

V. PROYECTOS PARA UNA MEJOR MOVILIDAD METROPOLITANA

Lo urgente y lo importante

INTRODUCCIÓN

Las ciudades se conocen por su planta¹

Tijuana ha sido y es, *históricamente*, un vector con una dirección dominante. Desde la incipiente movilidad del viejo rancho de la Tía Juana cuando un día del siglo XIX amaneció hecha la garita más septentrional de México, hasta el actual fenómeno metropolitano, la figura es simple: un espinazo de pez nadando hacia el norte².

Ninguna de las ciudades de la Zona Metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate nació en un valle agrícola, un mineral, un río, un agostadero, un bosque.

El *ánimo migrante* es el genoma de la Zona Metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate que puede percibirse de una sola mirada. El centro histórico de Tijuana fue por muchos años casas reusadas de la Flota del Pacífico de San Diego montadas en bloques, que con ese solo detalle podemos confirmar el ánimo racial y la profundidad instintiva de la ZMTRT. Nació como pasada, que en su industria encontramos un símbolo mayor ya que carece de raíz, de inmigrantes sin reposo.

El ánimo racial y profundidad instintiva eminentemente telúrica - *terráquea*- del mexicano se confirma al descubrir que tanto Tijuana

¹ Oswald Spengler. *La decadencia de Occidente*

² Quienes promueven un "zócalo" para Tijuana no tienen conocimiento sobre el tema. Son de la clase más peligrosa, esa que en lugar de ideas tienen *ocurrencias*. Sería interesante si se informaran que toda ciudad mexicana -sin excepción- que cuenta con una plaza o espacio donde se asientan los poderes de las clases dominantes nos llega a América Latina como reproducción de la planta del campamento romano que Roma fijó como modelo en sus colonias, incluyendo Hispania. En el caso particular del símbolo mayor de este enclave de poderes centralistas lo verificamos doblemente, en el trazo que el alarife Alonso García Bravo hizo partiendo de la plaza central de la Gran Tenochtitlan cuando trazó una retícula de "ciudad de calles rectas, tiradas a cordel como tablero de ajedrez y parecido al rectángulo, para acomodarlo a las cuatro grandes calzadas que sirvieron de eje a la planeación" (Jorge Fernando Iturrigarria. Introducción de Manuel Toussaint. Imprenta Universitaria) La propuesta del pomposamente denominado "zócalo" para Tijuana es un monumento a la ignorancia, miopía y al humor negro de una ciudad ocupada más en *ir y venir*, que en *estar y juntarse*. Será un landmark *aberrante y fascinante by the river*. Un bodrio como el del puente negro, los puentes peatonales que nadie transita, los murales en el río, la avenida Internacional a Playas de Tijuana -estilo Venecia con carros varados, el centro social Lomas Taurinas, el Cañón La Mona, los guetos de chinos y maras salvatruchas, la Little Oaxaca, la Little Haiti, la etcétera. Divinamente grotesco.

como Rosarito cuentan con mar, al que se acude como entretenimiento *orillero*, nunca de conquista, industria o mercadeo de exportación allende el océano. Tal realidad confirma a la zona como eminentemente mexicana, pues es bien sabido que México no tiene tradición marina. El mundo mesoamericano no desarrolló embarcaciones impulsadas por vela, sino canoas con remo para navegar por el río Usumacinta, el lago Texcoco o las islas cercanas como Jaina y Cozumel. Nuestra tradición marina no pasa de las trajineras de Xochimilco, con mariachis y letreros "Lupita".

El contexto geográfico-físico, político, social y económico, que estudiamos es el integrado en un lado, por un río de temporal y *humores* que condiciona y promueve el crecimiento segmentado y caótico de Tijuana; por otro, de una ciudad que escurre por la orilla del océano Pacífico -Rosarito- y una tercera, Tecate, que de ser somnolienta misión adscrita a la de San Diego de Alcalá, recobró vida con la construcción del ferrocarril norteamericano San Diego-Tucson que por Tijuana cruza al sur y vuelve al norte, hacia Estados Unidos, por Tecate.

El río Tijuana -sur a norte- acentúa el modelo de una mancha urbana entre cañones de piedra empacada en arena, con claros sectores *east side* y *west side* socioeconómico, educación, desarrollo urbano, servicios públicos, financieros, servicios secundarios, terciarios.

Podemos señalar varios factores como elementos que agudizan la problemática de la movilidad de la ZMTRT entre otros:

- a) La topografía regional como el principal agente geográfico físico que condiciona el espacio urbano.
- b) El parque vehicular que en su inmensa mayoría está compuesto por vehículos viejos, fáciles de adquirir y desechar³
- c) En un conglomerado urbano difuso, deshilachado, con centros de trabajo disociados con los conjuntos habitacionales.
- d) Domina el entorno un claro desarraigo, apenas como un espejismo de conciencia ciudadana. Tal vez este elemento fundamental debía encabezar la lista en razón de ser el germen de la actitud dominante regional.
- e) Crecimiento explosivo. Este factor, como el anterior, merecen estudio aparte ya que en ambos subyace el sentido interno de una identidad de enorme vitalidad multidireccional y multicolor,

³ Según datos del departamento de tránsito del gobierno del estado, (2004) el parque vehicular de Tijuana es de 500,000 vehículos. Solo 75,000 pagan tenencia. Se estima que por cada 4 habitantes existe un vehículo que en su inmensa mayoría tiene por lo menos 5 años de antigüedad. Hay transporte público operando con unidades de los 40's. Se calculan en 10,000 los vehículos abandonados en la mancha urbana. Se importan anualmente 400,000 llantas usadas de California de las que se confinan adecuadamente apenas 100,000.

enjundiosa, nómada y depredadora. La región tiene una energía vital muy sui géneris.

- f) Es destino nacional terrestre y aéreo de pasaje y carga. Este punto se explica por su ubicación satelital del Gran Los Ángeles y es el eje del helicoide germinal que explica la vida de la ZMTRT: Expresa la idea de la savia del noroeste y su producto físico recalcado en forma de una creciente aglomeración actuando en forma de tirabuzón horizontal norte-sur, no de la típica mancha urbana de aceite. La ZMTRT es un fruto de esa cosmovisión.
- g) Entre 60 y 80 millones de cruces fronterizos al año. Este es el factor fundamental del fenómeno metropolitano; su naturaleza misma, su interacción con el sur de California, la quinta potencia económica a nivel global.
- h) Gran rezago de infraestructura vial.
- i) Enorme población juvenil con vehículo.
- j) Transporte público inseguro, caro, lento y desarticulado.

ARGUMENTACIÓN

Para un fenómeno como este, las propuestas de soluciones viales han sido históricamente reactivas. La planeación ha ido endémicamente a la zaga del crecimiento y la movilidad de sus habitantes. Ocurrencias viscerales. Bomberazos diarios. Atascos cotidianos. Poliomiélitis vial. Emergencias, desvíos, fracturas, caos. Miopía y carencia de imaginación ante el fenómeno urbano de una administración pública pasmada, de una iniciativa privada depredadora⁴ y una sociedad civil difusa que se la han asado haciendo lo urgente en lugar de atender lo importante⁵.

La administración pública ha carecido de la visión, la sensibilidad, la decisión y la perspectiva requerida para valerse de la enorme carga vital de la zona para imprimirle un proyecto con rumbo y objetivos. Se navega achicando el bote sin prestar atención al destino. Los gobiernos locales con algunas notables excepciones, han adolecido de provincianismo, prejuicio e ineptitud para vislumbrar a la naciente y pujante metrópolis ubicada entre La Rumorosa y el Océano Pacífico. Saqueo, azoro, rapacidad, temor, burocratismo, miopía, mezquindad, protagonismo, frivolidad son ingredientes del barniz que domina el ambiente. Los raros -y extraordinarios- casos de organismos no gubernamentales comprometidos genuinamente con la zona pasan casi

⁴ Grupos como el "de los jueves" que dicen querer a Tijuana. Sus hechos confirman que la quieren como el coyote quiere a la gallina. Son fascinantes.

⁵ O sea, a la mexicana. "El de atrás que arree".

desapercibidos ante el empujón del dominante pragmatismo feroz de sus líderes comerciales. La voz del profesor es prácticamente inexistente.

Tijuana, como núcleo de la región, la que ha dado refugio y sustento a incontables familias mexicanas ha sido históricamente incomprendida no solo por la mayoría de los medios locales y nacionales sino por casi todos los gobiernos del centro de México, con algún hito notable como el desarrollo urbano del río Tijuana⁶. Aparte de monografías históricas y estudios específicos de la región, especialmente por el Colegio de la Frontera Norte, no hay un ensayo profundo, con mirada abarcadora y sensible, que exprese la riqueza humana de la región⁷

El transporte público de Tijuana ha evolucionado de manera caótica, generando elevados costos económicos y sociales, contaminación ambiental, desarticulación vial, elevado número de accidentes viales, neurosis, agresividad, inseguridad, pésimas condiciones, todas ellas, para el usuario. Además de contar con dos terminales para pasaje foráneo, una parte indefinida del mismo hace uso de terminales irregulares esparcidas en distintas zonas de la región⁸.

En un entorno en que se privilegia el automóvil por encima del peatón, la calidad de vida para grandes masas de población es muy pobre⁹. Esa misma prerrogativa se vuelve contra el conductor particular que se encuentra copado por un transporte de carga que confirma con su desplazamiento las características de disociación del tejido urbano. La suma de la población local, la población migrante, el turismo, la en tránsito y la de una industria con plumaje golondrino, pone en el entorno una extraordinaria movilidad las 24 horas del día.

El XXVII Ayuntamiento de Tijuana, luego de varios intentos abortados de administraciones municipales anteriores, propuso un sistema vial de tipo troncal similar a Transmilenio de Santa Fe de Bogotá, Colombia, como estrategia para solucionar el problema de movilidad. En lo técnico el proyecto es sensato y práctico, sin embargo, los fuertes

⁶ El desarrollo del río Tijuana efectuado entre el gobierno federal e ICA ha significado el impacto urbano más significativo y acertado en la región que resolvió el desarrollo del espacio físico urbano para una generación en una experiencia exitosa de asociación público-privada. Borró la ciudad perdida –favela fronteriza- de “Cartolandia”, ofreciendo un rostro diferente a nacionales y extranjeros. Un gran acierto.

⁷ El problema político no puede entenderse partiendo de la política misma, ni la economía se puede entender partiendo de la economía misma; hay muchos rasgos esenciales que actúan en las profundidades y que solo se manifiestan en la esfera del arte. La plástica de la ZMTRT está produciendo arte que expresa símbolos de una vida fascinante que nace, se nutre y crece aquí.

⁸ Las dos terminales establecidas efectúan más de 150 operaciones diarias. Se estiman entre 12 y 15 terminales irregulares ubicadas en colonias y cañones. Forman parte del paisaje urbano las cajas de carga estacionadas por semanas en cualquier calle de la ciudad a la espera de recibir carga. Mientras tanto, sus operadores visitan a sus familiares en Los Ángeles. La limitación de pensiones de carga es aguda.

⁹ La mitad de su sueldo se gasta en las diversas conexiones de transporte público para llegar a su trabajo.

intereses gremiales y su característica miopía han impedido su operación¹⁰.

CONCLUSIÓN

Pensamos que la propuesta de un sistema troncal es la adecuada como una fase inicial para enfrentar el problema. La radiografía del sistema producto de los puntos enlistados y ensayados arriba tiene tiempo de haber rebasado la capacidad de respuesta del gobierno. En administraciones anteriores se propuso, sin éxito, la instalación de un tren ligero que operaría en parte montado en las vías del ferrocarril que corre a lo largo de la ciudad. La propuesta considera estaciones alimentadoras que recibirían las rutas operadas con unidades adecuadas que penetrarían en peine por los más de 45 cañones que contienen las más de 1500 colonias de la región. No prosperó por diversos factores. En torno al transporte de carga, existen algunas propuestas que no se han concretado¹¹.

En el transporte de carga, si bien tiene ciertas restricciones, la reducida infraestructura vial, la permanente explosión urbana,¹² la avalancha de inmigrantes -incluyendo la ola de centroamericanos y haitianos de 2018- la endeble trama vial Este-Oeste, el incremento de los cruces fronterizos, la construcción masiva de edificios de departamentos, el problema de la basura, la amenaza creciente de la limitación de suministro de agua potable del río Colorado obligan a enfrentar el sector con mirada larga, además de atender lo ingente¹³.

Pensamos que como medida inmediata es imperante desarrollar algo similar a lo que se está llevando a cabo en las recientes experiencias innovadoras en distribución urbana de mercancías en ciudades europeas ensayadas con tanto acierto por Juan Pablo Atún en torno al trabajo de Rodolfo Hernández Casanova¹⁴. Dada la escasez de suelo urbano, podría pensarse en embovedar algún segmento importante del río Tijuana con el fin de destinarlo a infraestructura vial, a manera de las Micro

¹⁰ No obstante haber sido estructurado con unidades de alta calidad, la percepción del usuario sigue siendo la misma: servicio caro, inseguro y lento.

¹¹ Obviamente el transporte de carga de la ZMTRT es caótico. Siendo el destino final de mercancía de la costa y el centro del país, el trasiego de unidades de todo tipo, transportando la complejidad y heterogeneidad de los productos hacia-desde el norte, hacen del tema un asunto de la mayor importancia. Si a esto añadimos la inminente marcha de programas de transportación desprendidas del T-MEC, el futuro es obvio: caótico.

¹² Desde 1989, Tijuana ha crecido 3.5 hectáreas por día. Cada mes aparece una nueva colonia.

¹³ Con gobiernos cínicos, torpes, voraces y malolientes, el futuro es claro: un tsunami de caos.

¹⁴ *Estrategias para sistemas de transporte metropolitanos de carga*. Dr. Juan Pablo Antún y Rodolfo Hernández Casanova.

Plataformas Logísticas urbanas. Una estación multimodal¹⁵ puede ser la propuesta lógica.

Por otro lado, dado que la ciudad ha nacido y crecido -como toda ciudad fronteriza- con centros de manzana perdidos, custodiados por fachadas como sets para películas del viejo oeste norteamericano, como primer elemento clave para el fomento de políticas y prácticas sustentables en transporte urbano de carga para la distribución de mercancías en la ZMTRT es imperativo "el diseño y la implementación de una instancia normativa y operativa para la gestión de la intervención pública específica para el transporte urbano de carga"¹⁶

Como segundo elemento, convenimos en aplicar a las áreas sobre la que debería orientarse prioritariamente la intervención pública las relacionadas en el mismo trabajo de Atún y Hernández¹⁷

Es fundamental considerar la planeación par aun plazo mediano de una central multimodal estratégicamente ubicada en las vegas donde concurren vías terrestres y aéreas, además de la carga derivada de la transportación marina llegada a la ZMTRT desde Ensenada y en un futuro próximo de Punta Colonet, al sur de San Quintín¹⁸.

Pensamos que para resolver la movilidad regional de esta zona metropolitana exige creatividad, imaginación, proyectos inteligentes aunados a una dinámica administrativa de la cual carece la inercia de la administración pública actual¹⁹.

Es oportuno dar una pasada al magnífico trabajo de Mikel Murga, un visionario ingeniero de caminos que reflexiona en forma concisa y acertada sobre el tema de movilidad. Su desiderátum para la Ciudad del Futuro es una aportación sustancial que deberían tomar en cuenta tanto políticos como planeadores urbanos. Sus conceptos de viviendas, descentralización centralizada y espacios públicos, entre otros, resultan refrescantes²⁰.

¹⁵ La idea no es descabellada. Pudiera ofrecerse una cantidad importante de hectáreas en zonas neurálgicas donde se encuentran destinos nacionales y cruces internacionales. Gestión, liderazgo político, recursos y visión serían los que aportarían un espacio estratégico de gran oxigenación para el presente y el futuro de la región binacional.

¹⁶ Op. Íbid.

¹⁷ Me parece que la más importante, la fundamental para que se partiera de algo sólido, sería el "establecimiento de un Observatorio de Prácticas Logísticas y de una base de datos actualizable sobre las operaciones del Transporte de carga Urbano" Op Íbid.

¹⁸ NOTA IMPORTANTE. El presente ensayo fue hecho en 2004, fecha en que estaba en proceso el mencionado proyecto multimodal Punta Colonet, que fue cancelado por el gobierno de Enrique Peña Nieto.

¹⁹ El compromiso, honestidad y decisión que caracterizó a las primeras administraciones municipales a partir de 1989 cayó drásticamente en lo de siempre: corrupción, corrupción y más corrupción.

²⁰ *La movilidad en la ciudad del futuro*. España, Mikel Murga, LEBER Planificación e Ingeniería, S.A.

BIBLIOGRAFÍA

Antún, Juan Pablo y Hernández Casanova, Rodolfo. *Estrategias para sistemas de transporte metropolitanos de carga*. UNAM. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.

Díaz, Carlos, Galetovic, Alexander, Sanhueza, Ricardo. *La regulación del transporte de carga en Santiago: características, evaluación y propuestas*. 2003

Molinero Molinero, Ángel. *Planeación y regulación de la red vial primaria*. UNAM. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.

Murga, Mikel. *La movilidad en la ciudad del futuro*. España. LEBER. Planificación e Ingeniería, S.A. 2001

Navarro Benítez, Bernardo. *El debate de la movilidad colectiva vs la movilidad individual: actores y fuerzas*. UNAM. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. 2003.

Sánchez Arellano, L.I. y Molinero y Molinero, A.R., 1997. *Planificación de los transportes urbanos*. México, Quinta del Agua Ediciones.

Sistema Transmilenio, Bogotá, Colombia. Documento tomado de la página web: www.transmilenio.gov.co.

Spengler, Oswald. *La decadencia de Occidente*. Espasa Calpe. Madrid. 1966.