



PROYECTOS Y CONFLICTOS URBANOS Y REGIONALES EN EL MÉXICO ACTUAL

Trabajos finales de la materia
"Desarrollo urbano y regional en México",
2019-2020

ÍNDICE

Pág. 1

PRESENTACIÓN

Xavier Oliveras González

Pág. 3

1. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CIUDADES MEXICANAS: EL MODELO BUS RAPID TRANSIT

Gloria Laura Cariño Huerta

Pág. 10

2. LA VITIVINICULTURA DE BAJA CALIFORNIA A DOS DÉCADAS DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Carlo Javier Duran Mendoza

Pág. 17

3. Y TÚ, ¿VIVES EN UNA ZONA MARGINAL?: EL CASO DE TIJUANA, MONTERREY Y JUÁREZ

Yesua Martínez Torres

Pág. 23

4. LA HISTORIA EN LA TIERRA: LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA DEL VALLE DE GUADALUPE

Andry Y. Nucamendi Méndez

Pág. 31

5. REPARTIDORES EN “BAICA”, WELCOME TO TIJUANA. HACIA UNA REFLEXIÓN SOBRE EL USO DEL ESPACIO Y LA SEGURIDAD VIAL

Laura Angélica San Vicente López

Pág. 38

6. LUCHA Y RESISTENCIA EN UN ASENTAMIENTO POPULAR FRONTERIZO

Carmen Merit Sánchez González

Pág. 44

7. ZONA METROPOLITANA PUEBLA-TLAXCALA: ¿RECuento DE UNA COORDINACIÓN INTERGUBERNAMENTAL METROPOLITANA IMPOSIBLE?

Carlos Alfredo Zamora Oropeza

Pág. 53

8. EL CENTRO DE TIJUANA: UNA DÉCADA DE TRANSFORMACIONES (2009-2019)

Oliver Alexander Zamudio Pulido

PRESENTACIÓN

Xavier Oliveras González

El Colegio de la Frontera Norte

Bajo el título *Proyectos y conflictos urbanos y regionales en el México actual* se agrupan los artículos de divulgación que un grupo de estudiantes de El Colef elaboraron en el marco de la materia optativa “Desarrollo urbano y regional de México”, de la que fui docente. El objetivo de este curso de la Maestría en Desarrollo Regional fue revisar, analizar y discutir los principales procesos que en los siglos XX y XXI han configurado las ciudades y regiones mexicanas, empezando por la metageografía que ha estructurado el pensamiento urbano y regional en el país y concluyendo con fenómenos recientes como la metropolización de los ejidos y los conflictos por los usos del suelo urbano no deseados.

Al inicio del curso planteé a los y las estudiantes –por cierto, adscritos a tres programas distintos: la Maestría en Administración Integral del Ambiente y el Doctorado en Ciencias Sociales, además de la MDR– lo que sería una de las actividades evaluativas: la elaboración de un artículo divulgativo. En el documento tenían que abordar un proyecto o conflicto en curso relacionado con el desarrollo regional y

urbano, lo que incluye un amplio abanico de temas: planeación urbanística, intervenciones y transformaciones urbanas, conflicto territoriales, etc. Precisamente, los artículos elaborados reflejan esta diversidad: no solo temática, sino de los procesos que van configurando y transformando los espacios mexicanos. En esta dirección se presentan cuestiones sobre la movilidad urbana (transporte colectivo, bicicleta), el desarrollo local y regional a través de determinados sectores económicos, los asentamientos irregulares y la vivienda autoconstruida, solo para nombrar algunos. Asimismo, el tema escogido por cada estudiante está relacionado con su respectiva investigación de maestría y doctorado, sobre la cual ahondaron en algún aspecto particular.

Desde una perspectiva pedagógica con esta actividad se pretendió reforzar las habilidades para sintetizar, jerarquizar, organizar y comunicar la información, imprescindibles para llevar a buen puerto cualquier proyecto académico. La apuesta por un artículo de divulgación –y no por un texto propiamente académico, como suele ser más habitual– resultaba oportuna dada la creciente extensión, y a la vez necesidad, de la divulgación científica (basta con echar un vistazo a los cientos de canales de youtube, podcasts y revistas digitales). Por sí mismo este campo constituye una de las salidas profesionales con más proyección, a la que muchos egresados y egresadas pueden enfocarse. No voy a esconder que, por mí parte, también hubo una particular preferencia: desde hace siete años

-básicamente desde que llegué a Matamoros- he estado elaborando y difundiendo un boletín semanal de actualidad territorial sobre la región transfronteriza del Bajo río Bravo (Tamaulipas)-Rio Grande Valley (Texas).

La elaboración de un artículo divulgativo (en este caso de 3-5 cuartillas) también implicaba unos retos por sus particularidades en cuanto a estructura y redacción: un título que atrapara la atención del lector, que incluyera lo más relevante y llamativo del tema, en lugar de extensos títulos asépticos como los de muchas tesis y artículos académicos; la inclusión de una entradilla que, a la vez que atractivo, resumiera los aspectos fundamentales; una secuencia expositiva basada en el modelo narrativo de la "pirámide invertida", es decir de lo más relevante (la conclusión, lo reciente, lo novedoso, etc.) a lo más particular; y la inclusión de elementos gráficos que ilustraran y complementaran, lejos de reducirse a un simple relleno o efecto decorativo.

Con todo lo que cada estudiante tiene por contar, con lo emocionante que resulta investigar y descubrir, la publicación de sus artículos es una forma de darles voz. Elaborar un artículo para que luego quedara olvidado en un cajón -o, más precisamente, en una subcarpeta de una subcarpeta en una computadora- suponía no aprovechar todo lo que pueden dar de sí. Ciertamente fue una actividad evaluativa, pero no tenía sentido que solo fuera eso.

Por último, quiero felicitar a todo el grupo por su dedicación y esfuerzo, y por todo su aprendizaje en este proceso.

1. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CIUDADES MEXICANAS: EL MODELO BUS RAPID TRANSIT

Gloria Laura Cariño Huerta

gloriac.mdr2018@colef.mx | gloria_carino@hotmail.com

Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

Una de las principales deudas de los gobiernos de las ciudades es la modernización de los sistemas de transporte. El modelo de transporte público masivo Bus Rapid Transit (BRT) se adoptó en México en el año 2003 en la ciudad de León, Guanajuato, lo que ha contribuido de manera positiva tanto en el mejoramiento del servicio como en la calidad de vida de los usuarios. No obstante, en algunas ciudades como Tijuana no ha mostrado ser eficiente, ni ha logrado ser considerado como una alternativa de traslado viable por la población. Entonces ¿qué es necesario para que el modelo BRT se implemente de manera exitosa? El presente artículo pretende identificar los obstáculos frente a la modernización del transporte con la implementación del BRT, e indagar sobre su posible resolución.

LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Frente al desorden del transporte de baja capacidad como combis, microbuses y camiones, surge el modelo BRT, que aunque

no es nuevo –pues se utilizó por primera vez en 1974 en la ciudad de Curitiba en Brasil (Iracheta 2011)- ha sido pionero en la innovación dentro de los sistemas de transporte urbano, y se ha mantenido en constante evolución. Por ejemplo, si bien comenzó a partir de la construcción de carriles confinados, hoy en día se caracteriza por incluir tecnología de última generación –como el Big Data- tanto para hacer más eficiente su gestión, como para mejorar su infraestructura a través de servicios de seguridad, acceso a internet y automatización de pagos. Así, se ha catapultado como tendencia hacia el reordenamiento y la modernización del transporte colectivo frente a otras soluciones de mayor costo de implementación como el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

De este modo, el BRT se caracteriza por sus impactos en el mejoramiento de la gestión de movilidad, entre ellos, la integración de otros sistemas de transporte a la red de movilidad como bicicletas, monopatines, trenes, etc.; la introducción de tecnología, enfocada hacia la reducción en los tiempos de traslado, el mejoramiento en la seguridad, la reducción de incidentes de tráfico; al otorgamiento de información al usuario; la reducción de partículas contaminantes en la atmósfera; la contribución a una menor congestión vehicular; entre otros beneficios que cumplen con los principios de ecología, eficiencia y sostenibilidad sugeridos por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas.



IMÁGEN1. Flota de autobuses, estación Buenavista del Metrobús, Ciudad de México. Fotografía de la autora

Cabe mencionar que el BRT precisa de seis elementos esenciales para su operación (Wirasinghe et al., 2013).(Imagen 1):

1. Carriles confinados
2. Moderna flota de autobuses
3. Estaciones
4. Sistemas de cobro de tarifas
5. Sistemas de control de operaciones
6. Sistemas de información al pasajero

Para ello, los proyectos de introducción BRT constan de diversas fases:

1. Planeación
2. Licitación
3. Construcción
4. Implementación y operación

IMPLEMENTACIÓN EN MÉXICO

En la actualidad, el modelo que se utiliza en gran parte de las ciudades mexicanas para mejorar el transporte público es el del BRT. De acuerdo al Global BRT Data, México es el segundo país de América Latina con más ciudades con sistemas BRT, y con mayor cobertura en cuanto a longitud de kilómetros. Además, dentro de las ciudades mexicanas existe una diferencia importante entre el número de corredores con los que cada ciudad cuenta. Es la Zona Metropolitana del Valle de México la que cuenta con un sistema de corredores conectados entre sí (ver tabla 1).

Lo anterior nos habla de dos modelos diferentes. El primero, incluye a aquellos que solamente cuentan con los requerimientos básicos¹. El segundo, compuesto por un sistema complejo de transporte como el de la Ciudad de México que cuenta con un centro de operaciones y un sistema de seguridad que se conecta directamente con la Secretaría de Seguridad Pública.

¹<https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/the-scorecard/>

INDICADORES PRINCIPALES DEL BRT EN MÉXICO

Ciudades	Pasajeros por Día	Números de Corredores	Longitud (km)
Acapulco	100.000 (3.77%)	1 (5%)	16 (4.06%)
Chihuahua	50.000 (1.88%)	1 (5%)	22 (5.69%)
Guadalajara	127.000 (4.78%)	1 (5%)	16 (4.06%)
Guadalupe	15.000 (0.56%)	1 (5%)	8 (1.93%)
Juárez	54.000 (2.03%)	1 (5%)	25 (6.35%)
León de los Aldama	220.500 (8.31%)	1 (5%)	32 (8.08%)
Ciudad de México (CDMX)	1.240.000 (46.75%)	7 (35%)	140 (35.57%)
Área Metropolitana CDMX	380.000 (14.32%)	3 (15%)	56 (14.18%)
Monterrey	100.000 (3.77%)	1 (5%)	30 (7.64%)
Pachuca	114.000 (4.29%)	1 (5%)	17 (4.19%)
Puebla	251.704 (9.49%)	2 (10%)	32 (8.2%)

TABLA 1.
Elaboración propia
con base en: *Global
BRT Data*.

https://brtdata.org/location/latin_america/mexico

Otra parte importante es la correspondiente a la normativa, sin la cual resultaría imposible la implementación del BRT, en tanto que el servicio es proporcionado mediante asociación público-privada que se rige mediante la Ley de Asociaciones Público-Privadas que se dictó en el año 2012.

De acuerdo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 115 se indica que es responsabilidad de los municipios otorgar un servicio de transporte de calidad, por lo que cada ciudad tiene el deber de decidir el tipo de transporte de acuerdo a las necesidades de la ciudad, así como su planeación y operación. Derivado de lo anterior, algunas ciudades a través del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) tienen la capacidad de sugerir acciones para mejorar el transporte público, en otros casos,

el municipio es quien decide sobre las acciones orientadas al transporte público. Si bien éste es responsabilidad de los municipios, el recurso asignado es de origen Federal, administrado por el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y el Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF). Igualmente los proyectos para la introducción del BRT han estado financiados por el Banco Mundial; por consiguiente, los municipios están obligados a utilizar los recursos de forma eficiente.

La política pública local no es menos importante; de ella emana la efectividad con la que se logre implementar el BRT. El Dr. Luis Aguilar (2008), especialista en el tema, señala que dentro de la política pública existen dos modelos, el jerárquico-burocrático,

y el postburocrático, que integra organismos descentralizados. Un ejemplo del modelo jerárquico-burocrático es el del Sistema Integral de Transporte (SITT) de Tijuana, en el cual, la administración depende en su totalidad el municipio. En cambio, un ejemplo del postburocrático, es el Metrobús de la CDMX, donde la administración del servicio corre por cuenta del organismo público descentralizado Metrobús. Ambos modelos de política pública han tenido diferentes resultados, siendo más exitoso el que integra a organismos descentralizados.

EL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE (SITT) TIJUANA

En la ciudad de Tijuana, B. C., se ha invertido en infraestructura para los corredores de transporte de un solo carril. El SITT, también conocido como Ruta Troncal, no ha podido posicionarse como una alternativa de transporte viable para la población, a pesar de tener una cobertura de 36 km, distribuidos en una ruta con 47 estaciones que recorren la ciudad de este a oeste (Ver imagen 2), el SITT incluye también 22 rutas de autobuses pertenecientes a 12 compañías concesionarias.

Entre los conflictos asociados al SITT se encuentran la seguridad, infraestructura incompleta, conflictos con transportistas de autobuses de baja capacidad, horarios de servicio, escasa afluencia de usuarios, la organización entre los concesionarios de transporte, los conflictos con las empresas concesionarias de seguridad, sistemas de pago y autobuses. En general la

administración y gestión del sistema de transporte cuenta con una administración que no ha logrado hacer eficiente el servicio.



IMAGEN 2. Fuente: Sistema Integral de Transporte de Tijuana. <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/rutas.aspx>

De acuerdo con la prensa local, dentro de los conflictos más representativos se encuentran las protestas de transportistas de autobuses de baja capacidad. Ello sucedió en los años 2016 y 2017, y se dice que estos provocaron la vandalización de 36 de las 47 estaciones que conforman la red de transporte masivo (Linaldi, 2019). Otro conflicto es el descontento entre los usuarios, provocado por la ausencia de sistemas electrónicos de cobro de tarifas con tarjetas electrónicas, y demás deficiencias en el servicio, como la tardanza en la llegada de los autobuses a las estaciones (Info Baja, 2016). De acuerdo con periódicos locales (El Sol de Tijuana, 2019), el proyecto del SITT ha suspendido su funcionamiento en algunas rutas en diversas ocasiones debido a la baja afluencia de pasajeros en periodos vacacionales, restringiendo sus servicios en horarios nocturnos y fines de semana.

De esta manera el SITT no ha podido funcionar de forma eficiente. Esto se debe, entre otros factores, a las reglas de operación que el Ayuntamiento de Tijuana tiene para las empresas que participan en el proyecto (Gutiérrez, 2018), así como al incumplimiento de éstas, lo que ha dificultado su eficiencia (Villicaña, 2019). En el mismo sentido, el Ayuntamiento tijuanaense tiene que responder al FONADIN por el monto otorgado para la realización del proyecto, el cual continúa incompleto (ver tabla 2).

PRINCIPALES AUSENCIAS EN TÉRMINOS DE OPERACIÓN DE BRT EN EL SIIT

- a) Incumplimiento de los aspectos concernientes a la accesibilidad de las estaciones al estar incompletas.
 - b) Problemáticas asociadas al costo de tarifa mediante máquinas para cobro de tarifas.
 - c) Ausencia de liderazgo clave en la operación del sistema, como un centro de operaciones.
 - d) Se ofrece poca información al usuario sobre el servicio, costos, y horarios del servicio.
-

TABLA 1.
*Elaboración propia
con base en: Global
BRT Data.*

https://brtdata.org/location/latin_america/mexico

Además, en ninguna de las administraciones anteriores del Ayuntamiento Tijuanaense se había creado un Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable (PIMUS), el cual se elaboró para la gestión 2019-2021 que tiene como uno de sus objetivos en el tópico de

transporte público, fomentar el uso del SIIT. ¿Cómo resolver las problemáticas de implementación BRT?

Aunque no hay una fórmula universal para la implementación del BRT en todas las ciudades del mundo, en tanto que cada ciudad cuenta con características y necesidades propias de movilidad, se recomienda aplicar buenas prácticas de experiencias en otras ciudades con base en el marco jurídico, legal, alineados al Plan Municipal de Desarrollo y los PIMUS. Que los municipios logren diferenciar entre los dos modelos de BRT, quizá iniciando con el modelo más simple.

En ciudades como Mérida, Yucatán se ha propuesto mediante el PIMUS una planeación participativa que no sea vertical, sino que incluya tanto a usuarios, como a organizaciones a través de instrumentos de colaboración, incentivando el uso del BRT como transporte masivo, frente al transporte público de menor capacidad. Todo ello con procesos de consulta ciudadana, mediante la "Plataforma virtual de Consulta Ciudadana "Decide Mérida", sedes de recepción de propuestas, y Mesas de Trabajo"².

De igual manera, se deben robustecer los marcos normativos locales, como en la Ciudad de México con la creación del Metrobús como organismo público descentralizado, que aseguren la coordinación de las asociaciones público-privadas y el cumplimiento de las reglas de operación. Otras ciudades, como León, han basado su estrategia fortaleciendo sus marcos institucionales, al estrechar la relación entre planeación,

desarrollo urbano y transporte público (Acosta y Cobarruvias, 2018).

No menos importante es el control del marco financiero, el cual incide tanto en la etapa de planeación como en la de operación. También en el caso del Metrobús, funciona mediante un fideicomiso para la administración de recursos de los corredores, lo que hace más eficiente la administración de los recursos públicos y el mantenimiento de la infraestructura.

En general, lo más importante para la modernización del transporte público es la planeación y que se aplique un buen sistema de gobernanza en el cual se incluyan tanto las necesidades reales de movilidad de la población para incentivar su uso y no crear aversión por el modelo de transporte, como la inclusión de los diferentes actores que proporcionan servicios de transporte público. Asimismo, que la negociación entre la iniciativa pública y privada sea un factor clave para una efectiva operación del sistema. De esta forma, tanto reglas de operación claras, como procesos transparentes de licitación, e información ayudarían a mejorar dichos procesos.

Investigadores como Lambárry (2013) han puesto énfasis en que un correcto desempeño radica en los modelos de planeación utilizados en diferentes fases de la implementación del BRT. En general, importa repensar el tipo de política asociada al espacio y cuáles han sido los efectos sociales (Sánchez 2014) y del territorio en la gestión del transporte y la movilidad de las ciudades.

² <https://decide.merida.gob.mx/processes/PIMUS2040>

REFERENCIAS

- Acosta S., Covarrubias A. (2018) "La gobernanza del transporte público urbano en México: un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato". En: Estudios Sociales Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo regional Número 52, volumen 28. Julio – Diciembre. Revista electrónica. ISSN: 2395-9169DOI: <http://dx.doi.org/10.24836/es.v28i52.549>
- Aguilar L. (2008) "Marco para el análisis de las políticas públicas". En: Administración y ciudadanía, Vol. 3. Núm. 2, Ecola Galega de Administración Pública (EGAP), Santiago de Compostela.
- Cadena Noticias "Estaciones de ruta troncal, inconclusas y destruidas por vandalismo", 03 abril de 2017. <https://cadenanoticias.com/nacional/2017/4/estaciones-de-ruta-troncal-inconclusas-y-destruidas-por-vandalismo>
- Carlos Linaldi Marquez, "Hay daños en 36 estaciones del SITT de 47 que suman" Cadena Noticias, Tijuana, Baja California, México, 07 Octubre de 2019. 15:13 <https://cadenanoticias.com/regional/2019/10/hay-danos-en-36-estaciones-del-sitt-de-47-que-suman>
- Gutiérrez A. (2018) "Ya no hay plazo para el SITT" Semanario Zeta Tijuana, 10 septiembre, 2018. El Sol de Tijuana "Ruta Troncal T102 suspende servicios temporalmente" 17 de abril, 2019. <https://www.elsoldetijuana.com.mx/local/ruta-troncal-t102-suspende-servicios-temporalmente-3337807.html>
- Info Baja "¿Cómo utilizar la ruta troncal?" 21 de noviembre de 2016. <http://www.infobaja.info/como-utilizar-la-ruta-troncal/>
- Iracheta A. (2011) "la necesidad de una política pública para el Desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas". En: Revista INVI, No. 71, Vol. 26, pp. 133-142.
- Lámbarry F. (2013) Teoría y realidad del Transporte Público de clase mundial en México. BRT: Alternativa de movilidad sustentable. IPN.
- Sánchez J. (2014) "Tendencias de la movilidad y el transporte urbano: el Metrobús y la transformación del espacio". En: Cuadernos de Arquitectura y asuntos urbanos. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Año 3, No. 3.
- Villacaña C. (2019) "Sittsa estaría fuera de la Ruta Troncal" El Sol de Tijuana, 20 de septiembre de 2019. <https://www.elsoldetijuana.com.mx/local/sittsa-queria-fuera-de-ruta-troncal-tijuana-4202356.html>
- Wirasinghe S., Kattan L., Rahman M., Hubbell J., Thilakaratne R., Anowar S. (2013) Bus Rapid Transit (BRT). A review. International Journal of Urban Sciences. DOI: [10.1080/12265934.2013.777514](https://doi.org/10.1080/12265934.2013.777514)

2. LA VITIVINICULTURA DE BAJA CALIFORNIA A DOS DÉCADAS DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Carlo Javier Duran Mendoza

carlo.duran.MAIA2018@colef.mx

Maestría en Administración Integral del Ambiente

El Colegio de la Frontera Norte

A dos décadas de la adopción de acciones de política pública, vinculadas al fomento de la vitivinicultura de Baja California, se deben fortalecer procesos y elementos esenciales para mantener la competitividad de la industria vitivinícola, beneficiar a la población local, y promover la explotación responsable de los recursos naturales. La integración de la perspectiva ambiental a las decisiones estratégicas de política pública cobra relevancia, especialmente cuando el fomento a la industria vitivinícola solo se contempla desde la esfera económica y los objetivos de planeación no se cumplen.

LA VITIVINICULTURA EN BAJA CALIFORNIA

Debido a las condiciones ambientales, la presencia de un clima mediterráneo, con las temperaturas, humedad y suelos idóneos, los valles agrícolas de la zona costa de Baja California ha albergado casi naturalmente a la vitivinicultura, permitiendo que misioneros españoles e inmigrantes rusos forjaran la tradición productiva de vinos Baja California (Villa, 2009; Zárate y Barragán, 2016).

La región vitivinícola de Baja California se extiende sobre la parte norte de la zona costa del estado y comprende una serie de valles principalmente agrícolas. Para esta región, se creó el programa turístico “La ruta del vino” que comprende los valles de Guadalupe, San Antonio de las Minas, Ojos Negros, Santo Tomás, San Vicente, La Grulla, Tanamá, Las Palmas y San Valentín (Ver Anexo 1: Mapa de la región vitivinícola de Baja California y Ruta del vino).

De esta manera, la vitivinicultura ha llegado a ser aprovechada como un factor de desarrollo local, de tal forma que ha crecido durante las últimas dos décadas hasta constituir a la región como la más productiva de vinos del país, concentrando cerca del 90% de la producción nacional. Desde entonces, la región cuenta con planes, estrategias y programas relacionados que han intentado incidir en el desarrollo de la región (Zárate y Barragán, 2016; SECTURE, 2019).

La vitivinicultura de B.C. se compone de tres actividades principales que han tenido un crecimiento relevante desde hace dos décadas: el cultivo de vid, el turismo enológico y la producción de vino.

El turismo enológico se entiende como las visitas a bodegas y regiones vinícolas, para experimentar las cualidades únicas de los modos de vida contemporáneos relacionados con el disfrute del vino en su origen (Meraz, Valderrama y Maldonado, 2012).

De esta manera, podemos encontrar datos que nos permiten darnos una idea de la magnitud de la vitivinicultura de B.C., en sus tres actividades principales. Por ejemplo:

Incremento en la superficie cultivada de vid: en 2010 se cultivaban alrededor de 3700 Ha de vid en el estado, y en 2016 se cultivaron poco más de 4200 Ha (SECTURE, 2019).

Consolidación de la Ruta del Vino como destino turístico: recibe más de 750 mil visitantes anuales y se considera como el segundo destino favorito de los mexicanos (SECTURE, 2019).

Producción vinícola: la región produce el 90% del vino mexicano en más de 150 casas vinícolas, y alrededor de 2 millones de cajas de vino anualmente (SECTURE, 2019).

Sin embargo, después de dos décadas de políticas públicas dirigidas al fomento y planeación de la vitivinicultura, la región presenta problemas que ponen en riesgo la continuidad de la producción vitivinícola, y, en consecuencia, del turismo alrededor del vino.

GRANDES RETOS PARA LA VITIVINICULTURA DE B. C.

La región parece estar descontrolada por un inadecuado manejo de los recursos naturales, hay escasez de agua, deterioro ambiental, un paisaje definido por el crecimiento desordenado y con mala imagen, y una serie de productos, servicios e infraestructura deficientes, en los que se incluye la oferta turística limitada (Reyes, M., Montiel, J. y Valladares, O., 2016).

Entonces, ¿cómo es posible que la región

vitivinícola más exitosa del país presente problemas ambientales tan serios?

En general esto puede deberse a que las acciones de política pública que inciden en la vitivinicultura de Baja California han ido a pasos lentos. Por ejemplo, como se muestra en el Diagrama de evolución de las políticas públicas (Anexo 2), pasaron 10 años desde que se identifica el potencial turístico del Valle de Guadalupe en el año 2000 hasta que se presenta un programa sectorial turístico para ordenar las actividades relacionadas.

Eso no significa que la política pública se haya quedado inmóvil durante una década. Durante ese inter, se establecen las guías generales para el desarrollo económico y urbano, y, mediante el ordenamiento ecológico, se trata de controlar el desarrollo económico conservando los recursos naturales.

Sin embargo, la dimensión ambiental en este periodo de políticas públicas no se incorpora eficazmente. Cuando en 2010 se presenta el programa sectorial de desarrollo turístico para los valles vitivinícolas, sus problemas ambientales eran evidentes y puntuales en lo que respecta a la escasez de agua, al deterioro ambiental acelerado por el crecimiento urbano irregular, y a una constante transformación del paisaje rural.

¿Por qué? Ello se debe a diversos factores, algunos de los cuales se hacen explícitos en la mayoría de los documentos presentados en la tabla (anexo 3). No obstante, las acciones de política pública se enfocaron en

la promoción del turismo alrededor del vino con campañas publicitarias nacionales e internacionales, dejando de lado otros componentes de la experiencia, como el paisaje, el silencio y el patrimonio cultural. Por lo menos hasta la redefinición del programa turístico sectorial, en 2016.

A ello se le suma que las acciones de política pública en torno a otros aspectos fueron limitadas: los programas de educación sobre la vitivinicultura y el cuidado ambiental, así como los programas de capacitación para el desarrollo de habilidades empresariales y la inversión en infraestructura recreativa y de soporte se vieron opacadas por las campañas de promoción al turismo durante la primera década de políticas públicas.

Entonces nos encontramos con una política alrededor de la vitivinicultura en la cual las estrategias de promoción son las que han contado con mayores recursos, con el objetivo de maximizar el número de visitantes, pero que no contemplan otros aspectos como la variedad en la oferta de productos turísticos o de infraestructura para albergar a grandes números de visitantes.

Es decir, a pesar de que las acciones de política pública continuaron desarrollándose e implementándose y que aparentemente incorporan una perspectiva ambiental, son incongruentes con una visión social y de desarrollo sustentable. Resultando en el fomento de un modelo de desarrollo económico que sobreexplota y degrada los recursos naturales y atributos del entorno que sustentan la vitivinicultura de la región.

En la tabla (anexo 3), se muestra que no fue sino hasta el 2016 que se crea un programa ambiental estratégico para la región vitivinícola. En este programa se hace un diagnóstico completo de la situación de la región vitivinícola, y se muestran los problemas ambientales y sociales que se han ido arrastrando desde hace casi dos décadas, y que algunos como la escasez de agua se agudizan.

Sin embargo, el fomento a la vitivinicultura continúa siendo una estrategia de desarrollo económico incongruente con una visión de desarrollo sustentable, que poco incorpora las dimensiones ambiental y social en su ejecución. Un claro ejemplo de ello es la Ley federal de fomento a la industria vitivinícola, que se enfoca en buscar mayor productividad y competitividad, claro, desde una perspectiva económica.

De esta manera, las acciones de política pública implementadas han sido insuficientes para mantener la competitividad de la región como destino turístico, y para mejorar la sustentabilidad de los procesos ambientales, sociales y económicos del entorno.

En un contexto así, los programas de desarrollo de la región vitivinícola tienen que orientarse a cumplir, en principio, con los ordenamientos del territorio, acciones de control del desarrollo urbano, control de la imagen urbana, diversificar la oferta de productos turísticos, entre otras acciones. Y, en general, a controlar la promoción y oferta del sector servicios, cuyo incremento

impulsa el desorden y aumenta el riesgo para la continuidad de los procesos ambientales y productivos.

A fin de disminuir este riesgo, y de preservar el entorno natural de la región vitivinícola, sería prudente ya no centrarse solo en el vino, sino en la riqueza del entorno que permite la producción de un buen vino bajacaliforniano.

Las acciones de política pública que actúan sobre la vitivinicultura de Baja California se encuentran en un punto en el que, después de dos décadas de implementación continua, se mantienen en descuido elementos y procesos, tanto naturales como sociales, que son esenciales para sostener la vitivinicultura de la región. Por lo que es necesario comenzar a diseñar, ejecutar y evaluar la política pública desde una perspectiva, integral y estratégica, que facilite la conservación del entorno natural, a la par del desarrollo económico y social de la región.

REFERENCIAS

- Meraz, L., Valderrama, J. y Maldonado, S. (2012). La Ruta del Vino en el Valle de Guadalupe, Baja California, México. Perspectiva frente al cambio climático: Una primera aproximación. Globalización y agricultura. [10.13140/2.1.3324.1923](https://doi.org/10.13140/2.1.3324.1923).
- Reyes, M., Montiel, J. y Valladares, O. (2016). Del dicho al hecho: Análisis de las acciones de política pública que inciden en el turismo enológico en el Valle de Guadalupe, Ensenada, Baja California. En Martínez, O., Cuevas, T. y Espinoza, R. (Eds.), Examen de tendencias del turismo en el umbral del siglo XXI (pp. 103-118). Ciudad de México, México: Editorial Competitive Press.
- SECTURE (2019). Ruta del vino. Baja California, México: Baja Norte. Recuperado de <https://www.bajanorte.com/la-ruta-del-vino/>
- Villa, S. (2009). "Desarrollo regional y clústers: El caso de la región vitivinícola en México", Congreso de la Asociación Española de Ciencias Regionales. Valencia: Ivie.
- Zárate, R. y Barragán, R. (2016). Importancia del enoturismo en el desarrollo regional de Valle de Guadalupe. En Martínez, O., Cuevas, T. y Espinoza, R. (Eds.), Examen de tendencias del turismo en el umbral del siglo XXI (pp. 87-102). Ciudad de México, México: Editorial Competitive Press.

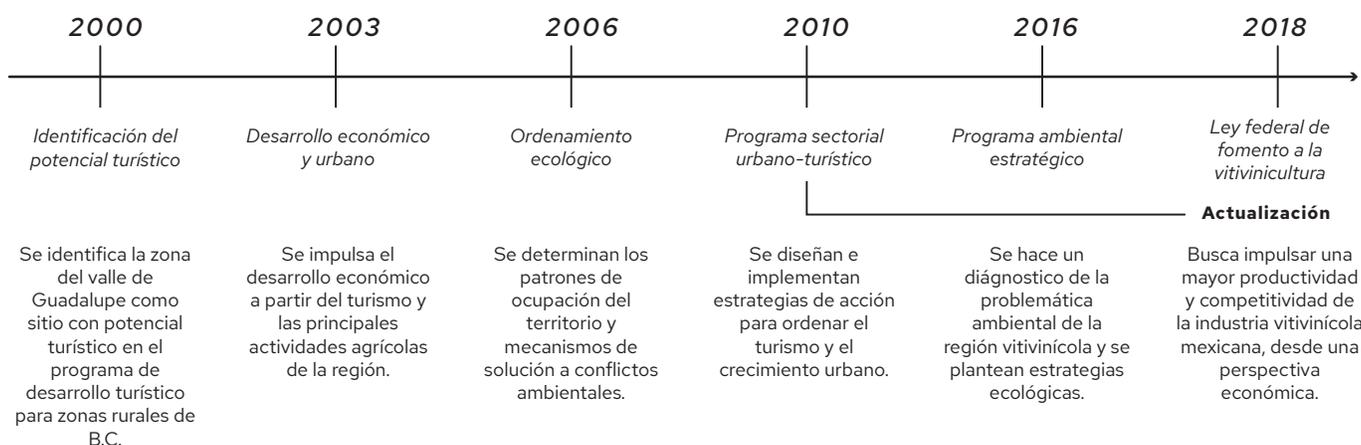
ANEXO 1.

MAPA DE LA REGIÓN VITIVINÍCOLA DE BAJA CALIFORNIA Y RUTA DEL VINO



Fuente: SECTURE (2019)

DIAGRAMA DE EVOLUCIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS VINCULADAS A LA VITIVINICULTURA DE B. C.



Fuente: Elaboración propia a partir de Reyes, Montiel y Valladares (2016)

TABLA DE DOCUMENTOS IDENTIFICADOS

Año	Documento	Objetivo
2000	Programa de Desarrollo Turístico Recreativo para las Zonas Rurales del Estado de Baja California.	Evaluar el potencial para detonar el turismo rural en Baja California. Estrategias de acción en la zona del Valle de Guadalupe, incorporando comunidades aledañas.
2003	Directrices Generales de Desarrollo para el Corredor San Antonio de las Minas -Valle de Guadalupe. Publicado en el poe, 11 de julio de 2003.	Impulsar el desarrollo turístico y las principales actividades agrícolas de la región. Desarrollo ordenado y sustentable.
2006	Programa Regional de Ordenamiento Ecológico del Corredor San Antonio de las Minas -Valle de Guadalupe (proe-cdam-vg), publicado en el poe el 8 de septiembre de 2006.	
2010	Programa Sectorial de Desarrollo Urbano-Turístico de los Valles Vitivinícolas de la Zona Norte del Municipio de Ensenada (Región del Vino), B.C., publicado en el poe el 15 de septiembre de 2010.	A partir del análisis de la problemática de la región y el planteamiento de escenarios tendenciales, diseñar estrategias de acción para ordenar el turismo en la región.
2016	Programa ambiental estratégico de la región vitivinícola del Valle de Guadalupe, municipio de Ensenada, B.C., México.	Diagnosticar la problemática ambiental y ciudadana de la región vitivinícola, y plantear estrategias ecológicas de solución de problemáticas.
2016	Actualización del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano-Turístico de los Valles Vitivinícolas de la Zona Norte del Municipio de Ensenada, B.C.	Disponer lineamientos de control consensados con los diversos sectores, así como para definir los instrumentos idóneos para la administración del territorio.
2018	Ley Federal de Fomento a la Industria Vitivinícola, publicada en el Diario Oficial de la Federación en 23 de mayo de 2018	Impulsar una mayor productividad y competitividad de la industria vitivinícola mexicana.

3. Y TÚ, ¿VIVES EN UNA ZONA MARGINAL?: EL CASO DE TIJUANA, MONTERREY Y JUÁREZ

Yesua Martínez Torres

yesuamt.MDR2018@colef.mx
Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

América Latina es la región más desigual del planeta, donde viven 104 millones de latinos en zonas en condiciones deplorables, 1 de cada 4 vive en algún tugurio, villa, favela, o campamento (TECHO, 2020). Las ciudades mexicanas no son la excepción...

UN PANORAMA UN POCO DESALENTADOR

En 2014 cerca de 881 millones de personas vivían en zonas marginales, es decir, casi una cuarta parte de la población urbana a nivel mundial. Ésta se localizaba en siete de las diez ciudades más pobladas del mundo, Nueva Delhi, Shanghái, São Paulo, Bombay, Ciudad de México, El Cairo y New York-Newark (Jordán, Riffo, & Prado, 2017).

Lo anterior, no es ajeno para América Latina, por ejemplo, en Haití pese a una reducción de personas que vivían en zonas marginales en 24 años, el 74% de su población en 2014 aún vivía en dichos lugares, al igual que en Nicaragua con un 45.5% de su población y en Bolivia con el 43.5% (Ver grafica 1). Sin dejar de mencionar el caso emblemático de las favelas en Brasil, que solo han reducido en un

10% la población que vive en esas áreas; similar al caso mexicano, que pasó en el mismo periodo de un 23% la personas que vivían en zonas marginales a reducirse en un 11%.

El panorama suena un poco desalentador para las ciudades del mundo, los países de Latinoamérica, pero ¿qué ocurre en las ciudades mexicanas?, sobre todo en casos como Tijuana, Monterrey y Cd. Juárez, ¿cuántas áreas marginales hay?, ¿dónde se localizan y concentran?, sobre todo, ¿cuál es la posibilidad que vivas en una zona marginal?

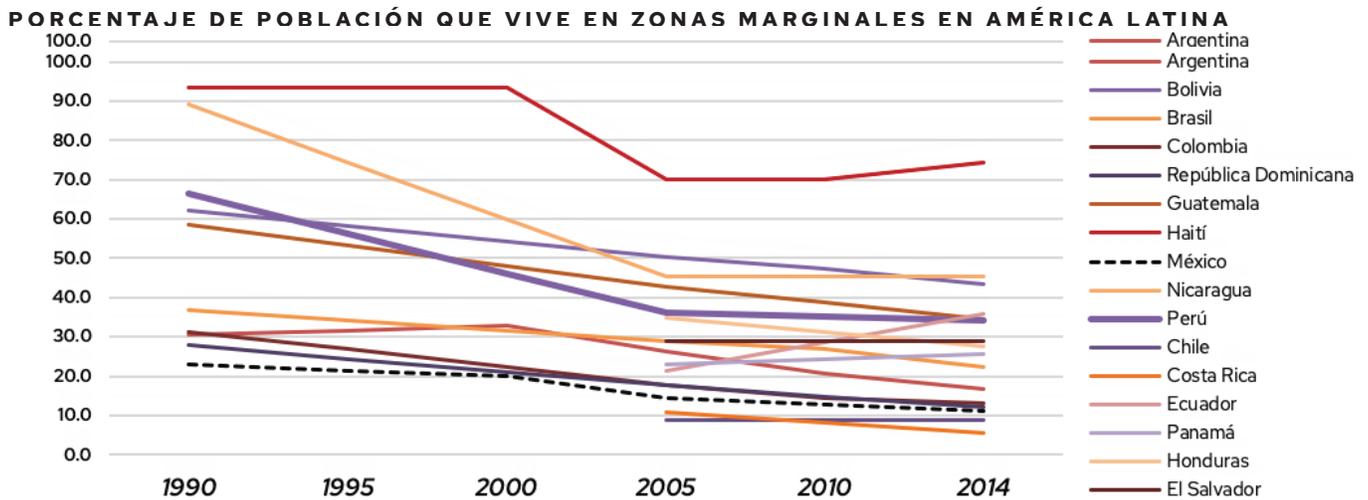
¿QUÉ ENTENDEMOS POR ZONA MARGINAL?

En Latinoamérica existen al menos 25 términos para hacer referencia a las zonas marginales, ya sea desde las míticas favelas en Brasil, las villas miseria en Argentina, los campamentos en Chile, o los asentamientos irregulares en México (De Castro, 2018); todas las formas que hacen referencia a estas zonas presentan las mismas condiciones de exclusión, precariedad y empobrecimiento.

De los múltiples estudios sobre la situación de las zonas marginales existen dos que han contribuido con mayor relevancia a su diagnóstico; el ensayo "Marginalidad en América Latina" elaborado por el DESAL en 1969, y el estudio "The Challenge of Slums" desarrollado en 2003 por UN-Hábitat. Ambos dimensionan los componentes que constituyen a una zona marginal: la inaccesibilidad a agua potable, desconexión al sistema sanitario, construcción de mala

calidad (desechos), el hacinamiento, la ubicación en áreas de riesgo, y la carencia de un título de propiedad del terreno o vivienda (DESAL, 1969; De Castro, 2018).

GRÁFICA 1.



FUENTE: elaboración propia con datos de la ONU-Hábitat, 2012;2016

En México las instituciones que se encargan del estudio de las zonas marginales son el Consejo Nacional de Población (Conapo) y organizaciones como TECHO México; ambas coinciden que estas áreas de la ciudad se encuentran en una situación de exclusión de los beneficios de la ciudad. Principalmente, señalan que no cuentan con acceso a agua potable, energía eléctrica, conexión al drenaje sanitario, y no cuenta con título de propiedad del suelo (TECHO, 2020; CONAPO, 2016).

¿A QUÉ NIVEL?, ¿CUÁNTOS? Y EN ¿DÓNDE?

En México hay cerca de 18,262 áreas que presentan alguna característica de una zona marginal, distribuidas al interior de 384

ciudades (ver figura 1); de las cuales, 13,174 tienen un 53% de probabilidad de concentrarse al sur del país. En tanto, otras 16,705 áreas que no presentan alguna condición marginal se distribuyen aleatoriamente al norte del país con la misma probabilidad (ver figura 2).

Lo anterior, no significa que en las ciudades del norte mexicano no existan áreas marginales, esta condición afecta a una cuarta parte de la población urbana a nivel nacional. Una persona que viva en Juárez tiene una posibilidad del 41% de vivir en una zona marginal, un 38% si vive en Tijuana y un 20% si es que vive en Monterrey; es decir, si vives en un área en color rojo de mayor

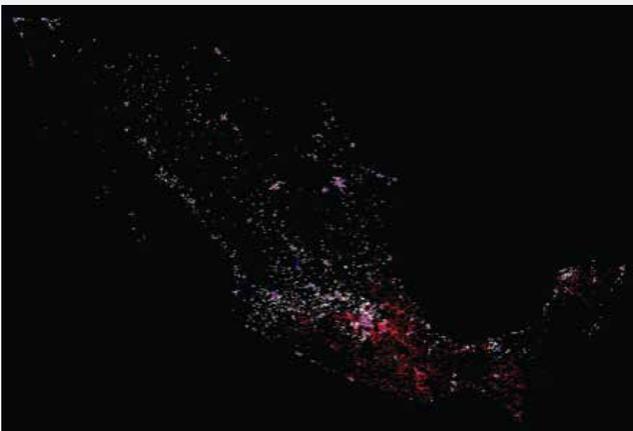
intensidad, tienes hasta un 78% de probabilidad que tu casa se localice o presente alguna de las características de una zona marginal (ver figuras 3,5 y 7).

ZONAS MARGINALES EN MÉXICO

FIGURA 1: Localización nacional



FIGURA 2: Concentración y distribución nacional



FUENTE: elaboración propia con base en Índice de marginación CONAPO, 2010

FIGURA 3: Localización en Tijuana

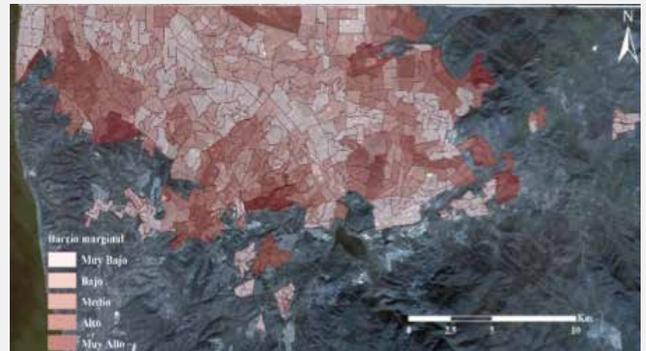
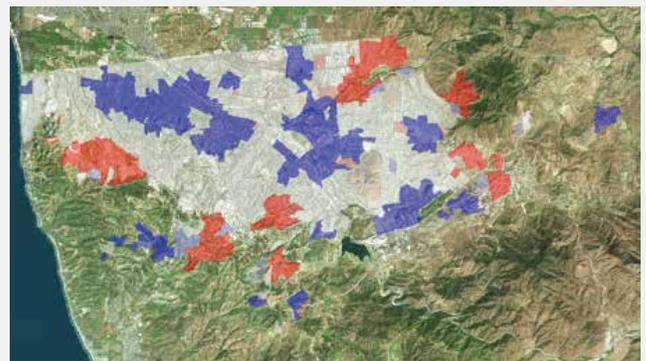
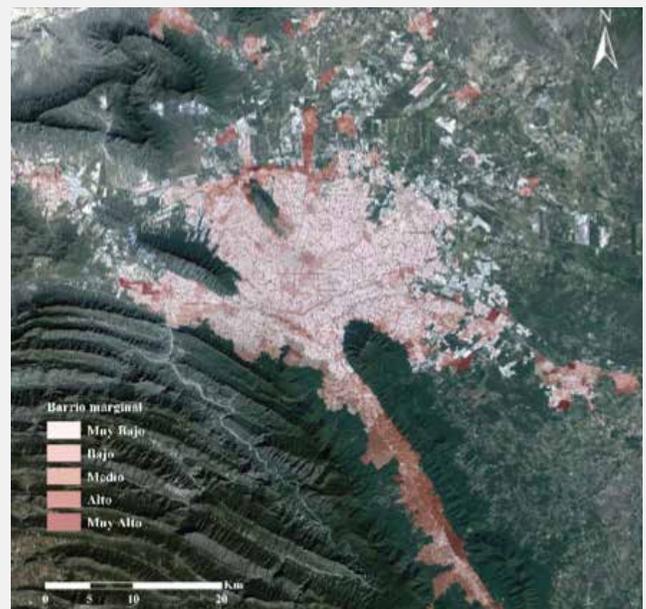


FIGURA 4: Concentración en Tijuana



FUENTE: elaboración propia a partir de datos del Censo de población y vivienda 2010 de INEGI

FIGURA 5: Localización en Monterrey



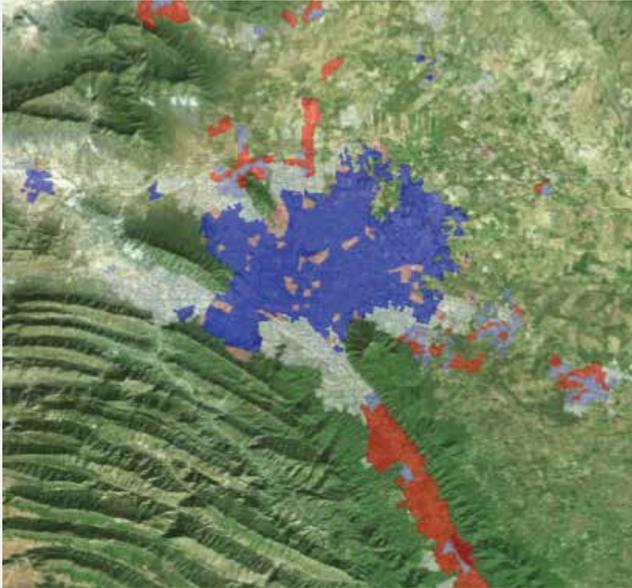


FIGURA 6: Concentración en Monterrey

FUENTE: elaboración propia a partir de datos del Censo de población y vivienda 2010 de INEGI

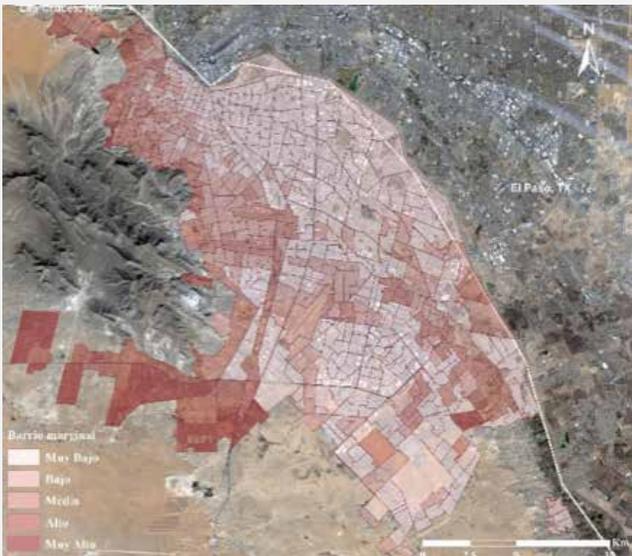


FIGURA 7: Localización en Ciudad Juárez

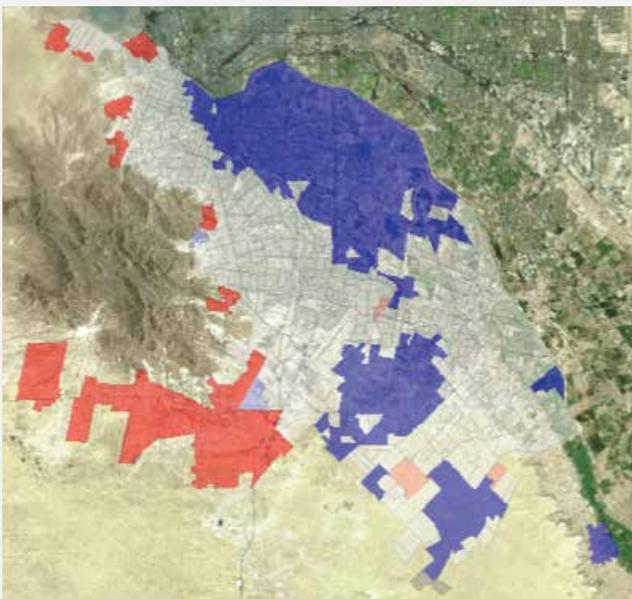


FIGURA 8: Concentración Ciudad Juárez

FUENTE: elaboración propia a partir de datos del Censo de población y vivienda 2010 de INEGI

Juárez además de contar con la mayor cantidad de zonas marginales, presenta las áreas con los valores más altos de marginación (7 puntos de 10); en cambio, Monterrey pese a contar con la menor cantidad de zonas marginales, estas superan los niveles de las zonas marginales de Tijuana (6 puntos de 10 en Monterrey, y 4 puntos de 10 en Tijuana).

Por último, podemos observar en las figuras 4, 6 y 8 que las zonas marginales se pueden concentrar en distintas partes de la ciudad. En Tijuana las áreas marcadas en color rojo son las que concentran los valores más altos de marginación, al igual que en Juárez y Monterrey; por lo cual, si una persona vive en un área marcada en color rojo tienen mayor posibilidad de localizarse en una zona marginal, hasta en un 73% para Juárez, 47% en Tijuana y 25% para Monterrey. Esto no es de preocuparse si una persona vive en un área marcada en azul, ya que tiene la misma posibilidad en cualquiera de las tres ciudades de no vivir en una zona marginal.

REFLEXIONES

Lo que se muestra aquí es solo un pequeño panorama de lo que afecta al menos una cuarta parte de la población que vive en ciudades en México, pero, ¿cuál es el escenario para los próximos años?, ya que Tijuana será el municipio con más habitantes en México en los siguientes cinco años, seguido de Juárez en la séptima posición y Monterrey en el noveno sitio (CONAPO, 2018).

Sobre todo, que podemos esperar si se incrementan en 2,000 millones las personas que vivan en zonas marginales a nivel mundial; que pasen de 7 a 8 las ciudades que concentran la mayor población que viva en zonas marginales, y que en el presente año 2020 al menos la mitad de la población que vive en ciudades esté afectada por la condición de pobreza (Davis, 2014).

¿Incrementarán o disminuirán las zonas marginales en México?, ¿Cuántas personas vivirán en zonas marginales?, ¿hay posibilidades de que vivamos en una zona marginal en el futuro? ¿Qué futuro nos depara para los próximos años?

REFERENCIAS

CONAPO. (2010). Índice de Marginación Urbana 2010. D. F, México: Consejo Nacional de Población.

CONAPO. (2016). Índice de marginación por entidad federativa y municipio 2015. D. F.: CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN.

CONAPO. (2018). Sistema Urbano Nacional 2018. Ciudad de México: Secretaría de Gobernación / Secretaría General del Consejo Nacional de Población / Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Davis, M. (2014). Planeta de Ciudades Miseria. Madrid: Akal.

De Castro, A. (2018). Slums. Desmontando el concepto. ARQ (Santiago)(98), 80-91. doi:[10.4067/S0717-69962018000100080](https://doi.org/10.4067/S0717-69962018000100080)

DESAL. (1969). Marginalidad en América Latina. Un ensayo diagnóstico. Chile: Herder.

Jordán, R., Riffo, L., & Prado, A. (2017). Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe. Dinámicas y desafíos para el cambio estructural. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

TECHO. (15 de ENERO de 2020). Plataforma de asentamientos. Obtenido de Plataforma de asentamientos: <https://www.techo.org/plataforma-asentamientos/>

4. LA HISTORIA EN LA TIERRA: LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA DEL VALLE DE GUADALUPE

Andry Y. Nucamendi Méndez

andryn.MDR2018@colef.mx
Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

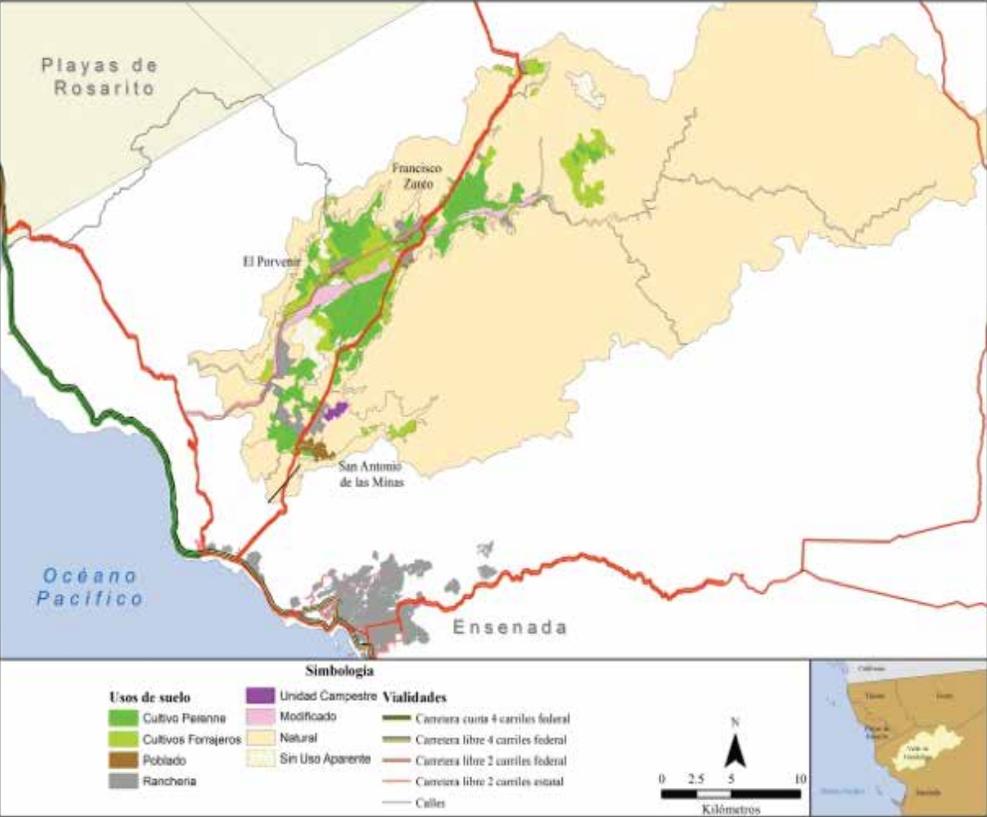
Hablar de los cambios productivos del Valle de Guadalupe, es sin duda realizar un viaje a través del tiempo, conociendo la esencia del lugar, de su gente y sobre todo la historia de su tierra fructífera (ver imagen 1).

El estudio de las transformaciones productivas permite comprender su pasado, presente y futuro desde un aspecto social y económico, y de esta manera tener un panorama general de los cambios en las actividades económicas que puedan servir en configuraciones productivas futuras, al igual que favorecer la toma de decisiones en proyectos de desarrollo que consideren las características socioterritoriales del lugar.

El Valle de Guadalupe (ver mapa 1) se localiza a 25 kilómetros al norte de Ensenada, y lo conforman tres localidades: Francisco Zarco, San Antonio de las Minas y El Porvenir; posee una extensión territorial de 66,353 hectáreas abarcando los márgenes de la cuenca hidrúca de Guadalupe que abastece de agua a esta zona y a la población de Ensenada (Secretaría de Fomento Agropecuario, 2015; Navarro, 2018).



En los últimos años el nombre del Valle de Guadalupe ha destacado tanto en México como en Estados Unidos de América, debido al crecimiento que la agroindustria del vino ha tenido en el país, representando para Baja California el 57% del total de vino producido en México (Consejo Mexicano Vitivinícola, 2018). Dicho crecimiento ha desencadenado el establecimiento de nuevas vinícolas, dando pauta al crecimiento y diversificación de los servicios en especial el turismo de vino o enoturismo que se ha desarrollado en los últimos años en la Ruta de Vino de Baja California. De los cuatro valles que comprenden la Ruta del vino, el Valle de Guadalupe ha presentado un acelerado crecimiento de actividades turísticas, dando pauta a un cambio del sistema productivo. Pasando de uno que por historia había sido empleado en el sector agrícola a uno que ha comenzado a emplearse en las actividades de servicios, tales como restaurantes, hospedajes, comercios, entre otros.



MAPA 1.
Localidades
del Valle de Guadalupe

FUENTE: elaborado por Vladimir Ruelas, con datos del IMIP (2006).



FUENTE: Bodega Bibayoff
http://bibayoff.mx/historia_del_vino_ruso.html

CONTEXTO HISTÓRICO Y PRODUCTIVO DEL VALLE DE GUADALUPE

En un inicio los indígenas kumiai habitaban esta zona dedicados a la cacería, la pesca y la recolección de frutos y moluscos, se movían de un lugar a otro guiados por los caminos ancestrales o por ciclos estacionales. Sin embargo, en 1834 el presidente de las misiones dominicas Félix Caballero estableció la última misión de las Californias, "misión de Nuestra señora de Guadalupe del Norte" con el objetivo de evangelizar a los indígenas y establecer asentamientos fijos a través de la agricultura formal, en especial el cultivo de la vid para fines religiosos y la cría de ganado, pero las controversias entre la iglesia y los indígenas kumiai por someter la doctrina católica llevó al abandono de la misión en 1840 (Santos, 2017).

Más tarde, en 1905 se establecieron en el Valle de Guadalupe los primeros colonos rusos (alrededor de 104 familias rusas molokanes), siendo parte del crecimiento tanto de la población en esta zona como del impulso agrícola. Este grupo de colonos se dedicaban a la crianza de aves de corral, a la siembra de trigo, cebada, alfalfa, árboles frutales y cuidado del huerto tanto para el abastecimiento de sus hogares como el comercio de trigo de harina con Estados Unidos (ver imagen 2).

El desarrollo de la agroindustria en el Valle de Guadalupe data a partir de 1943 con la fundación de la compañía Olivares Mexicanos dando un fuerte impulso económico a esta zona, siendo el general

Abelardo Rodríguez uno de los personajes importantes para el desarrollo del olivo y la vid en esta zona que años después se propagó hacia otros valles de Ensenada. Con el tiempo la colonia rusa se sumó a este giro productivo debido a las dificultades con los precios bajos de Estados Unidos en la producción de harina de trigo (implementación de la Zona Libre en la frontera), por lo que solicitaron apoyo al general Abelardo Rodríguez para producir vid y venderlo a productores de vino, siendo así el inicio de la viticultura industrial en el Valle de Guadalupe donde se llegó a sembrar alrededor de 800,000 mil plantas de vid tanto en esta zona como en el valle sur de Ensenada, Santo Tomás.

Esta actividad tuvo auge entre 1980 y 1990, con ello comenzó la producción de vino de manera industrial, así se fueron sumando nuevas bodegas vinícolas dedicadas a la producción de vino de calidad; sin olvidar a los pequeños productores de vino artesanal que se mantuvieron produciendo en menor escala. El crecimiento de la agroindustria del vino trajo consigo un escenario que haría a la región más atractiva económicamente (Santos, 2017).

TEJIDO PRODUCTIVO VIGENTE DEL VALLE DE GUADALUPE

Durante el año 2000, con esfuerzos del sector público y privado se creó la Ruta del Vino de Baja California, constituida por los valles de Santo Tomás, San Vicente, Ojos Negros y Valle de Guadalupe. Este proyecto buscó fortalecer e integrar nuevos servicios y

productos encaminados al turismo después de la crisis económica de Estados Unidos del 2008, impulsando el sector turístico en la región con un enfoque hacia un turismo gastronómico y enológico (Morgan, Cuamea y Minaverry, 2016). A raíz de ese acontecimiento, dichas actividades cobraron fuerza y se posicionaron como una estrategia de desarrollo que hoy en día ha logrado alcanzar una alta promoción en el mercado nacional y del sur de California, Estados Unidos.

En los últimos veinte años el sector empresarial ha puesto mayor interés en el Valle de Guadalupe debido a la popularidad de sus vinos, su gastronomía y sus paisajes propiciando la apertura de nuevas vinícolas con una oferta de servicios adicionales al vino, como asadores campestres, espacios de estadía, restaurantes de autor, zonas de eventos, entre otros. Cabe mencionar que es en esta zona donde se ha registrado mayor número de establecimientos tanto de vinícolas como de productos turísticos en comparación al resto de los valles que comprenden la Ruta del Vino de Baja California. La tabla 1 muestra el número de establecimientos y el porcentaje de crecimiento de vinícolas, hoteles y restaurante a largo de seis años, observando también como ha incrementado el número de visitantes que arriban a la Ruta del Vino en búsqueda de nuevas experiencias en este espacio rural.

TABLA 1. Registro del crecimiento del Valle de Guadalupe, durante el 2012 al 2018

	2012	2018	% de crecimiento del periodo
<i>Vinícolas</i>	55	84	63%
<i>Hoteles</i>	14	31	121%
<i>Restaurantes</i>	36	50	39%
<i>Visitantes</i>	160,000	750,000	

Elaboración propia con base en datos de Quiñonez, Bringas y Barrios, 2012; Celaya, 2014; Secretaría de Turismo del Estado de Baja C., 2018.

Con los datos anteriores, podemos observar que la demanda de espacios para el desarrollo de las actividades turísticas ha ido en aumento, siendo una amenaza hacia el sector agrícola en un futuro. Incluso puede convertirse en un problema mayor, pues de continuar el patrón de crecimiento puede llegar a comprometerse los recursos naturales, disminución de las actividades agrícolas y llevar a una insostenibilidad al Valle de Guadalupe.

Cabe mencionar que la vid al igual que otros cultivos como la alfalfa, las flores y el olivo han sido parte la estructura productiva del Valle de Guadalupe por mucho tiempo (ver tabla 2); su sobrevivencia no solo representan un valor histórico y cultural, sino también figuran como actividades económicas a preservar equilibrando el desarrollo desmesurado de las actividades complementarias.

Sin embargo, registros del Instituto Municipal de Investigación y Planeación en Ensenada muestran que las edificaciones de fincas de fin de semana, hoteles boutique y restaurantes de autor han sido mayores que el crecimiento agrícola. De acuerdo a registros en el año 2002 se contaban con 1461 construcciones; sin embargo, este número incrementó a 2041 para el 2016 y 2017 (ver tabla 3).

TABLA 2. Principales cultivos en el Valle de Guadalupe

Tipo de cultivo	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Aguacate	13	12.5	8.5	8.5	8.5	8
Alfalfa	23.5	23.5	65	67	71.5	71.5
Flores	66.5	56	65	82	82	83.5
Limón	52	19*	16.8	16.8	17.05	17.05
Naranja	116	55*	52.5	54.5	54.5	54.5
Olivo	677.5	638.5	643	636	636	641
Pasto	7	4	4	4	4	4
Vid	1632.2	1618.82	165.17	2069.69	2038.34	2126.34
Uva de mesa	69	70.73	86.43	31.48*	23.78	15.2*

* Disminución a causa de cambio de cultivo

Elaboración propia, con base en datos de (Aválos, 2019).

TABLA 3. Edificaciones en el Valle de Guadalupe Ensenada Baja California

Año	No. de edificaciones
2002	1461
2010	1251
2015	327
2016/2017	2041

FUENTE: Elaboración propia con datos del (Instituto Municipal de Investigación y Planeación, 2018).

De esta forma podemos observar que la presencia de actividades complementarias ha tenido mayor desarrollo que el sector agrícola en tan poco tiempo. Esto nos permite observar el valor y la importancia que se le ha dado al sector de servicios en el Valle de Guadalupe, considerándose un elemento de cambio productivo en esta zona al diversificar las actividades económicas como estrategia de desarrollo que ha permeado a baja escala a la población local.

A MODO DE CONCLUSIÓN

A lo largo de los años la actividad agrícola ha añadido identidad al Valle de Guadalupe, la presencia de los misioneros y la colonia fueron dando forma a esta zona. La evidencia presentada a lo largo de este trabajo a través de la historia y datos estadísticos nos permiten observar de qué manera las actividades productivas de esta zona han evolucionado; además, señalar el acelerado crecimiento del sector turístico frente al sector agrícola en esta región y el alcance de dichas transformaciones (Hernández, 2019).

El Valle de Guadalupe muestra un futuro prometedor y un tanto complejo, debido al notorio beneficio económico que el turismo representa para empresarios hoteleros, restauranteros y vitivinicultores; dejando en segundo plano la importancia tanto productiva como cultural que el sector agrícola –en especial la vitivinicultura– ha tenido a lo largo de ocho décadas. Por ello, es importante afianzar en la población del Valle de Guadalupe una identidad, historia y cultura siendo una manera de lograr un desarrollo sostenible sin comprometer los recursos de esta zona.

REFERENCIAS

- Aválos, J. (8 de noviembre de 2019). Inventarios de cultivos existentes en el Valle de Guadalupe. (A. Nucamendi, Entrevistador)
- Celaya, D. (2014). El desarrollo del sector vitivinícola en Baja California (2000-2013): un análisis desde la perspectiva del desarrollo endógeno. (Tesis de doctorado). El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana B.C.
- Consejo Mexicano Vitivinícola. (Noviembre de 2018). Producción y consumo de vino en México Recuperado de http://uvayvino.org.mx/docs/produccion_consumo_vino.pdf
- Hernández, L. (20 de febrero de 2019). Valle de Guadalupe, el nuevo imán de las experiencias de lujo. Recuperado de <https://www.elfinanciero.com.mx/buena-vida/valle-de-guadalupe-el-nuevo-iman-de-las-experiencias-de-lujo>
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación. (s.f.). IMIP. Recuperado de <http://imipens.org/caja-1/psduvvzne/>
- Morgan, J., Cuamea, O., y Minaverry, C. (2016). El enoturismo en México: comportamiento de viaje y patrones de consumo en la ruta de vino de Baja California. Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales, 03(06), 73-98.
- Navarro, K. (2018). Cienciamx noticias. Recuperado de <http://www.cienciamx.com/index.php/ciencia/ambiente/23745-valle-guadalupe-reuso-agua>
- Quiñonez, J., Bringas, N. y Barrios, C. (2012). La Ruta del Vino de Baja California. Patrimonio Cultural y Turismo Cuadernos 18, 131-149.
- Santos, M. (2017). La historia del valle de Guadalupe. En C. Leyva, y I. Espejel, Valle de Guadalupe, paisaje en tres tiempos (págs. 15-53). Mexicali Baja California: Universidad Autónoma de Baja California .
- Secretaría de Fomento Agropecuario. (2015). Panorama general del "Valle de Guadalupe" Baja California, 2015. Baja California.
- Secretaría de Turismo del Estado de Baja C. (2018).Fichas informativas, Ruta del Vino. Recuperado de https://secturebc.org/secture/wp-content/uploads/downloads/2018/08/Ruta_del_Vino_2018.pdf

5. REPARTIDORES EN “BAICA”, WELCOME TO TIJUANA. HACIA UNA REFLEXIÓN SOBRE EL USO DEL ESPACIO Y LA SEGURIDAD VIAL

Laura Angélica
San Vicente López

laurasv.DCSER2018@colef.mx | L_sanvicente@hotmail.com

Doctorado en Ciencias Sociales con especialidad en Estudios Regionales

El Colegio de la Frontera Norte

Alejandro, Martín, Carlos, el “Rata”, el Neri y otros repartidores que están afiliados a UberEATS, Rappi o SinDelantal, comparten algo más allá que la distribución de comida en “baica” (bicicleta): hacen suyos los espacios de Tijuana, aquella ciudad “en donde empieza la patria”. Además de utilizar la bicicleta como medio de transporte y como medio para ejercitarse, existen diversas actividades comerciales donde la bicicleta se ha convertido en una herramienta de trabajo indispensable: para los panaderos, los eloteros, los que venden burritos, los jardineros, los repartidores (ver foto 1). Con la llegada de las aplicaciones digitales (apps), los bici-repartidores han tenido una presencia cada vez más frecuente, no solo en Tijuana, sino en diversas ciudades latinoamericanas; volviéndose más visibles en los espacios urbanos, generando cambios en el mismo y configurando nuevas relaciones socioespaciales dentro de la ciudad. La irrupción de este tipo de empleos, nos invita a pensar no solo cómo se han transformado los usos del espacio público tijuanaense (entendido como un espacio que relaciona a las personas³ y en donde se manifiestan múltiples identidades), sino también cuáles son los problemas de seguridad vial que enfrentan durante las jornadas laborales.

LA HISTORIA DE LOS BICI-REPARTIDORES EN TIJUANA

Desde hace 4 años Martín es socio de Uber, al principio solamente era chofer de Uber X, pero cuando le llegó una notificación de que podía convertirse también en repartidor, se dio de alta con la bicicleta; sin embargo, no fue hasta que su salud se vio deteriorada por manejar el automóvil muchas horas, que decidió entregar comida pedaleando. Actualmente, trabaja capturando encuestas por las mañanas y, por las tardes, trabaja en todas las aplicaciones: UberEATS (jueves, viernes, sábado y domingo), SinDelantal (lunes) y Rappi (martes y miércoles) ... Martín fue bici-mensajero en el “otro lado” (Estados Unidos) y desde siempre le gustó mucho pedalear, así que volver a trabajar en esto le ha permitido tener un ingreso extra; aunque viaje a diario de Rosarito a Tijuana.

Cuando Alejandro llegó a Tijuana, no conocía ni la ciudad... decidió ser repartidor porque necesitaba un ingreso que tuviera horarios flexibles que le permitiera, a la par, cuidar de su hijo. Desde hace un año y dos meses, decidió usar la bicicleta para repartir porque “era el único vehículo que tenía”, y resultaba más barato. Primero trabajó en UberEATS y, actualmente, está afiliado a SinDelantal; pero, a pesar de que le gusta mucho pedalear, las condiciones laborales, la falta de soporte técnico de la aplicación y la poca seguridad vial, son situaciones contra las que tiene que lidiar para obtener un ingreso extra.

Carlos tomó la bici por necesidad; desde

³ Borja, J. (2014). “Espacio público y derecho a la ciudad”. En: Ramírez, P. (coord.). Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa. México: UNAM, IIS; pp. 539-570.



FOTO 1. Archivo personal

hace un año y seis meses decidió ser repartidor de UberEATS para generar dinero y poder solventar sus estudios. En un principio, le parecía una buena opción la de trabajar y hacer ejercicio; sin embargo, conforme fue avanzando la cobertura de la aplicación, las pendientes se hacían más elevadas y el cansancio más evidente. Así, fue que decidió cambiar la bicicleta por la motocicleta pues, al igual que la mayoría de sus compañeros bici-repartidores, la motocicleta le permite hacer más viajes, ganar más dinero y, sobre todo, le permite olvidarse del cansancio que implica subir, por ejemplo, gran parte de la zona de Agua Caliente.

Las tres historias anteriores⁴ inician hace más de un año, igual que las operaciones de las

aplicaciones digitales. En México, UberEATS es una de las apps que acaparó el servicio de reparto y comenzó a funcionar en los restaurantes tijuaneños en septiembre de 2017. Para marzo y septiembre de 2019, respectivamente, comenzaron a operar en esta misma ciudad fronteriza SinDelantal y Rappi. Las tres aplicaciones tienen cobertura en la mayor parte del área de Tijuana, pero las zonas específicas incluyen Otay, Hipódromo, Zona Río, Centro y Playas. La concentración de los servicios en estas zonas de la ciudad se ha ampliado constantemente dependiendo de la demanda de comensales y de restaurantes registrados; por ejemplo, en la zona de Playas el servicio de reparto en bicicleta pasó de concretar viajes de 5 km, a pedidos que rebasaban los 8 km y que incluían grandes pendientes, cruces de riesgo por la carretera federal Tijuana-Ensenada o entregas en colonias catalogadas como peligrosas en donde, hasta el cierre de este proyecto, se habían registrado varios asaltos a los repartidores.

Así, con estas nuevas apps el uso de la bicicleta era más evidente en la ciudad y se convirtió en una herramienta de trabajo de bajo costo: no se necesitaba invertir dinero para movilizarse en los repartos, era de fácil adquisición y te permitía ejercitarte mientras ganabas dinero. Si bien antes de las aplicaciones el servicio de reparto o de mensajería en gran parte de Tijuana se realizaba en motocicleta, ahora, con esta nueva «economía de chambitas» (también denominada "Gig economy": un modelo basado en empleos temporales y

⁴ Estos tres testimonios y otros tres más, fueron obtenidos a través de entrevistas semi-estructuradas y "charlas informales" que se realizaron durante los meses de mayo y octubre de 2019 en Tijuana.

esporádicos a través de empleadores a distancia y on-line)⁵, parecía que lo motorizado perdía terreno. Sin embargo, como menciona Carlos, debido al enorme esfuerzo físico que implican las pendientes que se presentan por toda la ciudad y la disminución de los tiempos de entrega, los repartos sufrieron cambios a partir del segundo semestre de 2019 y, actualmente, las motocicletas han sustituido a la mayoría de las bicicletas... tal y como sucedía antes de la llegada de las apps.

“HACER BASE”: USOS Y CONFLICTOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

Son las 8 de la noche y mientras caminamos sobre Paseo Ensenada, con dirección hacia el Taconazo (una de las taquerías más concurridas en Playas de Tijuana), en una esquina nos topamos de frente a un grupo de motociclistas y de ciclistas sobre la banqueteta... son repartidores de UberEATS y SinDelantal que “hacen base”, esperan un pedido... Mientras pasamos enfrente de ellos, suena un teléfono y un motociclista arranca sobre la banqueteta... mi hijo y yo alcanzamos a orillarnos para dejarlo pasar... aun así, me queda una sensación de miedo, pues parece que hasta en las banquetetas, los peatones tenemos que cuidarnos de las motos y de las bicis (Fragmento de diario de campo personal, sábado 26 de octubre 2019).

En Tijuana, desde finales de 2017 y hasta principios de 2019, los bici-repartidores afiliados a alguna app comenzaron a ocupar las calles, los estacionamientos de los restaurantes, las esquinas, las banquetetas y los parques (mapa 1); muchos de ellos montados en sus bicicletas comenzaron a modificar el paisaje urbano y sus usos. Por ejemplo, desde las 11 de la mañana, era común ver que estos bici-repartidores se estacionaran en las esquinas que tenían algún restaurante o en la zona Río (una de las principales zonas comerciales en Tijuana) para esperar un nuevo viaje, intercambiar consejos, “platicar de sus temas” o simplemente tomar un descanso, convirtiendo a estas esquinas en lugares de historias, de anécdotas y en donde se logran cubrir necesidades de descanso, de trabajo, de distracción, así como de socialización, no solo entre ellos, sino también con otros usuarios de estos espacios: “hay repartidores que sí saludan y hay otros que no; ellos están en sus problemas, platican sus temas diez o quince minutos en lo que les cae un pedido y se van... eso sí, a veces dejan sus colillas de cigarro en esta esquina” (entrevista realizada el martes 12 de noviembre, en Playas de Tijuana, a un vendedor ambulante que comparte una esquina con los repartidores).

⁵ Para ampliar: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_684183.pdf

MAPA 1. Mapa etnográfico de los diversos puntos de encuentro entre los repartidores de Tijuana.



1. Punto de descanso "Iglesia"
2. Punto de encuentro "El Taconazo"
3. Punto de encuentro "Macroplaza"
4. Punto de encuentro "Soler"
5. Punto de encuentro "Sushimi"
6. Punto de encuentro "Taconazo Hipódromo"
7. Punto de encuentro "Zona Río"

Elaboración propia con información de entrevistas y observaciones realizadas durante 2019.

FOTO 2. Repartidores "haciendo base" en las esquinas de dos ciudades mexicanas: Tijuana (izquierda) y Monterrey (derecha).



Archivo personal.

Las esquinas, los parques, las afueras de las plazas comerciales o las calles son espacios comunes en donde ejercemos nuestros derechos como habitantes de una comunidad; también, son puntos de encuentro, de manifestación o de tránsito. Hacer uso de la ciudad, implica transformarla de acuerdo con nuestros anhelos, deseos o necesidades como habitantes. Justamente, con la llegada de los bici-repartidores se comenzaron a generar diferentes usos de los espacios dependiendo de las necesidades de cada actor: así, mientras los peatones caminan sobre las banquetas para desplazarse de un lugar a otro, los repartidores esperan sobre ellas algún pedido que les permita completar su tarifa. Ante esto, y de acuerdo con algunas observaciones realizadas, las banquetas, por ejemplo, se han visto disminuidas por la presencia de bicicletas –y cada vez más motocicletas– estacionadas; lo que ha provocado que los peatones hayan comenzado a caminar con menos seguridad. Además de estas pequeñas pero visibles transformaciones en algunos espacios públicos de Tijuana –y también de otras ciudades mexicanas (ver foto 2)–, otro cambio fue la creciente motorización de los repartos que se comenzó a dar desde el segundo trimestre de 2019. Al igual que Carlos, muchos repartidores se mudaron de la bicicleta a la motocicleta; las razones principales: que se gana más dinero en menos tiempo y con menor esfuerzo físico, pues la geografía de Tijuana posee subidas prolongadas. Este hecho, pareciera poco significativo; sin embargo, dicha

motorización ha puesto en desventaja a los pocos bici-repartidores que quedan en la ciudad, a los peatones y a otros ciclistas, pues ahora no solamente se tienen que enfrentar a calles y banquetas llenas de autos sino, también, de motos.

LA SEGURIDAD VIAL COMPROMETIDA

“Hay muchas subidas, y aparte de cuidarse de los carros, hay que cuidarse de los baches”; “a veces me gritan: órale pendejo súbete a la banqueta”; “casi siempre en las avenidas grandes me avientan el carro y con gente así es muy difícil ponerse”; “hay gente que no le importa [...] por ejemplo, los del transporte no quieren prestar un pedacito de la derecha para circular, una vez uno se bajó del transporte y me quería golpear... pero le dije que yo también tengo familia, tengo que llevar comida a la mesa, le dije, dame chance... y desde que les empecé a decir eso, el semblante de la cara les cambió [...] se dan cuenta que también soy como ellos, que también voy siguiendo la chuleta” (Fragmentos de entrevistas realizadas durante octubre de 2019 a bici-repartidores en Tijuana).

Una de las grandes dificultades que enfrentan los bici-repartidores (aunque aquí también cabe hablar de los peatones), son las mínimas condiciones de seguridad vial (“medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito”)⁶ que enfrentan en Tijuana. De las charlas

⁶ Para ampliar: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es

recogidas, la mayoría de los bici-repartidores mencionaron que no existe infraestructura ciclista, que no hay empatía de los habitantes hacia quienes se desplazan en bicicleta, que las apps no les proporcionan información sobre las medidas de seguridad básicas para usar la bici y que, sobre todo, el transporte público tijuanaense es uno de los principales actores con los que tienen conflictos viales. Y es que, a pesar de que en Tijuana existe un poco de tolerancia con los peatones, los ciclistas muchas veces son invisibles.

Si bien la empresa UberEATS ha trabajado en conjunto con asociaciones ciclistas, como Bicitekas A.C., para dotar de información a los bici-repartidores sobre las formas de seguridad que se deben adoptar a la hora de rodar;⁷ en Tijuana, no se hace referencia al apoyo de dichas empresas en caso de accidente, a algún tipo de capacitación sobre cómo pedalear más seguro en las calles y a la información sobre el equipo necesario de protección (casco, luces y reflejantes). Tristemente, esto se ve reflejado en los colapsos entre ciclistas y vehículos motorizados, las caídas en baches o pendientes, los robos de bicicletas, los asaltos, y las peleas con peatones o automovilistas, por mencionar algunas de las situaciones que se viven durante las jornadas laborales.

ANTE LA LLEGADA DE LOS REPARTIDORES... ¿QUÉ NOS QUEDA?

La irrupción de este nuevo tipo de empleos “semi-informales” a la ciudad, otorga la posibilidad a los habitantes de Tijuana de acceder de inmediato a los servicios de reparto de comida, pues ya no se tienen que desplazar por la ciudad para obtener el servicio. Al inicio de las operaciones de estas empresas el perfil de los usuarios estaba destinado a aquellos que tuvieran algún tipo de tarjeta; hoy en día cualquier persona que tenga acceso a un teléfono móvil, una conexión de internet, la aplicación descargada y se encuentre cerca a un restaurante con este servicio, puede solicitar un pedido.

Con la llegada de este tipo de servicios de reparto, si bien los usuarios finales de estas apps parecen no verse afectados, la dinámica en las ciudades sí se ve trastocada con la irrupción de más bicicletas y, en el caso de Tijuana, de más motocicletas. Específicamente, los conflictos que se comienzan a generar por el uso de parques, banquetas y calles, han provocado que la seguridad vial de los más vulnerables (peatones y ciclistas) se comprometa aún más. Ante este nuevo fenómeno de la economía de chambitas, a los gobiernos locales les toca generar diagnósticos y regulaciones que eviten conflictos y, sobre todo, accidentes.

⁷En octubre de 2019, UberEATS en conjunto con Bicitekas A.C. publicaron para México un video en donde se sugieren algunos tips de seguridad vial; aunque no ha tenido mucha difusión entre los bici-repartidores de Tijuana. Enlace del video: https://www.youtube.com/watch?time_continue=12&v=JbZTkcgk2Vs&feature=emb_title

Sin embargo, dado que el espacio público nos pertenece a todos, nos queda como ciudadanos, la posibilidad de ser más conscientes sobre cómo impactamos en el espacio: como peatones, como ciclistas, como automovilistas, como transportistas, como autoridades, como bici-repartidores...; nos queda colaborar más entre nosotros, crear más redes de apoyo... Pero, sobre todo, como diría el geógrafo y urbanista Jordi Borja, nos queda pensar que para lograr una ciudad más justa: "la ciudadanía activa es la esperanza, desde los barrios y desde las ciudades, por medio de formas diversas: asociaciones y movimientos, economía social o cooperativa, campañas de rendimiento de cuentas y de iniciativas populares...".

6. LUCHA Y RESISTENCIA EN UN ASENTAMIENTO POPULAR FRONTERIZO

Carmen Merit Sánchez
González

carmensg.mdr2018@colef.mx
Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

Al este de Tijuana, en la periferia de la ciudad, se sitúa la colonia Maclovio Rojas, un asentamiento que surgió de forma irregular y que ha atravesado por una larga y difícil lucha por obtener derechos de propiedad y legitimidad social.

A través de la organización y lucha de sus residentes, sus peticiones han sido visibilizadas y atendidas por el gobierno municipal y estatal durante la última década.

Tijuana, como muchas ciudades mexicanas, es un lugar lleno de contrastes. Desde lo visual hasta lo narrativo, Tijuana ofrece muchas caras, distintas leyendas, múltiples Tijuanas. De entre estas diversas caras, están aquellas que muestran a los asentamientos populares, generalmente rechazados e imaginados por el propio gobierno y la sociedad como lugares indeseables (para ejemplificar mejor esto, puedes consultar las siguientes ligas: <http://www.hiptex.com.mx/2017/06/29/no-habra-colonia-28-de-junio/> y <http://www.tijuana.gob.mx/ciudad/CiudadDesarrollo.aspx> específicamente en el apartado “Urbanización del Río Tijuana”). Así, destaca la visión que se tiene de las colonias o asentamientos que se formaron de manera irregular y gestionada por sus propios residentes. Por una parte, la carente adhesión a las normas de planeación urbana y la formación de estigmas en torno a sus residentes, por su propia condición socioeconómica, invisibiliza la otra cara: la larga y difícil lucha a la que se enfrentan sus habitantes por:

1. Conseguir un espacio donde vivir.
2. Ser reconocidos y beneficiados por las autoridades locales con infraestructura y servicios urbanos.

De los varios asentamientos que surgieron en Tijuana de manera irregular, particularmente nos referiremos a la colonia Maclovio Rojas (ver imagen 1), la cual ahora atraviesa un proceso de regularización y de reconocimiento legal.



IMAGEN 1. Calle de la colonia Maclovio Rojas en Tijuana, Baja California, México.

FUENTE: acervo fotográfico de la autora.

SURGIR EN UNA CIUDAD AGITADA Y ACELERADA

La mera constitución de las diferentes colonias y zonas que conforman la ciudad de Tijuana es un mosaico urbano que refleja diferentes procesos y etapas de la ciudad. Aunque como ya mencionamos, en este artículo sólo se abordará el caso de la colonia Maclovio Rojas, es importante saber el contexto y los procesos que atravesaron a la ciudad para entender su génesis y evolución.

Es importante saber que, en la década de 1960, las ciudades del norte mexicano empezaron a crecer económica y demográficamente, en parte debido al desarrollo de la industria maquiladora. Las empresas maquiladoras se instalaron gracias a la implementación de dos programas del gobierno federal, el Programa Nacional Fronterizo (PRONAF) y el Programa de Industrialización Fronteriza (PIF). El PIF fue el programa que mayor impacto tuvo en Tijuana: un año antes había finalizado el Programa Bracero, el cual empleaba a un gran número de mexicanos en Estados Unidos, por lo que el PIF nació como respuesta a la consecuente situación de desempleo de esos obreros repatriados. De manera que la industria maquiladora demandó una gran cantidad de mano de obra, desencadenando un gran flujo migratorio hacia la ciudad. En este contexto de gran crecimiento demográfico, por encima del promedio nacional, que la capacidad del gobierno para ofrecer lugares y viviendas adecuadas para los nuevos residentes se vio rebasada, por lo que comenzaron a proliferar colonias populares e irregulares, mayormente en la periferia de la ciudad. Una de esas colonias es la Maclovio Rojas, en el este de la ciudad de Tijuana (ver imagen 2).

tradición mixteca, misma que ya había ayudado a familias migrantes a establecerse en San Quintín, también en Baja California. Una peculiaridad de este asentamiento es el hecho de que surgiera de forma independiente, alejado del modus operandi de las invasiones lideradas por cabecillas afiliados al partido dominante en esa época, el PRI.

El conflicto y lucha por el reconocimiento de la comunidad está marcado por dos acontecimientos:

La llegada del gobernador estatal del partido conservador PAN, Ernesto Ruffo-Appel,

1. quien dictaminó la erradicación de las invasiones y promovió la intolerancia a la ocupación irregular de tierras. De manera que, bajo su régimen, se criminalizó y deslegitimó la lucha que abanderan los movimientos urbanos populares.

La reforma a la ley agraria en 1991, durante la administración de Salinas de

2. Gortari, la cual permitió la privatización de la tierra ejidal, un hecho muy significativo que afectó a los sectores más pobres, pues posibilitó que las empresas trasnacionales (las maquilas) disputaran la compra y posesión de esas tierras anteriormente comunales.

En medio de ese ambiente político y tenso entorno social, ya que una parte

de la población se mostró y se muestra a favor de la prohibición y desalojo de asentamientos irregulares -en parte debido a

la imagen que se desprendió a partir de la corrupción y enriquecimiento de los líderes priistas por la invasión de tierras-, los residentes de Maclovio Rojas han resistido y organizado con la finalidad de exigir a las autoridades locales la regularización de su situación de tenencia e introducción de servicios de agua, alcantarillado, pavimentación, entre otros. A pesar de la omisión de las autoridades por muchos años, los vecinos construyeron sus propias escuelas, centros comunitarios y otros espacios recreativos y culturales. Destaca que, desde principios de la década de 2010, su resistencia ha rendido frutos, pues la comunidad ha recibido respuestas favorables a sus peticiones, aunque el proceso de regularización y dotación de servicios ha sido lento y no ha cubierto a la colonia en su totalidad (ver imagen 3).

IMAGEN 3. Vista de una calle en la colonia Maclovio Rojas, Tijuana.



FUENTE: Noticias PSN.

HACIA UNA REFLEXIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS POPULARES

Aunque el imaginario colectivo ve en las colonias populares formas de urbanización precarias, carentes de armonía arquitectónica y urbanística, “mal hechas” y que entorpecen o arruinan la imagen de la ciudad, es importante reflexionar la importancia de estos espacios para la población que reside ahí. Imagina que el presidente municipal o el gobernador del estado donde vives emita una ley o norma en la cual tu casa y tu colonia se consideren fuera de la ley, una infracción. Y donde, además, no haya servicios básicos porque tu colonia no es reconocida como legítima y, por tanto, debes desocupar ese espacio, ¿cómo te sentirías? Visto de esta manera, no debe tomarse a la ligera emitir un juicio sobre su legitimidad, ni sobre políticas que busquen su desalojo o eliminación.

En tanto no tomemos en cuenta que estos asentamientos surgen a partir de un esfuerzo colectivo de sus habitantes que unen recursos y saberes para erigir no sólo su vivienda, sino todo el conjunto residencial, continuarán produciéndose (y reproduciéndose) estigmatizaciones hacia estos espacios, lo que influye en la forma de apropiarse del espacio urbano, tanto de los que habitan esos espacios, como de los que no. La lucha y resistencia de los residentes de la colonia Maclovio Rojas aún no termina, pero su determinación y organización ya han logrado varias conquistas que permiten repensar a la ciudad y la inclusión de los sectores populares a la planeación urbana.

REFERENCIAS

Andrade, D. (16 de octubre de 2018). Familias que adquirieron predios irregulares no serán desalojadas. *El imparcial*, pág. en línea.

Camarillo, J. L. (7 de julio de 2016). Cespt introduce servicios en Maclovio Rojas, 800 beneficiados. *Uniradio informa*, pág. en línea.

Connolly, P. (2013). La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano. En B. R. Ramírez Velázquez, & E. Pradilla Cobos, *Teorías sobre la ciudad en América Latina* (págs. 505-562). México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.

Durán, L. (22 de agosto de 2014). 140 mil familias viven en predios irregulares. *El imparcial*, pág. en línea.

García de Hernández, N. (2006). La formación de asentamientos informales: un proceso gestado por diferentes actores sociales. *Revista Electrónica de Geografía*, X(218), s.p.

Lazo, A., & Calderón, R. (2010). El barrio: espacio en construcción. *L'Ordinaire des Amériques*, en línea.

Rivemar, G. (14 de septiembre de 2014). Arte, recuerdo y muerte en el ejido Maclovio Rojas. *Milenio*, pág. en línea.

Téllez, M. (2008). Community of struggle. Gender, violence and resistance on the U.S./Mexico border. *Gender & Society*, 22(5), 545-567.

Valenzuela Arce, J. M. (1987). *El Movimiento Urbano Popular en Tijuana*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Zulaica, P. (15 de julio de 2015). La lucha por existir de un barrio fronterizo. *El País*, pág. en línea.

7. ZONA METROPOLITANA PUEBLA-TLAXCALA: ¿RECuento DE UNA COORDINACIÓN INTERGUBERNAMENTAL METROPOLITANA IMPOSIBLE?

Carlos Alfredo Zamora
Oropeza

czamora.MDR2018@colef.mx | carlos.zamoraoropeza@gmail.com
Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

En México, como en muchos países, el gobierno de las ciudades está fragmentado. Esto porque los tres órdenes de gobierno -federal, estatal y municipal- tienen diferentes competencias en el gobierno de las ciudades y porque el crecimiento urbanístico de las mismas ha desbordado las fronteras municipales o incluso estatales formando zonas metropolitanas. Ante este escenario, la coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno ha devenido necesaria para la solución de los problemas sociales metropolitanos. No obstante, las evidencias sugieren que, además de necesaria, la coordinación es un proceso complejo y difícil de construir. Tal es el caso de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala (en adelante ZMPT), en donde, tras 20 años de permanecer en el debate regional, la coordinación no ha fructificado.

LA ZONA METROPOLITANA PUEBLA-TLAXCALA

Con 2 millones 941 mil 988 habitantes, la ZMPT constituye la cuarta zona metropolitana más grande del país (Sedatu, Conapo e Inegi, 2017), después de la del Valle de México, Guadalajara y Monterrey. Dicha zona ha sido históricamente un punto intermedio entre la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz y se trata de una de las seis zonas metropolitanas interestatales que existen en México, las cuales están constituidas por municipios de dos o más entidades federativas. Cabe mencionar que su dinamismo económico comenzó con la producción de textiles y manufacturas desde la época colonial y se reactivó más tarde con la industria automotriz en los años sesenta del siglo pasado, específicamente con la instalación de la armadora alemana de automóviles Volkswagen, así como con la terciarización de la economía a partir de los años ochenta (Ornelas y Martell, 2010, pp. 66-69).

Actualmente, la ZMPT es protagonista de serios problemas sociales y urbanos que requieren de la coordinación de los 26 municipios que la constituyen, los gobiernos estatales de Puebla y Tlaxcala y el gobierno federal. Entre dichos problemas se encuentran el crecimiento desregulado de la expansión urbana; la existencia de transporte público desarticulado; la contaminación intensiva del agua, el suelo y el aire, específicamente la contaminación exacerbada del río Zahuapan-Atoyac y las crecientes contingencias ambientales (Ver Figura 1); la desigualdad significativa en la distribución de los servicios públicos; la especulación de la reservas territoriales; la invasión de áreas naturales protegidas, específicamente el Parque Nacional “La Malintzi”; y serias manifestaciones de inseguridad pública entre las que se encuentran robo de combustibles, tráfico de personas, asaltos en transporte público y comisión de feminicidios.

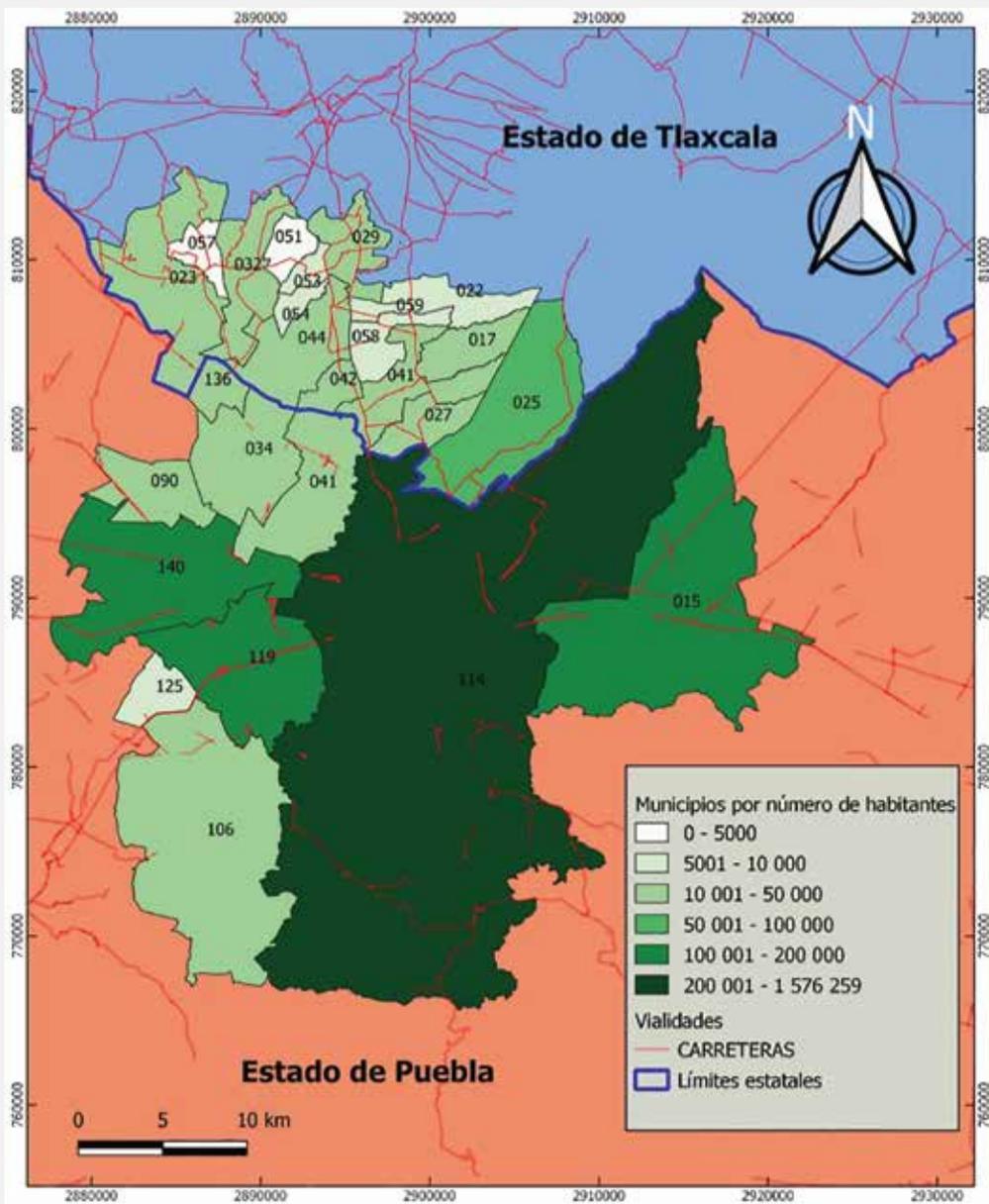
FIGURA 1. Contaminación del aire en la ZMPT



FUENTE: Esimagen/Daniel Casas, en Hernández (20 de mayo de 2019)

UN FACTOR ESTRUCTURAL COMPLEJO

Aunado a los problemas sociales y urbanos, se encuentra la composición estructural de la ZMPT que complejiza el proceso de coordinación entre órdenes de gobierno. La ZMPT está constituida por 26 municipios, 10 pertenecientes al estado de Puebla y 16 al estado de Tlaxcala (Sedatu, Conapo e Inegi, 2017), todos ellos ampliamente diferenciados en extensión territorial y tamaño poblacional, y con gobiernos municipales igualmente diferenciados en recursos económicos y capacidades técnicas, lo que en su conjunto dificulta la coordinación.



MAPA 1. Los municipios de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala clasificados por tamaño de población en 2015.

FUENTE: Elaboración propia con información de Inegi (2010), Marco Geoestadístico 2010 versión 5.0.A e Inegi (2015), Encuesta Intercensal 2015

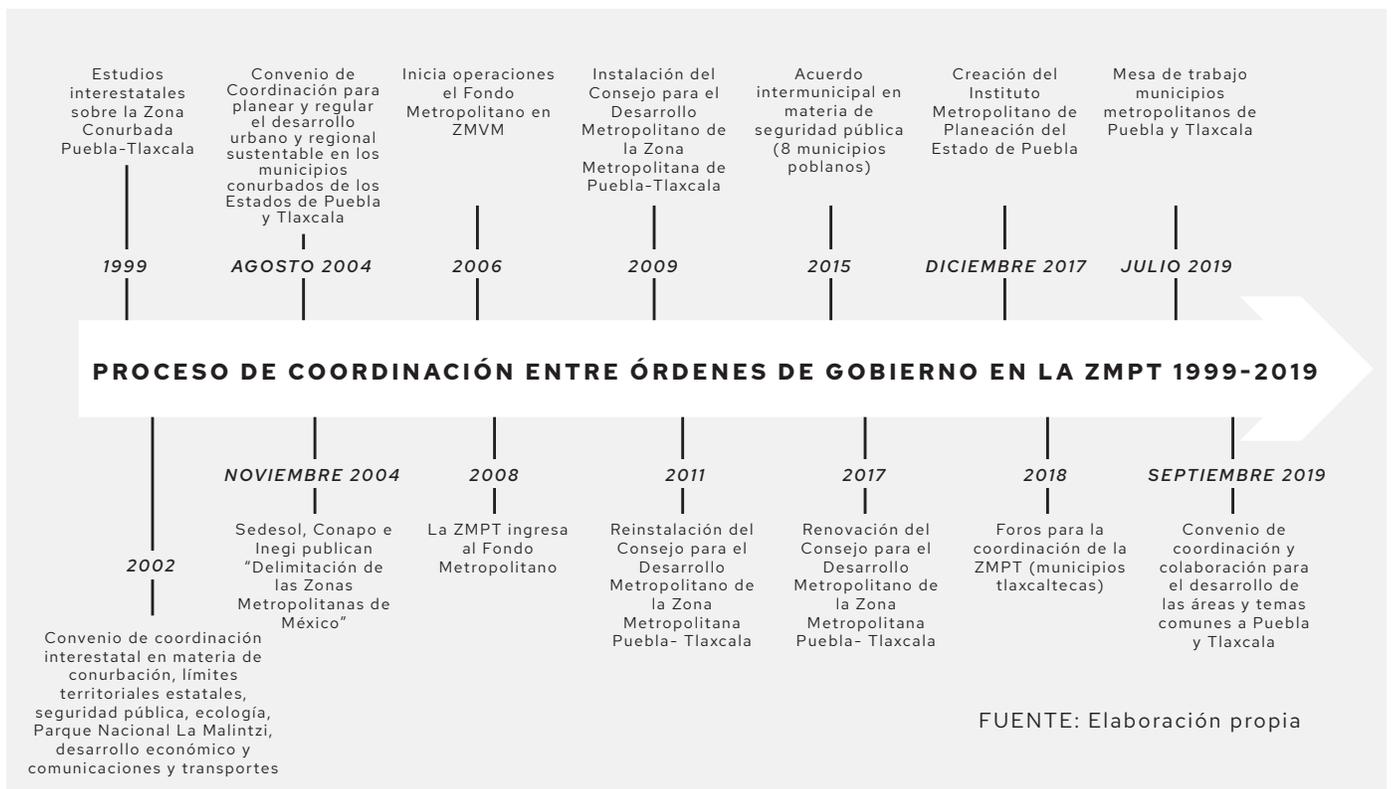
- 022 Acuamanala de Miguel Hidalgo
- 017 Mazatecochco de José María Morelos
- 023 Nativitas
- 041 Papalotla de Xicohténcatl
- 051 San Jerónimo Zacualpan
- 053 San Juan Huactzinco
- 054 San Lorenzo, Axocomanitla
- 025 San Pablo del Monte,
- 057 Santa Apolonia Teacalco
- 058 Santa Catarina Ayometla
- 059 Santa Cruz Quilehtla
- 027 Tenancingo
- 029 Tepeyanco
- 032 Tetlatlahuca
- 042 Xicohtzinco
- 044 Zacatelco
- 015 Amozoc
- 034 Coronango
- 041 Cuatlancingo
- 090 Juan C. Bonilla
- 106 Ocoyucan
- 114 Puebla
- 119 San Andrés Cholula
- 125 San Gregorio Atzompa
- 136 San Miguel Xoxtla
- 140 San Pedro Cholula

Basta señalar que el municipio más grande en población es el de Puebla con más de un millón y medio de habitantes, mientras que sólo 3 de los 26 municipios de la ZMPT tienen entre 100 mil y 200 mil habitantes; 13 menos de 50 mil; 5 menos de 10 mil; y 3 menos de 5 mil (Inegi, 2015). (ver Mapa 1). Así, la coordinación en la ZMPT, no sólo constituye y depende de un juego de poderes entre algunos municipios, gobierno estatal y gobierno federal, sino entre un gran número de municipios ampliamente diferenciados pertenecientes a dos entidades federativas, dos gobiernos estatales y el gobierno federal.

EL RECONOCIMIENTO DE UNA CIUDAD INTERESTATAL Y LOS PRIMEROS INTENTOS DE COORDINACIÓN

La necesidad de una coordinación metropolitana ha estado presente en el debate regional desde hace más de dos décadas, no obstante, la coordinación ha estado lejos de concretarse (ver Figura 2). En 1999 los gobiernos estatales de Puebla y Tlaxcala iniciaron la realización de estudios conjuntos sobre la Zona Conurbada Puebla-Tlaxcala, con los cuales se reconoció la existencia de una ciudad interestatal que requería cooperación entre municipios, entidades federativas y la federación (Sedesol, 18 de agosto de 2004, p. 28).

FIGURA 2. Proceso de coordinación entre órdenes de gobierno en la ZMPT 1999-2019



No obstante, fue hasta 2002 cuando se celebró un Convenio de coordinación entre ambas entidades federativas para la realización de proyectos “[...] en materia de conurbación, límites territoriales estatales, seguridad pública, ecología, Parque Nacional La Malintzi, desarrollo económico y comunicaciones y transportes” (Sedesol, 18 de agosto de 2004, p. 28). Sin embargo, dichos proyectos no prosperaron.

Ante este escenario, en agosto de 2004, la Secretaría de Desarrollo Social, los gobiernos estatales de Puebla y Tlaxcala, así como 10 municipios de Puebla y 19 de Tlaxcala celebraron el “Convenio de Coordinación para planear y regular el desarrollo urbano y regional sustentable en los municipios conurbados de los estados de Puebla y Tlaxcala” (Sedesol, 18 de agosto de 2004). De este convenio se desprendió la creación de la Comisión de la Región Conurbada Puebla-Tlaxcala, la cual estaría encargada de coordinar los esfuerzos necesarios para la construcción y observación del Programa de Ordenamiento Urbano de la Región Conurbada Puebla-Tlaxcala (Sedesol, 18 de agosto de 2004). Pero la observación de este programa, al igual que otras iniciativas pasadas, tampoco fructificó.

UN IMPULSO HACIA LA COORDINACIÓN: EL RECONOCIMIENTO DE LA ZMPT Y EL FONDO METROPOLITANO

Pese a lo anterior, en noviembre de 2004, la conurbación Puebla-Tlaxcala cobró mayor relevancia por su reconocimiento como zona metropolitana en el documento “Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México”, realizado por la Secretaría de

Desarrollo Social, el Consejo Nacional de Población y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (Sedesol, Conapo e Inegi, 2004). En dicho documento, se establecía que la ZMPT estaba constituida por 23 municipios, 10 del estado de Puebla y 13 del estado de Tlaxcala (Sedesol, Conapo e Inegi, 2004, p. 104).

Tras la publicación de Sedesol, Conapo e Inegi, el Congreso de la Unión legisló un Fondo Metropolitano consistente en brindar recursos económicos para la realización de “[...] estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento [...]” con el fin de promover la adecuada planeación del desarrollo urbano y regional de las zonas metropolitanas (SHCP, 2008). De acuerdo con la normatividad del Fondo, las zonas metropolitanas deberían formar consejos metropolitanos y fideicomisos para la operación de los recursos a través de proyectos (SHCP, 2008). La implementación del Fondo inició en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) en 2006, pero la ZMPT accedió a los recursos hasta 2008 (Moreno, 2010, pp. 32-34), mientras que el Consejo para el Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala fue instalado hasta 2009 (Secretaría General de Gobierno, 2009).

En 2011, con la llegada de nuevos ejecutivos estatales, dicho Consejo fue reinstalado, se dijo, con el fin de obtener recursos del Fondo Metropolitano y con ellos promover proyectos de saneamiento de ríos, reforestación del parque nacional “La Malintzi” y la construcción de un tren

interurbano (Notimex, 07 de abril de 2011) (Ver Figura 3). Además de proyectos como la construcción de un banco de proyectos conjunto; el seguimiento a acciones de seguridad pública (tráfico de personas, robo de vehículos y transporte de carga); la regularización del transporte público; la construcción de una oferta turística; la solución de problemas de límites territoriales y de movilidad (costos e infraestructura); el mejoramiento de capacidades productivas; la mitigación de riesgos; y el ordenamiento y dirección sustentable del crecimiento de la ZMPT (Notimex, 07 de abril de 2011). Cabe mencionar que, como en otras ocasiones, estos proyectos no proliferaron.

FIGURA 3. Instalación del Consejo para el Desarrollo de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala en 2011



FUENTE: Notimex (07 de abril de 2011)

UNA INICIATIVA INTERMUNICIPAL, PERO NO COMPLETAMENTE METROPOLITANA

Posteriormente, en 2014, surgió una iniciativa de coordinación proveniente del orden de gobierno municipal, la cual se consolidó en el "Acuerdo Específico Intermunicipal de Colaboración, Cooperación y Apoyo Técnico

en materia de Seguridad Pública Municipal" y en la construcción de una "Agenda de Coordinación Metropolitana", ambos en 2015 (Gobierno del Estado, Poder Legislativo, 29 de diciembre de 2017). No obstante, dichas iniciativas no estuvieron integradas por la totalidad de municipios metropolitanos, sino únicamente por 8 de los 10 municipios poblanos que conforman actualmente la ZMPT.

UNA REINSTALACIÓN MÁS DEL CONSEJO PARA EL DESARROLLO METROPOLITANO

Más tarde, en 2017, el Consejo para el Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala se reinstaló nuevamente (Armas, 01 de marzo de 2017), pero con las mismas consignas y argumentos. Evaluaciones del Fondo Metropolitano en la ZMPT y en las zonas metropolitanas en donde se ha implementado sostienen que éste ha sido un fracaso, cuando las principales obras construidas han sido vialidades que, sin una coordinación entre órdenes de gobierno detrás de ellas, lejos están de constituir proyectos con alcance metropolitano (Moreno, 2010). De manera que el Fondo no funcionó como un incentivo para la coordinación metropolitana efectiva.

NUEVOS INTENTOS DE COORDINACIÓN

Recientemente han emergido nuevos intentos de coordinación. En diciembre de 2017, el gobierno del estado de Puebla creó mediante decreto el Instituto Metropolitano de Planeación del Estado de Puebla (Gobierno del Estado, Poder Legislativo, 29 de diciembre de 2017), sin embargo, en él no están integrados los municipios tlaxcaltecas.

Más tarde, en 2018, los municipios tlaxcaltecas de la ZMPT realizaron foros para la coordinación metropolitana, pero en estos eventos no participaron los municipios poblanos (Reyes, 21 de febrero de 2018). Finalmente, a mediados de 2019, los municipios poblanos y tlaxcaltecas se reunieron para discutir los problemas metropolitanos y cómo solucionarlos mediante la coordinación (Municipios Puebla, 12 de julio de 2019), no obstante, aún no existen proyectos concretos de colaboración que se hayan hecho públicos.

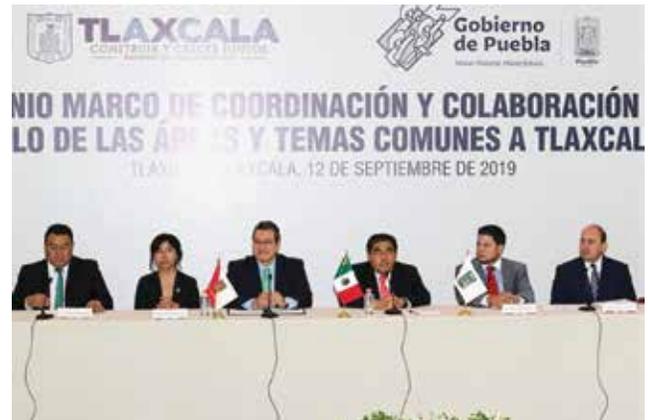
MÁS CONVENIOS INTERESTATALES

Con la llegada del nuevo gobierno estatal en Puebla, en septiembre de 2019, se firmó un convenio interestatal más: el “Convenio marco de coordinación y colaboración para el desarrollo de las áreas y temas comunes a Puebla y Tlaxcala” (Hernández, 12 de septiembre de 2019) (Ver Figura 4). En él se incluyeron los mismos temas de antaño, aunque ahora con la novedad de que ambos gobiernos estatales solicitaron apoyo al gobierno de Andrés Manuel López Obrador para sanear el río Zahuapan-Atoyac (Hernández, 12 de septiembre de 2019).

PREGUNTAS IMPOSTERGABLES

Así, a dos décadas de que la coordinación entre órdenes de gobierno en la ZMPT se posicionó como una necesidad en el debate regional, el escenario es el mismo: las agendas son las mismas buenas intenciones, los gobernadores continúan siendo determinantes para generar mecanismos de coordinación, los municipios poblanos y tlaxcaltecas son incapaces de asociarse entre

FIGURA 4. Firma del Convenio Marco de Coordinación y Colaboración para el Desarrollo de las Áreas y Temas Comunes a Puebla y Tlaxcala



FUENTE: Esimagen/Jafet Moz, en Hernández (12 de septiembre de 2019).

sí y, por lo tanto, la ZMPT tiene un gobierno fragmentado, incapaz e ineficaz para solucionar los problemas sociales y urbanos.

Pero si ni los gobiernos municipales, ni los estatales están dispuestos o tienen los incentivos suficientes para coordinarse y gobernar la ZMPT, ¿deberíamos los ciudadanos exigir un gobierno metropolitano, es decir, un gobierno que se corresponda con el tamaño de la ciudad? Si lo hiciéramos, ¿la clase política estaría dispuesta a aceptar esta reconfiguración político-administrativa? Pero, si no lo estuviera, ¿la demanda ciudadana incentivaría a los actores políticos hacia la coordinación o, por el contrario, afianzaría el poder y la negativa de los presidentes municipales y los gobernadores a coordinarse, y esto nos condenaría al desgobierno de las ciudades, tal como sucede en el caso de la ZMPT? La respuesta es ineludible y está pendiente.

REFERENCIAS

Armas, E. P. (01 de marzo de 2017). Instalan Puebla y Tlaxcala el Consejo para el Desarrollo de la Zona Metropolitana. La Jornada de Oriente, Recuperado de <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/tlaxcala/instalan-tlaxcala-puebla-consejo-desarrollo-la-zona-metropolitana/>

Blanco-Ochoa, K., Osorio-Lara, E. y Gómez-Álvarez, D. (2019). Guadalajara, el laboratorio de gobernanza metropolitana de México. En Gómez-Álvarez, D., Rajack, R., López-Moreno, E., y Lanfranchi, G., Gobernanza Metropolitana: El gobierno de las metrópolis para el desarrollo urbano sostenible, Washington, BID, pp. 311-320.

Gobierno del Estado, Poder Legislativo (29 de diciembre de 2017). Decreto del Honorable Congreso del Estado, por el que crea el organismo público descentralizado denominado "Instituto metropolitano de planeación del estado de Puebla". Periódico Oficial del Estado de Puebla. Recuperado de http://periodicooficial.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/T_17_2912_2017_Canon.pdf

Hernández, M. (20 de mayo de 2019). Anuncia gobierno coordinación de dependencias para mejorar el ambiente. La Jornada de Oriente. Recuperado de <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/anuncia-gobierno-coordinacion-de-dependencias-para-mejorar-el-ambiente/>

Hernández, M. (12 de septiembre de 2019). Presentarán Puebla y Tlaxcala a gobierno de López Obrador proyecto para sanear el Atoyac. La Jornada de Oriente. Recuperado de <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/puebla-tlaxcala-atoyac-zahuapan/>

Jiménez, R. (15 de abril de 2011). En la Zona Metropolitana urge pasar del discurso a la acción conjunta. La Jornada de Oriente. Recuperado de <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2011/04/15/tlaxcala/opi108.php>

Inegi (2015). Encuesta intercensal 2015. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>

Inegi (2010). Marco geoestadístico 2010 versión 5.0.A. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/default.html#Descargas>

Moreno S. (2010). Los resultados de los fondos metropolitanos en México. Documento de trabajo número 87. México, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.

Municipios Puebla. (12 de julio de 2019). Se reúnen 39 municipios de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. Municipios Puebla. Recuperado de <http://m.municipiospuebla.mx/nota/2019-07-12/puebla/se-re%C3%BAnen-39-municipios-de-la-zona-metropolitana-puebla-tlaxcala>

Notimex. (07 de abril de 2011). Instalan Moreno Valle y González Zarur el Consejo Metropolitano. La Jornada. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2011/04/07/sociedad/046n3soc#>

Reyes, F. H. (21 de febrero de 2018). Integrarán comité en Zona Metropolitana. El Sol de Tlaxcala. Recuperado de <https://www.elsoldetlaxcala.com.mx/local/municipios/integraran-comite-en-zona-metropolitana-1017864.html>

Secretaría General de Gobierno. (02 de octubre de 2009). Acuerdo conjunto de los Ejecutivos de los Estados de Puebla y Tlaxcala, por el que crea el "Consejo para el Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala". Orden Jurídico Poblano. Recuperado de <http://ojp.puebla.gob.mx/index.php/acuerdos/item/consejo-para-el-desarrollometropolitano-de-la-zona-metropolitana-de-puebla-tlaxcala>

Sedesol. (18 de agosto de 2004). Convenio de Coordinación para planear y regular el desarrollo urbano y regional sustentable en los municipios conurbados de los estados de Puebla y Tlaxcala, que celebran la Secretaría de Desarrollo Social, los estados Puebla y Tlaxcala, así como municipios de ambas entidades. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=666158&fecha=18/08/2004&cod_diario=27750

Sedesol, Conapo e Inegi (2004). Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México. México, Sedesol, conapo e Inegi. Disponible en http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/zonas_metropolitanas2000/completo.pdf

Sedatu, Conapo e Inegi. (2017). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015. México, Sedatu, Conapo e Inegi. Recuperado de <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

SHCP. (2008). Reglas de Operación del Fondo Metropolitano. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5032158&fecha=28/03/2008

Ornelas, J. y Martell, L.M. (2010). La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. En Hernández, C., Castillo, M.I., y Ornelas, J., La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. Situación actual y posibilidades de desarrollo, México, Universidad Autónoma de Tlaxcala, pp. 51-90.

8. EL CENTRO DE TIJUANA: UNA DÉCADA DE TRANSFORMACIONES (2009-2019)

Oliver Alexander Zamudio Pulido

oliverz.mdr2018@colef.mx
Maestría en Desarrollo Regional
El Colegio de la Frontera Norte

Desde el año 2009 se han desarrollado en el área del Centro una serie de cambios y acciones que parecen conducirlo a una nueva faceta: la recuperación y reconversión de lugares abandonados o en desuso, la inversión pública en infraestructura y mobiliario urbano y la construcción de nuevos edificios de vivienda y uso mixto. Éstos han sido emprendidos por distintos actores de la sociedad civil, del sector público y del sector privado, a veces de forma individual, pero otras de manera conjunta. En este artículo se presentan esos cambios y acciones y se reflexiona sobre sus posibles consecuencias.

EN TRANSFORMACIÓN

En el transcurso de su historia, el Centro de Tijuana ha experimentado diferentes cambios y los usos que se le han dado a su espacio, así como los significados que se construyen sobre él, han sido igual de diversos. Durante el periodo de vigencia de la Ley Volstead en Estados Unidos, por ejemplo, la zona concentraba actividades

como la venta de licor, juegos de azar y prostitución. Ello dio origen a la Leyenda Negra, discurso que asocia a la ciudad -y en particular al Centro- a la promiscuidad y al vicio (Berumen, 2003). Posteriormente los residentes de la zona contribuyeron a configurar la Leyenda Blanca: contra-discurso a la Leyenda Negra, que, a grandes rasgos, resalta los valores y lugares positivos de la ciudad (Beltrán, 2012).

Al ser el núcleo urbano fundacional de la ciudad de Tijuana, históricamente el Centro ha concentrado actividades económicas como el comercio y el turismo. No obstante, esas actividades son sensibles a los altibajos de la economía nacional e internacional y a acontecimientos locales e internacionales. Desde de las dos últimas décadas del siglo XX el Centro fue perdiendo protagonismo como la zona comercial principal de la ciudad debido a que otras áreas urbanas, entre ellas la Zona del Río, se consolidaron (Verduzco, Bringas, y Valenzuela, 1995). Esa situación, sumada a otras como la afectación en las actividades turísticas por las largas filas en los cruces fronterizos originadas tras los atentados del 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos, así como la inseguridad detonada por los conflictos entre grupos delictivos en la ciudad, contribuyó a reproducir un imaginario sobre el Centro asociado a la erosión, deterioro y abandono (Zuñiga, 2006).

En la última década, la sociedad civil, el sector público y el sector privado han impulsado distintas acciones con el pretexto

IMAGEN 1. Pasaje Rodríguez (izquierda) y Pasaje Gómez (derecha).

Fotografías de la colección particular del autor



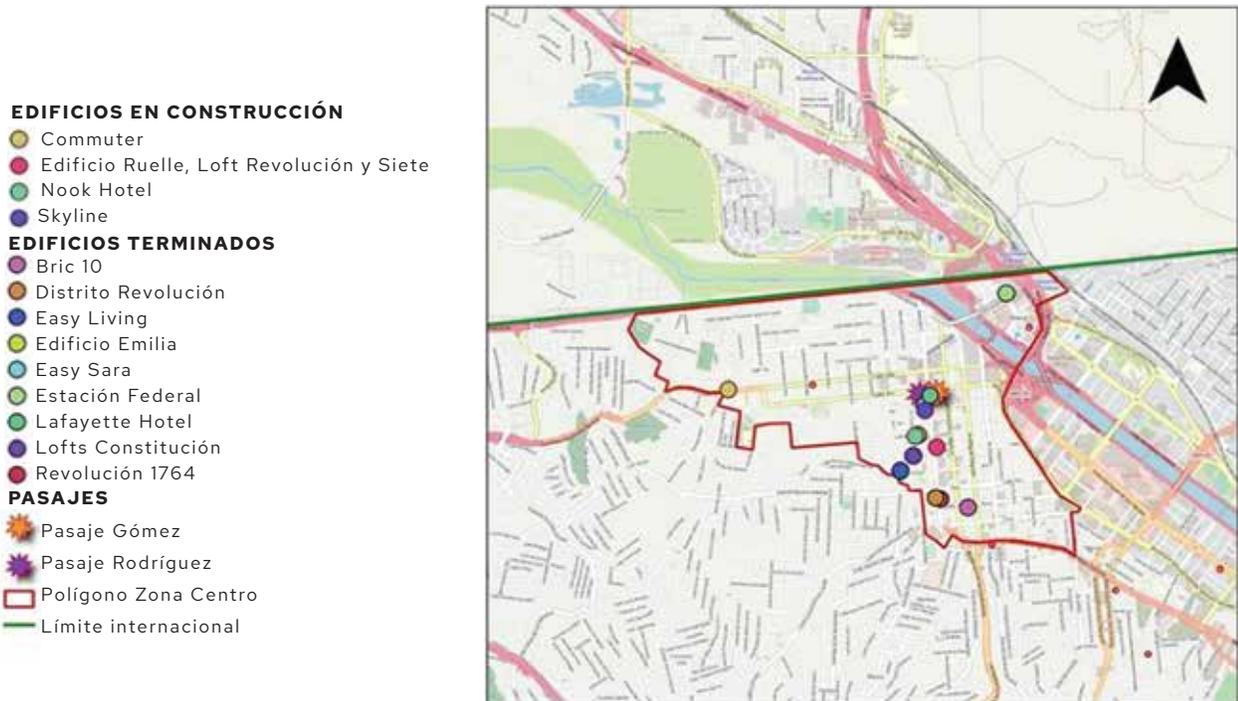
de mitigar ese imaginario sobre el Centro e incentivar la inversión en la zona. Dichas acciones transforman el espacio físico y económico del Centro, pero también la forma en que los distintos usuarios lo vivimos. A continuación se presentan algunas de las más significativas.

RECUPERACIÓN DE LUGARES ABANDONADOS Y EN DESUSO

Dos de los lugares que han servido como emblema de la transformación del Centro son los Pasajes Rodríguez y Gómez, ambos ubicados en colindancia con avenida Revolución (ver Mapa 1). Durante la época dorada del turismo, ambos pasajes concentraron locales comerciales y de artesanías frecuentados principalmente por turistas y excursionistas estadounidenses. Sin embargo, para el año 2009 esos lugares se encontraban en desuso.

La recuperación de los pasajes Rodríguez y Gómez fue emprendida entre el año 2009 y 2010 por la asociación Queremos Tijuana y la iniciativa Reactivando Espacios, respectivamente (Holslin, 2012; Peralta, 2012). La asociación Queremos Tijuana fue conformada por un grupo de artistas y promotores culturales encabezados por el promotor y activista del movimiento LGBTI, Max Mejía. En cambio, la iniciativa Reactivando Espacios fue formada por el entrepreneur y productor audiovisual tijuanaense, Miguel Buenrostro. El proceso de recuperación inició cuando ambas agrupaciones gestionaron con los propietarios de cada pasaje el arrendamiento de los locales en desuso, con la intención de convertirlos a proyectos culturales y a espacios utilizables por la comunidad artística.

MAPA1. Zona Centro de Tijuana



Elaboración propia con información de Carta urbana de IMPLAN, 2018; programa Parcial de Mejoramiento de la Zona Centro de Tijuana 2004-2025, de IMPLAN, 2003 e imagen de Open Street View de Google, 2019

Actualmente los pasajes concentran negocios de giros relacionados con actividades culturales y gastronómicas: galerías, estudios artísticos, boutiques de ropa, cervecerías, cafés y restaurantes.

INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA Y MOBILIARIO PARA MEJORAR LA IMAGEN URBANA

La inversión pública en infraestructura y mobiliario para el mejoramiento de la imagen urbana del Centro ha corrido a cargo de los distintos niveles de gobierno, y ha involucrado a distintas instituciones públicas (ver Tabla 1). Dicha inversión ha sido dirigida a acciones como reconstrucción de las calles y avenidas principales con concreto hidráulico, ampliación de banquetas, remozamiento de fachadas, entre otras. Algunas de esas acciones se enmarcan en el Plan Maestro de Zona Centro diseñado por el Instituto Metropolitano de Planeación (IMPLAN), que contempla la intervención pública en 54 manzanas de la Zona.

TABLA 1. Proyectos públicos de la construcción de infraestructura y acciones de mejoramiento de la imagen urbana

Año	Proyecto	Niveles de gobierno involucrados	Instituciones involucradas	Origen del financiamiento	Inversión aproximada	Características del proyecto
2013	Retiro de ambulantes del polígono del Centro Histórico	Municipal	Policía Municipal y Dirección de Inspección y Verificación	No aplica	Sin datos	Retiro de vendedores ambulantes desde la calle Primera a la Sexta, y de la avenida Revolución a la Niños Héroes. Alrededor de 165 comercios ambulantes fueron removidos.
2014	Obras de rehabilitación de la calle Segunda	Municipal y Federal	Dirección de obras e infraestructura urbana municipal (DOIUM), Comisión estatal de servicios públicos	Federal	50 millones de pesos	Reconstrucción de la calle Segunda con concreto hidráulico - Además, se realizaron trabajos de la construcción pluvial, forestación, alumbrado, semaforización, señalización y remozamiento.
2015	Obras de rehabilitación de la calle Segunda	Municipal y Federal	Dirección de obras e infraestructura urbana municipal (DOIUM), Secretaría de Comunicaciones y Transparencia (STC), Banco Mundial (BM), Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SDUE)	Sin información	Sin datos	Reconstrucción de la calle 9na y 10ma con concreto hidráulico, desde avenida Revolución hasta el bulevar Sánchez Taboada. En el proyecto también se reconstruyeron y ampliaron las banquetas de las calles.
2016	Plaza pública "La Ocho"	Municipal	En colaboración con Colegio de Arquitectos de Tijuana	Sin información	14.9 millones de pesos	Construcción de plaza pública "La Ocho". El espacio donde se erige la plaza albergaba las oficinas de la antigua cárcel municipal, del cuerpo de Bomberos y talleres de policía. La plaza cuenta con un anfiteatro, varias áreas verdes, un espacio para juegos infantiles, una fuente de colores, un área especial para la lectura.
2017	Obras de mejoramiento de imagen urbana en la Calle Tercera	Municipal, estatal y federal	Secretaría de infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE) y Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE)	Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF)	18 millones de pesos	Reconstrucción de 300 metros lineales a base de concreto hidráulico, renovación de servicios, modificación de red eléctrica de alta a media tensión, así como de aérea a subterránea, instalación de equipamiento urbano, además de la construcción de banquetas y rampas para personas con capacidades diferentes.

Año	Proyecto	Niveles de gobierno involucrados	Instituciones involucradas	Origen del financiamiento	Inversión aproximada	Características del proyecto
2017	Convención de las instalaciones aéreas a subterráneas de la Calle Benito Juárez (Calle Segunda), Zona Centro de Tijuana B.C.	Municipal, estatal y federal	Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE) y Comisión Federal de Electricidad (CFE)	Federal	28 millones de pesos	Conversión del cableado aéreo a subterráneo de la calle segunda del Centro de Tijuana como parte de un proyecto más amplio de remodelación y mejoramiento del espacio que contempla 55 manzanas del Centro
2017	Mejoramiento de la Imagen Urbana de Zona Centro de Tijuana	Estatal y Federal	Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE) y Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE)	Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF)	20 millones de pesos	Reconstrucción de vialidades, colocación de lozas de concreto hidráulico, conversión de cableado aéreo a subterráneo en alumbrado y líneas de servicio, reposición de tubería de agua potable y alcantarillado sanitario, construcción de banquetas, bahías con vegetación, semaforización y mobiliario urbano de la zona. Avenida Francisco I. Madero, y calles Miguel Negrete y Melchor Ocampo
2017	Mejoramiento de la Imagen Urbana en Calle 6ta y Revolución	Estatal y Federal	Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE), Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado (SIDUE), Secretaría de Desarrollo Económico de Tijuana (SEDETI) y el Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana (CDT)	Programa de Desarrollo Regional Turístico Sustentable y Pueblos Mágicos "PRODERMÁGICO" 2017	21 millones de pesos	Reconstrucción de vialidad con concreto hidráulico, desde avenida Revolución hasta calle Francisco I. Madero. El Proyecto contempló la ampliación de banquetas, la conversión de instalaciones telefónica y eléctrica de aérea a subterránea, así como rehabilitación de redes hidráulicas y sanitarias, además de dotar la vialidad con jardinería, mobiliario urbano y luminarias
2018	Remozamiento de fachadas de establecimientos	Estatal y Federal	Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE), Comité Turístico y de Convenciones (COTUCO), Cámara Nacional de Comercio (CANACO) y Secretaría de Desarrollo Económico de Tijuana (SEDETI)	CANACO	300 mil pesos	Rehabilitación de fachadas de 17 negocios en calle Tercera entre Avenidas Miguel Negrete y Francisco I. Madero, incluyeron paredes del Callejón tercera-Zeta. El proyecto también contempla la realización de murales, arreglar las fachadas de los locatarios desde pintura hasta la colocación de nuevos letreros

Planeación (IMPLAN), que contempla la intervención pública en 54 manzanas de la Zona. Elaboración propia con base a información de fuentes periodísticas-hemerográficas

Nuevas construcciones en Zona Centro.



Fotografías de la colección particular del autor.

¿UN NUEVO CENTRO?

Si bien es muy pronto para determinar las consecuencias de las acciones de transformación anteriores, algunos medios se aventuran a afirmar que el área vive un renacimiento y renovación (Hernández, 2017; Kirk, 2017), mientras que la publicidad de las empresas inmobiliarias declara la existencia de un Nuevo Centro. Lo cierto es que, en conjunto, las transformaciones abordadas en el artículo están orientadas a reactivar las actividades comerciales y turísticas, además de atraer a un nuevo tipo de usuarios a la zona. Esa situación podría traer consigo, entre otros escenarios, el desarrollo de un proceso de gentrificación, consistente en el desplazamiento y/o expulsión de los usuarios tradicionales del Centro. En ese escenario, el aumento del coste de vida en la zona,

además de la poca identificación de los usuarios con los nuevos cambios, terminaría generando su desplazamiento. Está por verse cuál escenario es el que se configura.

Publicidad de proyecto inmobiliario Distrito Revolución (2018)



REFERENCIAS

Beltrán, J. (2012). Como deben mirarnos: la fotografía como tecnología de la reconstitución discursiva del yo. Los tijuanaenses y su leyenda blanca. Tijuana, B.C.: El Colegio de la Frontera Norte.

Berumen, H. (2003). Tijuana la horrible. Entre la historia y el mito. México: El Colegio de la Frontera Norte/ Libros Península.

Bringas Rábago, N. L., & Verduzco Chávez, B. (2008). La construcción de la frontera norte como destino turístico en un contexto de alertas de seguridad . Región y sociedad, vol.20, no.42 , 3-36.

Hernández, E. (última consulta: 20-12-19 de 2017). Zona Centro vive un renacimiento. Fuente: El Imparcial:
<https://www.elimparcial.com/tijuana/tijuana/Zona-Centro-vive-un-renacimiento-20170405-0047.html>

Holslin, J. (2012). Pasaje Gómez. Fuente: At the edges. Observing San Diego- Tijuana urban life:
<http://www.attheedges.com/2012/04/28/pasaje-gomez/> Última consulta: 02-03-2019

Kirk, P. (2017). Downtown Tijuana is now a hip urban center. Fuente: Bisnow:
<https://www.bisnow.com/san-diego/news/neighborhood/makeover-of-tijuanas-centro-district-captures-uli-healthy-places-award-74600>. Última consulta: 02-03-2019

Peralta, R. (2012). La Primavera de Tijuana en el sector empresarial. Fuente: Pensamientos genéricos: <http://generica.blogspot.com/2012/>. Última consulta: 02-03-19

Distrito Revolución. (26 de junio de 2018). Consultado en:
<https://www.facebook.com/DistritoRevu/posts/945093635662002/>.

Verduzco, B., Bringas, N., & Valenzuela, M. (1995). La ciudad compartida. Desarrollo urbano, comercio y turismo en la región Tijuana-San Diego. México: Universidad de Guadalajara-El Colegio de la Frontera Norte.

Zuñiga, C. (2006). Zona Centro de Tijuana. Paisaje e imaginario urbano. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.