen muy lejanos. No obstante, los trabajos actuales de las autoridades de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito en el seno de la Subcomisión de Conurbación, son un buen esfuerzo para generar bases sólidas en materia de coordinación metropolitana.

El tema de la economía está siempre estrechamente vinculado al desarrollo de las ciudades: en este sentido el perfil económico de la ciudad tiene particularidades únicas. Sobresale la maquila como principal actividad económica, con gran auge en la década pasada, pero actualmente en declive por la competencia de otros países que ofrecen condiciones más atractivas para la instalación de ese tipo de industrias. Las ventajas locacionales y de mano de obra barata de Tijuana han comenzado a perder peso específico, por lo que cada vez se vuelve más urgente encontrar elementos de reposicionamiento y diversificación económica. A este fenómeno se suma la problemática de un tipo de trabajador muy común en las ciudades fronterizas: el inmigrante, aquel que no planea establecerse en la ciudad, sino que solamente espera la oportunidad de cruzar a los Estados Unidos, una población altamente marginada y sin arraigo, en busca de mejores condiciones de vida, pero con la esperanza puesta del otro lado del muro fronterizo.

La actividad económica también está ligada a los fenómenos de pobreza y de segregación socio espacial. Tijuana resiente esta problemática de forma particular, pues es uno de los receptáculos de la población mas

pobre y marginada del país, la que casi no tiene nada que perder, aquella que abandona su lugar de origen porque ahí no tiene posibilidades de sobrevivir. Al mismo tiempo, la ciudad también es destino de prácticas negativas que en las ciudades norteamericanas no tienen cabida, pero que en nuestro país son toleradas. La combinación de estos factores exacerba los fenómenos de pobreza y marginación característicos de países tan desiguales como México, conformando guetos altamente marginados en donde las oportunidades de inserción en el desarrollo son casi inexistentes.

Los problemas de movilidad de personas y productos también toman una dimensión distinta en Tijuana. A las dificultades propias de la topografía accidentada de su territorio y al crecimiento urbano explosivo de los asentamientos irregulares, se suman las mafias de los transportistas que hasta el momento han bloqueado los intentos gubernamentales por mejorar el transporte público. La situación fronteriza le aporta dos elementos adicionales, el primero es un parque vehicular que en su mayoría presenta mal estado por ser prácticamente material de desecho de los Estados Unidos. El segundo, es el transporte transfronterizo de bienes y personas que no solo impacta la zona inmediata a las garitas de migración, sino toda la dinámica de movilidad de la metrópoli.

En cuestiones medioambientales, las divisiones político-administrativas y los muros fronterizos son ineficaces; poco o nada pueden hacer para evitar que los contaminantes atmosféricos generados en Los Ángeles sean arrastrados por el viento hacia Tijuana; o para que las aguas residuales de esta ciudad fronteriza que son vertidas al mar sin tratamiento previo, terminen contaminando las playas de San Diego. Similares efectos se pueden encontrar en todos los factores que integran el ecosistema y en donde la necesidad de coordinación entre regiones y países resulta más evidente.

Más allá del planteamiento de la problemática multifactorial que se vive actualmente en la Zona Metropolitana de Tijuana, este libro aporta lineamientos para su resolución, especialmente a través de una adecuada planeación estratégica e integral construida sobre la premisa de que es necesario analizar y buscar resolver los conflictos con lo que el autor llama "una visión orgánica", diseñada especialmente para las condiciones particulares de la zona, sin tratar de importar soluciones que, no haber tenido éxito en otras ciudades, son automáticamente aplicables en Tijuana. Asimismo, el autor establece los diseños funcionales e institucionales que considera convenientes para garantizar la viabilidad de la planeación e implementación de las políticas públicas que propone, lo que sin duda las fortalece conceptualmente.

Finalmente, no me resta sino señalar que la recopilación y publicación de estos ensayos es motivo de gran satisfacción para el equipo académico del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad que hemos participado en el diseño, generación de materiales e impartición del

Diplomado a Distancia: "El Fenómeno Metropolitano". Esta publicación constituye una prueba palpable de la relevancia de los temas planteados y de la necesidad de que sean adecuadamente documentados, analizados, difundidos y discutidos. Asimismo es ejemplo de que la reflexión y discusión pueden a su vez generar nuevos aportes al campo de conocimiento cuando en encuentren interlocutores comprometidos con la realidad, que desde su ámbito de actividad, tratan de transformar.

Luis Zamorano R.

Coordinador de Proyectos

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

Universidad Nacional Autónoma de México.

Ciudad de México, 2005.