



# El Colegio de la Frontera Norte

Director de Tesis:

Dr. Roberto García Ortega

## CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y SU RELACIÓN CON LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE TIJUANA

Aprobado por el Jurado Examinador:

Tesis presentada por

**María del Socorro Maldonado González**

para obtener el grado de

**MAESTRO EN DESARROLLO REGIONAL**

Tijuana, B. C.  
2006

033664

COLEF BIBLIOTECA

## **Agradecimientos**

Inicio agradeciendo mi país que a través de CONACYT apoya a personas como yo con ansia de entender, explicar y aportar algo que sirva para mejorar nuestra calidad de vida.

En segundo término, expreso el profundo agradecimiento que siento hacia la institución que al haberme aceptado me dio la oportunidad de continuar creciendo en muchos aspectos de mi vida. Gracias a El Colegio de la Frontera Norte y todos aquellos maestros que a lo largo de dos años dibujaron una nueva puerta de conocimiento en mi vida, en especial a las Dras. Sara Martínez y Laura Flamand por su excelente ejemplo como profesionales y personas; y al Dr. Basilio Verduzco por sus atinados y divertidas observaciones.

En un lugar especial agradezco a quienes compartieron la responsabilidad de mi tutoría: el Dr. Roberto García Ortega, que como Director de Tesis fue mi mayor apoyo al contar con su confianza en mí y en mi trabajo; por la libertad que me dio en el proceso de elaboración de mi trabajo, aceptar los giros que tomé, ser en realidad “mi equipo”, apoyo académico y humano necesario en los momentos difíciles y sobre todo por creer en mí. De igual forma al Dr. José Luis Castro que en la primera fase de mi trabajo y con todas sus ocupaciones se dio el tiempo de tratar de descifrar lo que sucedía en mi cabeza, de incluso apasionarse por el tema y encaminarme para aterrizar mis intereses.

A “El Inversionista” Arq. Sergio E. Montes Montoya al cual no tengo suficientes palabras para agradecerle su apoyo de siempre en mi preparación académica, por su fe en mí, por su ejemplo de trabajo arduo, honesto, ético, comprometido y desinteresado, por su dedicación al servicio público, a pensar en las personas a las que sus decisiones afectan, por permitir mi impertinente ansia de conocer, entender, hacer y simplemente...dejarme ser.

Al Ing. Arturo Espinoza por darme la libertad para continuar estudiando y poner en pausa mi trabajo en SIDUE; al Arq. Rodolfo Félix Saguchi, por tolerar tanta ausencia, su carácter positivo y ejemplo como profesional y persona.

A quienes me dirigieron, incluso sin saber, hacia el estudio de la ciudad: Leonor, Antonio, César, Alonso, Henry Boy.

A mis amigos, que soy tan afortunada y son tantos...y sin dudar inicio por Karina, mi hermana por elección, mi compañera constante en el camino de la vida, mi soporte, la mano que me levanta, el corazón que siempre me acompaña...al igual que Alonso, mi pilar espiritual...quien “me ha señalado el camino” cuando me he perdido, con quien solo gratos recuerdos tengo, charlas y discusiones interminables sobre la ciudad, comidas chinas, idas a Calexico, diálogos cifrados y nuestros en los que siempre nos expresamos el gusto que nos da ser amigos...¿y qué más? ...nanais...

A los de siempre: Erika, Yoyis, Gabo, Luis, Estela, Lety y Zarina.

A mis amigos encontrados en Tijuana, por orden de aparición: Mau, el eterno “rockstar” y uno de los tres baquetas..ja!; Bety Chú, la niña sabia que me cuida como si ella fuera mayor que yo; a Lucecita marinera que mantiene pura la pasión de todo revolucionario social; Vladi, la autoridad moral del salón, siempre sensato y oportuno, gracias por escucharme y que tengamos un futuro académico promisorio ;) ; Lalo!...que me enseñó con ejemplo a reírme de la simpleza de la vida, a ampliar mis gustos musicales, con quien pasaba momentos de charla y observación en “El Sitio” tomando café y viendo gente pasar; a Marce, que siempre me enseña algo, me rescata de broncas

y además es una excelente amiga y conversadora; a Yab por la amistad espontánea e insistir en que viviera en Playas y conducirme a “mi depa”; Caro mi coleguita por ser “la neta del planeta” como persona, compañera de caminatas por la playita, tardes de histeria y evasión de la tesis, reflexiones y por su ejemplo de sensatez...ah! y por compartir gustos musicales!!; Fer, por su transparencia de espíritu, sus creativas y divertidas ocurrencias, por su siempre interesante tema de conversación –incluso cuando inventa- y su incondicional apoyo en mis momentos difíciles. ...Anita siempre bailadora, Anahí controvertida, Marlene, Miguel, Lety, Adina, Dany, Carlos, Bri, Buenrostro, Campos, Arnulfo...de todos aprendí.

A todos aquellos que me guiñaron, sacaron lengua, enviaron zumbidos y dieron aliento en momentos de histeria a través de “mi ventana al mundo”.

Y como en los conciertos, lo mejor al final.

A mis papás que me dieron las herramientas para construirme, que me apoyan en todo lo que decido hacer y de los que me siento muy orgullosa por habernos dado lo que ellos no pudieron tener y más. Mis hermanos, todos especiales, los cuatro un gran ejemplo...Rafa, que todo puede hacer y tiene un cerebro con un plus de materia gris; Tomy intrigante, callado, certero, paciente, leal y con la mejor sonrisa de pillo de los cinco; Vicky, la fortaleza, mi segunda mamá y con quien últimamente me estoy “encontrando” en el camino; David, el que se ríe con los ojos, cariñoso y sensible, que adora estar en familia, que aspira a sus sueños, trabaja y los alcanza. Mis nueve sobrinos, mis cuñadas...los quiero.

Gracias....Totales

Choco

## ÍNDICE

	Pág.
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>I</b>
<b>CAPÍTULO 1 Ciudades “Vivibles”: La función del Espacio y Transporte Públicos Urbanos en la Competitividad Urbana .....</b>	<b>1</b>
1.1. Localización de la sociedad: contexto mundial y local.....	1
1.2. Implicaciones de la acción de habitar o vivir en la ciudad .....	3
1.3. Espacios Vivibles: Relación entre Calidad de Vida y Competitividad Urbana. ....	6
1.4. Espacio Público Urbano (EPU) y Transporte Público Urbano (TPU): su función en la ciudad.....	10
1.5. Relación de las dimensiones que interactúan en la ciudad.....	15
1.6. Papel del Estado en la provisión de Espacios y Transporte Públicos Urbanos.....	19
1.7. Resumen.....	20
<b>CAPÍTULO 2 Descripción y análisis desde una perspectiva socioespacial de la zona de estudio: ciudad de Tijuana.....</b>	<b>23</b>
2.1. Contexto socioeconómico de Tijuana respecto al resto del país.....	23
2.2. Origen y evolución de la mancha urbana.....	25
2.3. Descripción general de la estructura urbana actual de Tijuana.....	27
2.4. Identificación de principales medios de transporte.....	30
2.5. La personalidad de Tijuana.....	35
<b>CAPÍTULO 3 Metodología y Valoración de calidad del Espacio Público Urbano en Tijuana.....</b>	<b>37</b>
3.1. Metodología.....	37
3.2. Valoración de calidad del Espacio Público Urbano en Tijuana.....	42
3.2.1. Análisis del Espacio Público Urbano: Zona del Río.....	42
3.2.2. Análisis del Espacio Público Urbano: Crucero “5 y 10”.....	53
3.3. Conclusiones del capítulo tres.....	58
<b>CAPÍTULO 4 Opinión de actores clave con relación al EPU, TPU y TP: del Tijuana que se tiene al Tijuana que se quiere.....</b>	<b>63</b>
4.1. Políticas públicas y prioridades del estado en la Frontera Norte de México.....	64
4.2. El papel del sectores público y privado en la construcción de la ciudad.....	67
4.3. Visión de la función del transporte y espacios públicos urbanos en el desempeño de la ciudad de Tijuana. Opinión de actores clave.....	72
4.4. Conclusiones del capítulo cuatro.....	83

<b>CAPÍTULO 5 Políticas Públicas en materia de movilidad y construcción del EPU....</b>	<b>85</b>
5.1. Antecedentes.....	85
5.2. Movilidad (TP y TPU) y construcción del espacio urbano (EPU) en las políticas públicas en Tijuana.....	87
5.3. Reflexión crítica.....	97
5.4. Conclusiones del capítulo cinco.....	99
<b>CAPÍTULO 6 Conclusiones y recomendaciones generales.....</b>	<b>102</b>
6.1. Conclusiones.....	102
6.2. Recomendaciones.....	112
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>119</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>i</b>
Anexo 1 De capítulo 2.....	i
Anexo 2 De capítulo 3.....	iv
Anexo 3 Entrevistas.....	xxi

## Introducción

El presente trabajo de investigación pretende aportar algunos elementos que permitan contribuir al rediseño e instrumentación de políticas públicas de planeación de los sistemas de transporte urbano de forma integrada y congruente con el espacio público y con la visión de desarrollo socioeconómico y urbano de la emergente área metropolitana de Tijuana.

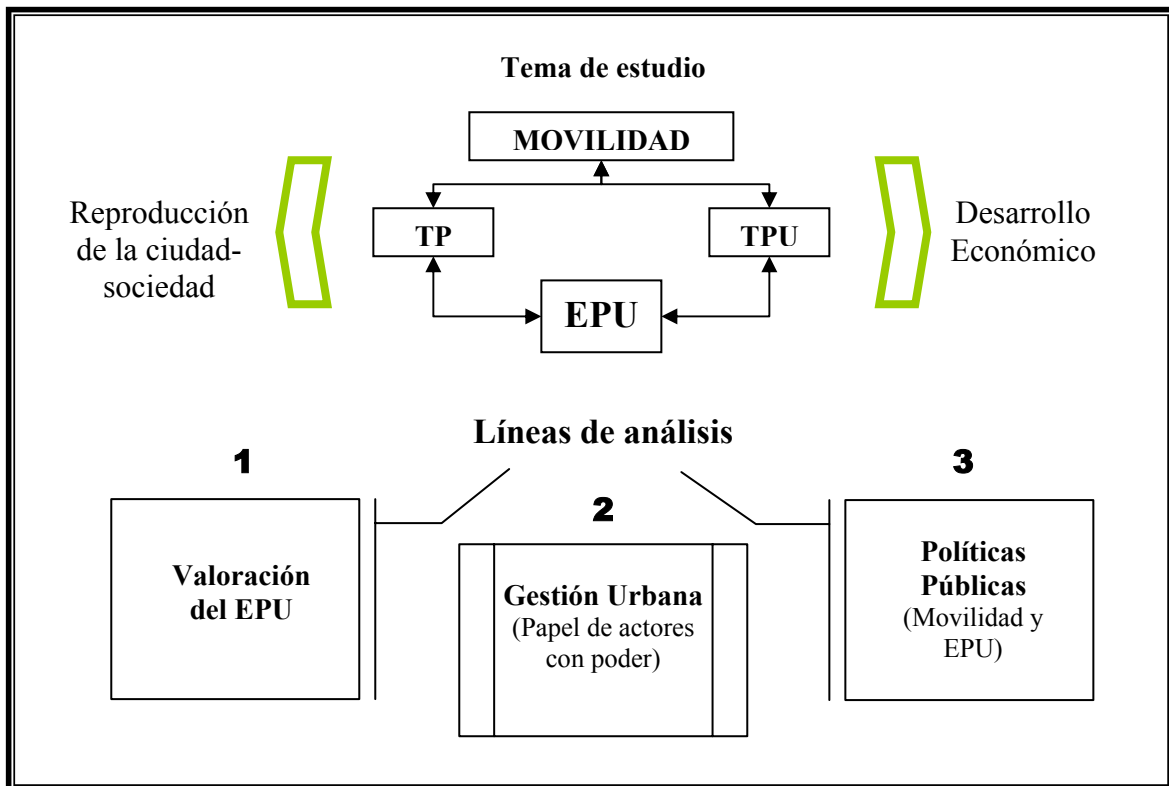
La investigación se ha centrado en el análisis de la interacción social que se da en espacios públicos de la ciudad que han sido construidos a partir de los flujos de los medios de transporte (automóvil privado y transporte público urbano), de los cuales se ha evaluado su calidad a partir de los criterios de *dominio público, uso social colectivo, multifuncionalidad y accesibilidad-centralidad* (Borja y Muxi, 2003) y en complemento, se prestó especial atención a las formas de interacción social que se producen en dichos espacios -se observó el orden urbano que prevalece y se deducen las posibles implicaciones que esta interacción tendrá en la reproducción social y de la ciudad-.

El objetivo general del trabajo es valorar de qué forma ha sido afectada la calidad del espacio público urbano (EPU) a partir de la preferencia en el uso del automóvil como principal medio de movilidad y lograr argumentar como la pérdida en la calidad del mismo influirá negativamente en las funciones sociales y económicas de la ciudad como se plantea en la hipótesis central: *el incremento del uso del automóvil en la ciudad de Tijuana y la inadecuada planeación del transporte público ha contribuido a incrementar los problemas de movilidad y a la disminución de la calidad del espacio público urbano. Ante la ausencia de una perspectiva de planificación urbana integral de los medios de transporte y el ordenamiento de la ciudad, así como a falta de un concepto de ciudad y de congruencia entre los objetivos de los planes de desarrollo económico de la ciudad y los de desarrollo urbano. Lo anterior, junto a otras deseconomías (ambientales y sociales) incidirá en forma negativa en la calidad de vida que ofrece la ciudad a sus habitantes y en consecuencia se provocará la disminución de la competitividad de la ciudad en el ámbito económico.*

Se consideró que la valoración del EPU debería de tomar en cuenta sus características físicas del mismo y psíquicas de quienes lo experimentan; también debía tomar en cuenta también la percepción y opinión de los actores locales que toman decisiones importantes sobre la construcción de la ciudad; así como fue importante analizar y contrastar como la visión de éstos se ha plasmado en las políticas públicas en materia de desarrollo urbano, específicamente respecto a los temas de movilidad y construcción del EPU.

Con un enfoque general desde la sociología urbana, el análisis se realizó a partir de tres líneas: 1) Valoración del EPU -análisis etnográfico-; 2) Gestión Urbana –papel de los actores con poder-; 3) Análisis de Políticas Públicas –movilidad y EPU-. De esta forma, se formuló una imagen acercada a la realidad física y mental que prevalece actualmente en Tijuana respecto a los elementos centrales del análisis -EPU, Transporte Privado y Transporte Público Urbano- (Figura 3).

**Figura 3. Estructura del análisis**



### **Contextualización del Problema**

Baja California ocupaba en el año 2000 el sexto lugar nacional en número de vehículos privados registrados y el tercero en densidad (1 vehículo por cada 3.3 habitantes)<sup>1</sup> lo cual se ha debido históricamente tanto a las facilidades que han existido en las zonas fronterizas para la importación de vehículos usados provenientes de los Estados Unidos, como a que este medio de transporte representa una opción con mayor flexibilidad para ajustarse a las necesidades de movilidad de la población dada la morfología de las ciudades del estado de Baja California.

En la ciudad de Tijuana no se aprecia en el espacio urbano existente el resultado de políticas o estrategias integradoras. Como en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, existe una clara tendencia hacia la privatización del espacio de la ciudad, lo cual se expresa en la distribución del espacio urbano a partir de esquemas que privilegian el uso del automóvil y en consecuencia se refleja en la escasez o calidad cuestionable de los Espacios Públicos Urbanos donde los sectores de población con menor ingreso resultan ser los más afectados.

El municipio de Tijuana tiene una superficie total de 123 mil 742.61 hectáreas con una superficie ocupada al año 2000 de 23 mil 764.32 hectáreas, de las cuales se estimaba que el 19.96% estaba destinado a vialidades<sup>2</sup>. La ciudad ha sido producida predominantemente de modo irregular; por ello, se puede deducir que más de la mitad del área urbanizada en la actualidad (sin tomar en cuenta las zonas que tuvieron su origen en modelos urbanísticos formales) tiene espacios públicos residuales, siendo éstos básicamente las calles que permiten el acceso a las viviendas.

Ante lo anterior, suponiendo que el espacio restante de la ciudad fue planificado, se esperaría encontrar una mayor valorización del espacio público, sin embargo, al parecer los

---

<sup>1</sup> Elaboración propia con base a información estadística de INEGI. Dirección de Estadísticas de Recursos Naturales y Medio Ambiente con base en: Dirección de Estadísticas Económicas. Vehículos de motor registrados en circulación (con base en cifras de los gobiernos de los estados), Censo de Población y Vivienda 1980-2000. CONAPO. Proyecciones de la población de México para los años 2001 y 2002; e INEGI - XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

<sup>2</sup> Gobierno Municipal de Tijuana, “*Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana, B.C.*”,



Espacios Públicos Urbanos no se corresponden a la magnitud de la ciudad y su accesibilidad y calidad no es adecuada.

Uno de estos espacios públicos planeado y evidentemente diseñado es la conocida Zona del Río que fue desarrollada como consecuencia de la canalización del Río Tijuana. Sin embargo, como se verá más adelante, para el habitante / usuario del espacio urbano que carece de un automóvil, la experiencia de vivir uno de los pocos espacios urbanos con cierto grado de calidad puede transformarse en no agradable, al encontrarse el peatón en constante riesgo y confrontación con los automovilistas por el uso del espacio público, lo cual finalmente limita la experiencia de este espacio en uno de tránsito, no de estar, vivir o convivir.

### ***Planteamiento del Problema***

En términos económicos-urbanos, la eficiencia funcional de una ciudad dependerá de su capacidad productiva y por ende su competitividad (Garza, 2005). En este sentido, la funcionalidad urbana de la ciudad de Tijuana actualmente sufre serios trastornos a causa del uso del automóvil, que se hacen evidentes en el congestionamiento de la estructura vial principal durante horas pico y en los riesgos que enfrenta el peatón al estar diseñado el Espacio Público Urbano a partir de la prioridad absoluta otorgada a la circulación de vehículos, y en general la deteriorada y pobre imagen urbana.

Dichos problemas se incrementan durante fechas de alta afluencia de turismo norteamericano a la región, especialmente durante el retorno de los turistas hacia los Estados Unidos, lo que genera la congestión de la estructura vial aledaña a la Garita Centro. Estos problemas funcionales inciden directamente en la calidad de vida de la población y en la de espacios públicos que la ciudad ofrece a sus habitantes, y en consecuencia se deteriora el conjunto del espacio urbano y la cohesión social en un proceso paralelo y correlacionado.

Considerar todo lo anterior implica incorporar el enfoque sociocultural al estudio de la competitividad urbana, la cual algunos autores sostienen que depende también de la interacción humana que se da en los espacios urbanos.

El éxito o fracaso de una ciudad, de las actividades económicas que en ella se desarrollen, así como mantener su competitividad dentro del orden económico predominante, dependerá de la funcionalidad que sus infraestructuras puedan generar. Al igual que en muchas otras ciudades en el mundo, en Tijuana la dependencia en el uso de automóvil se ha incrementado con el paso de los años, siendo probable que los problemas urbanos, ambientales y sociales que esto genera reduzcan su competitividad al afectar negativamente la calidad del espacio urbano y por lo tanto la calidad de vida que éste ofrece, lo cual se considera cada vez más en las decisiones de localización de las inversiones.

Continuar con la aparente tendencia actual en pocos años afectará de forma más evidente la funcionalidad de la ciudad y a su vez al crecimiento económico que hasta la fecha ha caracterizado a Tijuana como el principal polo de desarrollo del noroeste del país.

### ***Justificación del tema dentro del campo del desarrollo regional***

La movilidad de bienes y personas es esencial para el funcionamiento de la sociedad. De un eficiente funcionamiento depende el potencial de desarrollo de una sociedad localizada en un espacio determinado al depender de éste para una adecuada realización de sus actividades sociales y económicas.

Las diversas *infraestructuras físicas de transporte* (carreteras, redes viales intraurbanas, vías de ferrocarril, puertos, aeropuertos, etc) y *medios de transporte* (tren, barco, avión, camiones, automóvil, etc), tienen propósitos y funciones, así como grados de capacidad y eficiencia diferentes y complementarios; en conjunto, constituyen un aspecto clave de la movilidad y funcionamiento de una ciudad o región, lo que a su vez determina su potencial de desarrollo.

Es por ello que las transformaciones urbanas de mayor impacto en la historia de la sociedad moderna han sido consecuencia del avance tecnológico de los medios de transporte y su vinculación con las actividades económicas. Dada esta directa relación desarrollo-actividad económica-transporte, el tema que se propone estudiar se inserta plenamente dentro del campo de estudio del Desarrollo Regional.

“la ciudad no es sino una gran casa y una casa no es sino una pequeña ciudad”  
Leon Battista Alberti, siglo XVII

## CAPITULO 1

### ***Ciudades “Vivibles”: La función del Espacio y Transporte Públicos Urbanos en la Competitividad Urbana.***

El presente capítulo tiene como objeto proporcionar el marco teórico y conceptual adoptado en esta tesis. Para explicar las relaciones entre medios de movilidad -*transporte público urbano (TPU) y transporte privado (TP)*- y la construcción del *espacio público urbano (EPU)* es necesario referirse a la función de los mismos dentro de la construcción y reproducción de la ciudad y la sociedad y su influencia en la *competitividad urbana*.

Para lo anterior, primeramente se hace referencia al carácter predominantemente urbano de la sociedad actual y futura; en seguida, se introduce el término de *habitar o vivir*, el cual da sentido al concepto de ‘ciudad vivible’ dentro de la discusión del desarrollo sostenible. Una vez planteado lo anterior, el capítulo se centra en la reflexión sobre la relación entre las variables principales de esta tesis, en cómo éstas influyen en determinar la calidad de vida de la sociedad –entendida en su concepto más amplio- y ésta a su vez interactúa en forma dialéctica en las distintas dimensiones que intervienen en la construcción social de la ciudad. En este mismo orden de reflexión se hace énfasis en el carácter de bienes públicos tanto del TPU como del EPU, planteando la relevancia del papel del Estado en su provisión.

#### **1.1. Localización de la sociedad: contexto mundial y local.**

Un fenómeno característico de la evolución global relacionada con el capitalismo es la creciente urbanización de la población manifestada a través de los flujos migratorios del campo a la ciudad. De acuerdo a estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para el año 2000 el 47% de la población mundial se localizaba en áreas urbanas.<sup>3</sup> Estas mismas proyecciones

---

<sup>3</sup>Ver: “*World Urbanization Prospects: the 1999 revision*”, ONU, 2000.  
[www.un.org/esa/population/publications/2/LCL1782/ld1728P-3\\_a.pdf](http://www.un.org/esa/population/publications/2/LCL1782/ld1728P-3_a.pdf)

indican que para el año 2030 el porcentaje aumentará a 60.3%, a una tasa de urbanización promedio de 0.83% anual.

En cuanto a América Latina, en el 2000, 75% de la población se localizaba en zonas urbanas, estimándose que para el 2030 esta proporción será de 83%, lo que irá acompañado de una disminución de la tasa de urbanización anual (0.3%), la cual históricamente ha mostrado un crecimiento negativo con relación al aumento del tamaño absoluto de la población.

En cuanto a México, el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 estima que para el año 2025 el 80% de la población mexicana se ubicará en zonas urbanas. En el año 2000, CONAPO estimó que el Subsistema Noroeste del Sistema Urbano Nacional (SUN) –integrado por Baja California, Baja California Sur, Nayarit, Sinaloa y Sonora- albergaba en conjunto a casi el 30% de la población nacional, concentrándose el 22% en la Zona Metropolitana de Tijuana, la cual es además la única zona metropolitana (ZM) que crece a una tasa anual tan elevada (5.5 por ciento anual).<sup>4</sup>

Esta rápida urbanización de la sociedad que ha acompañado a la evolución del capitalismo, así como los grandes cambios tecnológicos relacionados con ésta, han transformado las formas de reproducción de las ciudades y de la sociedad misma, y tiende a rebasar la capacidad del sistema económico para dotar a las ciudades con la infraestructura física, vivienda y servicios que demanda la población.

La contundencia de los datos poblacionales anteriores indica que la sociedad actual, es urbana, especialmente en México y **evidencian la necesidad de focalizar los esfuerzos en el conocimiento de la relación entre las dimensiones física y sociológica de la ciudad.**

---

<sup>4</sup> Tijuana ocupa el quinto lugar en población dentro del listado de Zonas Metropolitanas del Sistema Urbano Nacional. Fuente: “La distribución territorial de la población en México”, CONAPO, 2001

## 1.2. Implicaciones de la acción de habitar o vivir en la ciudad.

Hasta este punto, los términos *habitar ó vivir* no han sido utilizados para hablar de la población localizada en las áreas urbanas, ya que ambos implican nociones de carácter cualitativo y sociológico que necesitan ser remarcados para modelar los conceptos de *ciudad* y *ciudad vivible* en los cuales se fundamenta esta tesis.

El concepto de *ciudad* de Alberti con que se inicia el capítulo expresa el espíritu de este documento: la ciudad es el hogar del hombre. Esta definición lleva implícito el enfoque sociológico que concibe a la ciudad como resultado de la acción de **habitar**. Manuel Saravia en su ensayo *El significado de habitar* (2004) califica esta acción como una propia del hombre – basado en argumentos de Illich (1978)<sup>5</sup>- comparándola con un arte que es necesario practicar y aprender.

Las palabras “habitante” y “habitación”, provienen del término *habitar* que significa la experiencia de *vivir u ocupar habitualmente* un lugar a partir de lo cual se da la práctica y aprendizaje mencionados por Saravia (2004), implicando en ello la necesidad de recorrer y reconocer una ciudad o territorio, de convivirla, construirla, entenderla y comprenderla. Al realizar estas acciones, el ser humano se apropia del lugar, le adjudica significados y se integra al interminable proceso de construcción mencionado por Illich, lo que es interpretado por Saravia como el acto de “dejar huella en la vida”.

Alberti, Illich y Saravia conciben a la ciudad como ese espacio donde se *habita* y se *vive* tal como se hace en una casa o una habitación, cuya función principal son el brindar protección y permitir que el ser humano pueda realizar las actividades que le permitan desarrollarse integralmente.

---

<sup>5</sup> Illich consideraba a la *habitación* como un espacio continuamente cambiante, que puede adquirir múltiples formas -acorde a la experiencia de sus habitantes- en la cual van dejando sus “huellas, señales y vestigios”, un espacio permanentemente inacabado, un elemento vivo y reflejo de la vida de sus moradores, cuyo proceso de construcción termina cuando también concluye la vida de los mismos.

Como medio para lograr la práctica y aprendizaje de *habitar/vivir*, Saravia realza la capacidad innata del hombre para moverse y así como la importancia de la movilidad dentro de la ciudad y el acto de convivir entre las personas en el que participan para la creación de la sociedad -dándose esta convivencia fuera del propio hogar, en las zonas o lugares comunes a los que todos tienen derecho-.

En este sentido es que Borja y Muxi (2003) definen a *la ciudad* como “...una concentración de puntos de encuentro...”, cuya esencia es la gente en la calle y se construye a través del contacto personal (Villalante, 2003). Este contacto se produce de acuerdo a estos autores en las calles y plazas, los espacios colectivos y consideran que éstos deben ser prioritarios incluso antes de la definición de los edificios y las vías (espacios circulatorios).

Desde la sociología Raymond Ledrut (1968) planteaba la importancia de la movilidad dentro de las ciudades y de la infraestructura que así lo permitiera como parte esencial de la reproducción de la sociedad; concibe a las zonas de la ciudad como pequeños “espacios locales” que deben estar adecuadamente conectados entre sí a través de *comunicaciones psicológicas* (significados) y *comunicaciones materiales* (medios de transporte), bajo la premisa de que **la comunicación es la base de la comunidad** (Ledrut, 1968).

Tomando en cuenta los argumentos anteriores, se entenderá a *la ciudad vivible o habitable*<sup>6</sup> como la materialización del conjunto de interrelaciones físicas –dadas a través de un conjunto de elementos (calles, plazas, infraestructuras, equipamientos, etc)- y psíquicas –que es la experiencia subjetiva del hombre en un determinado entorno físico, lo que da lugar al orden urbano-.

Haber introducido el carácter humano en la forma de experimentar la ciudad para definir a la ciudad vivible, hace necesario enfatizar la importancia de los espacios de convivencia dentro de la estructura urbana y reflexionar acerca del impacto psicológico que la calidad de éstos sobre la sociedad.

---

<sup>6</sup> Traducción del término en inglés “livability”.

Aquí el concepto de ciudad vivible se relaciona a conceptos como *calidad de vida* y “*attractivness*”<sup>7</sup> (Vuchic, 2000) el cual implica cómo los impactos subjetivos en el imaginario urbano influyen en algún grado en la determinación de la competitividad de las ciudades, relación que se aborda en el siguiente apartado.

El discurso de las ciudades vivibles o habitables proviene de la idea de Desarrollo Sostenible que se ha introducido en las agendas políticas globales desde 1972 con la Conferencia Sobre el Ambiente Humano (ONU) en Estocolmo, Suecia.

Un concepto general de sostenibilidad implica que en un contexto global, cualquier desarrollo económico o social, debería mejorar -no lastimar- el ambiente. El proceso de sostenibilidad aspira a conjugar de manera equilibrada *las necesidades de Desarrollo económico, Protección ambiental y Justicia social y Diversidad cultural*, enfocándose a las ciudades que es donde este proceso tiene mayores oportunidades de comenzar.

Newman y Kenworthy (1999) indican que las metas principales a alcanzar en una ciudad que desee ser sostenible son: la reducción en el consumo de recursos y generación de desperdicios y sobre todo, el mejorar su *habitabilidad*<sup>8</sup>; estas metas pueden ser planteadas y evaluadas a partir del desarrollo de indicadores que se agrupan en cinco rubros: Energía y Calidad del aire; Agua, materiales y residuos; Tierra, espacios verdes y biodiversidad; Transporte; Habitabilidad a partir de Amenidades Humanas<sup>9</sup> y Salud.

---

<sup>7</sup> La capacidad de atracción de inversiones que se produce por las cualidades de una ciudad tiene.

<sup>8</sup> Habitabilidad es una característica cualitativa de los espacios y ciudades que resulta de la conjugación de condiciones que dependen de elementos físicos que se encuentran como vialidades y equipamientos urbanos, que influyen en la cantidad y calidad de la Salud, Empleo, Ingreso, Educación, Vivienda, Capacidad de ocio, Accesibilidad, Calidad de diseño urbano y Comunidad. Tales condiciones son consideradas como indicadores de bienestar social, lo cual lleva implícita la idea de calidad de vida, que a su vez dependerá del nivel de satisfacción de los individuos o comunidad a sus expectativas. Esto último nos remite entonces a considerar las necesidades subjetivas de los seres humanos, que en sí mismas, constituyen un proceso interrelacionado entre las condiciones físicas (contexto urbano) que rodean al individuo y su propia experiencia y conductas a partir de éstas (orden urbano). Una vez interiorizada la experiencia externa en el individuo, la conducta de éste se reflejará o “dejará huella” en su entorno físico, cerrando el círculo de retroalimentación entre ambos y completando la relación: objetivo (físico) – subjetivo (percepción).

<sup>9</sup> Traducción propia del concepto: “livability human amenities”



Aspirar a iniciar un proceso de sostenibilidad en una ciudad y que de como resultado hacer de ésta un lugar adecuado al ser humano -que equilibre las tres necesidades antes mencionadas- implica pensar en intervenir en aquellos problemas que generan mayor impacto negativo en los cinco rubros mencionados en el párrafo anterior, siendo uno de los principales, la elevada dependencia en el uso del automóvil privado como principal medio de movilidad dentro de las ciudades.<sup>10</sup>

Por lo anterior es que los promotores de la sostenibilidad indican que enfrentar los problemas de movilidad dentro de las ciudades a partir de desincentivar el uso del automóvil y promover el transporte público urbano, es pensar con un visión integral, atacando una causa estructural que contribuye en gran parte a acrecentar las crisis urbanas actuales.

### **1.3. Espacios Vivibles: Relación entre Calidad de Vida y Competitividad Urbana**

Ya que la ciudad es del hombre y que se construye a través de las relaciones que éste produce en sociedad, se supone que la primera proporcione elementos para cubrir las necesidades físicas, psíquicas, emocionales y materiales que conduzcan al desarrollo humano, es necesario hablar de las relaciones productivas, y por tanto de la función económica de la ciudad.

La conceptualización de *calidad de vida*, se originó en la década de los 60's en torno al debate del deterioro del medio ambiente con relación a la industrialización. Su evolución hacia la década de los 80's se concentró en el desarrollo de indicadores de bienestar social, hasta concebirlo como un concepto multidimensional que incluye condiciones objetivas (físicas) y

---

<sup>10</sup> Está comprobado que la causa principal de contaminación atmosférica son las emisiones de bióxido de carbono producidas por los automóviles, a su vez relacionado con el alto consumo de energéticos (recursos naturales), con el favorecer la dispersión urbana -que a su vez eleva los costos en infraestructuras-, la pérdida de vida comunitaria -al dar prioridad al automóvil sobre la escala humana-, se reducen las oportunidades de desarrollo económico -basado en el concepto de “*attractiveness*” de Vuchic (2000)- al disminuir la fluidez o capacidad de movilidad dentro del sistema de red vial intraurbano, y en general, el detrimento de la calidad de vida -que como se ha explicado, es el resultado de la interacción entre el contexto físico y la experiencia del individuo o comunidad-

subjetivas (percepción) que rodean al ser humano (Gómez-Vela y Sabeh, 2000), sin llegar a existir un consenso al respecto de una sola definición.

En la actualidad continúa existiendo debate al respecto existiendo cuatro enfoques principales: 1) el que prioriza las condiciones físicas que rodean a la persona; 2) el que centra en la satisfacción que experimenta la persona en esas condiciones físicas; 3) el que combina los dos anteriores, es decir, la satisfacción que experimenta la persona en relación a las calidad de las condiciones físicas que le rodean; 4) el que combina las condiciones de vida y la satisfacción personal, pero ponderada por la escala de valores de la persona, sus aspiraciones y expectativas.

De este último enfoque, se deriva la conceptualización de la Organización Mundial de la Salud que sirve para efectos de esta tesis:

*“...calidad de vida es: la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno”<sup>11</sup>*

En cuanto a la *competitividad urbana*, surge de la noción de competitividad económica que se refiere a aquellas ciudades atractoras de inversión y generadoras de empleo que se insertan en el mercado internacional y nacional, y en teoría ofrecen una mejor calidad de vida o incluso mayor cohesión social (Cabrero; Ziccardi y Orihuela, 2003).

Para autores como Krugman (1996) las ciudades son solo una condición para competir exitosamente pero no suficiente. Por su parte, Albuquerque (1995) opina que la competitividad depende de la productividad con que se empleen los recursos (humanos, financieros, físicos, tecnológicos, etc) para elevar las condiciones de vida de la población y otros autores como Porter (1995,1996), Lever y Turok (1999), Begg (2002), Mori-Koening y Yoguel (1998) y Sobrino (2002) conciben la competitividad urbana como:

---

<sup>11</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Calidad\\_de\\_vida#Dimensiones\\_de\\_la\\_calidad\\_de\\_vida](http://es.wikipedia.org/wiki/Calidad_de_vida#Dimensiones_de_la_calidad_de_vida)

“...un proceso de generación y difusión de competencias... (Que depende) de las capacidades que ofrece el territorio para facilitar las actividades económicas...se trata de generar en el espacio un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo...”<sup>12</sup>

Cabrero, Ziccardi y Orihuela (2003) establecen que la creación de “entornos competitivos en ciudades, regiones o sistemas locales depende de la combinación de varios factores, entre los cuales se encuentra el promover la cohesión social a partir de combatir la exclusión. Dicho factor se considera inserto en el componente socio-demográfico que los autores toman en cuenta en su investigación *Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*.<sup>13</sup>

Con este mismo enfoque integral entre los aspectos urbano-sociales relacionados con la competitividad económica de las ciudades, Borja y Castells (1997) y Borja y Muxi (2003) realzan la importancia de la accesibilidad-movilidad con los conceptos de competitividad de la ciudad como medio económico y el de realizar las función de integralidad social.

En el contexto económico mundial es en las ciudades donde confluyen los controles de las fuerzas productivas y por tanto se les considera los motores del desarrollo económico y social (Garza, 2005). Relacionar las cualidades de atracción de inversiones que puede tener una ciudad, lleva a explorar la relación entre los conceptos *calidad de vida y competitividad de la ciudad*, la cual ha sido abordada por diversos autores como Hall (1997), Castells y Borja (1997), Newman y Kenworthy (1989,1999) entre otros y son éstos últimos quienes establecen que la interrelación entre las prioridades de transporte, económicas y culturales<sup>14</sup> determina la forma y función de las ciudades.

---

<sup>12</sup> Citados por Cabrero, Ziccardi y Orihuela (2003)

<sup>13</sup> Para determinar el nivel de competitividad de las ciudades mexicanas los autores tomaron en cuenta variables de diferentes dimensiones e interrelacionadas entre si, clasificadas en cuatro componentes (Económico, Socio-Demográfico, Urbano-Espacial e Institucional) que fueron agrupadas mediante el método de análisis factorial.

<sup>14</sup> *Prioridad en el Transporte*: en la construcción de la “ciudad moderna” se ha otorgado preferencia a la expansión de la infraestructura vial en comparación con la del transporte público.

Ellos consideran que al dar prioridad a alguna de ellas sobre otra en las decisiones que construyen la ciudad, pueden llevarla a la dependencia en el uso del automóvil que en el mediano y largo plazo la conducirá a la insostenibilidad (natural-social-económica); ó bien, el buscar el balance entre las prioridades puede re-encausar el desarrollo de las ciudades hacia unas con características más adecuadas a la escala humana.

Las externalidades por el incremento en la motorización conllevan un efecto negativo sobre la economía al relacionarse la congestión y la escasez de acceso a los derechos urbanos con la pérdida de eficiencia económica y por tanto con la competitividad, puesto que “...*dichas condiciones favorecen la posibilidad de emprender, laborar, moverse, recrearse, todo lo cual es considerado necesario para una mejor ventura personal...*” (Bull, 2003).

La sostenibilidad conjuga ambos conceptos: calidad de vida y competitividad urbana; aunque para algunos discursos urbanos dentro de la sostenibilidad se ha dado énfasis a aspectos ambientales, el que se retoma para esta tesis es aquel que relaciona la calidad del contexto urbano (habitabilidad y funcionalidad) y su influencia en la determinación de los elementos socio-demográfico y espacial-urbano considerados por Cabrero, Ziccardi y Orihuela que intervienen en la competitividad urbana. Lo anterior, se operacionaliza en este trabajo observando la relación entre los Espacios Públicos Urbanos y el Transporte Público y Privado.

---

*Prioridad en la Economía:* ¿en dónde se invierte el capital inmobiliario? En ciudades compactas u orientadas hacia el transporte público, se ha procurado que las inversiones -tanto públicas como privadas- se focalicen en su mejoramiento o expansión, re-desarrollando áreas centrales ó modificando el patrón de usos de suelo; por el contrario, en aquellas ciudades con alta dependencia en el uso del auto, se ha fomentado la inversión en la suburbanización, generando con esto el abandono de centralidades y el consumo depredador de suelo.

*Prioridades Culturales,* estas se refieren a las preferencias de la gente a ciertos patrones o estilos de vida. En aquellas ciudades donde se ha dado prioridad económica y de transporte a la suburbanización, la prioridad cultural es también ésta; los valores urbanos de la población se determinan en relación a su contexto urbano.

#### **1.4. Espacio Público Urbano (EPU) y Transporte Público Urbano (TPU): su función en la ciudad.**

La relación entre los medios de transporte, el espacio urbano<sup>15</sup> y sus efectos sobre la sociedad es un tema aún no resuelto, así como la reciprocidad de uno sobre el otro. Existen diversas posiciones y estudios derivados de las mismas. De acuerdo a algunos autores, las ciudades dispersas o de baja densidad se originaron a partir del uso del automóvil y la excesiva dependencia del mismo como principal medio de transporte (Safdie, 1997; Vulchic, 2000;) derivado de la aplicación de modelos de zonificación y territoriales en planificación urbana (Borja; Herce; Mier de Terán; Fiori, 2005). Este aumento de dependencia está generando en las ciudades trastornos físicos, económicos, sociales y ambientales (Duhau, 2003, 2004; Rueda, 1997, 2001, 2002).

Es necesario primero revisar como se ha abordado el tema desde los diferentes enfoques de planeación urbana, empezando por el enfoque dominante derivado del modernismo; la visión de las ciudades como un sistema estable de elementos y actividades ha sido el enfoque más popular desde los años 60's para la planeación y diseño de redes de infraestructuras físicas, llamado el *enfoque hacia la demanda*<sup>16</sup>. Con respecto al estudio de la relación de los medios de movilidad y el suelo, desde este enfoque se ha analizado el comportamiento de la localización de los usos del suelo, la forma y medios de transporte predominantes en cada ciudad intentando complementar estudios cuantitativos a partir de evidencias empíricas para comprobar cómo el uso del suelo tiene una influencia en los viajes -y por tanto en los modos y medios de transporte- (Zhang, 2004).

Sin embargo, otros autores como Borja, Herce, Mier de Terán y Fiori (2005) arguyen que en ellos predomina la visión de la ciudad como un objeto estable y no llegan a explicar el origen de estas relaciones. Dichos autores favorecen el abordaje de los temas concernientes a la ciudad

---

<sup>15</sup> Espacio urbano entendido como la estructura urbana (vialidades y usos de suelo) de la mancha urbana.

<sup>16</sup> “...supone el énfasis del análisis en la cuantificación de la sollicitación futura del servicio de una red...” (Borja; Herce; Mier de Terán; Fiori, 2005)

desde el *enfoque de la oferta*<sup>17</sup>, es decir, que es la oferta en infraestructuras la que influye en la localización de las actividades, así como en la cantidad de sus interrelaciones (forma y organización de las redes). Lo anterior facilita la gestión para hacer ciudad, la funcionalidad del sistema, así como la eficacia de las redes permitiendo maximizar los recursos disponibles para la satisfacción de las necesidades de la población en las ciudades.

Quienes favorecen el enfoque de la oferta, mencionan que la excesiva confianza en los estudios desde la demanda, ha producido la ineficacia en la aplicación de recursos y ha conducido al caos urbano reflejado en la desestructuración del espacio urbano, en contraste con los objetivos que los modelos pretendían alcanzar para mejorar el funcionamiento e integración de las ciudades.

Dentro del enfoque de la oferta se promueve la aplicación de políticas integrales de gestión de la movilidad dentro de la ciudad, en las cuales se tenga en cuenta que la movilidad de las personas y de las mercancías es el eje a partir del cual se organiza la ciudad y por tanto, el papel preponderante que juegan los sistemas de transporte. Dichas políticas integrales deben partir de considerar la coexistencia (Borja, Herce, Mier de Terán y Fiori, 2005) de todos los modos de movilidad, **así como la oportunidad que el transporte público representa para la generación o regeneración del espacio público urbano y por tanto para la reproducción social** (Ziccardi, 2003) al ser este último uno de los elementos necesarios para construir el concepto o “proyecto de ciudad”.

Ahora, se definirá por separado que se entenderá en este estudio como *Espacio y Transporte Públicos Urbanos*. En cuanto al primer concepto, Emilio Duhau y Ángela Giglia (2004) desde una perspectiva sociológica han estudiado la producción del espacio urbano (contexto) de la ciudad de México y los conflictos sociales que se producen en él. En su estudio

---

<sup>17</sup> Enfoque dentro de la visión postmoderna que al contrario del modernismo, carece de “absolutos” o soluciones generales que aplican a todas las ciudades y sociedades. Desde este enfoque, se da énfasis al carácter humano de las ciudades, se favorece el retorno a los procesos orgánicos en que la relación entre el hombre y su entorno se resolvía en forma comunitaria y no de manera impuesta.

han identificado cuatro tipos de ciudades de acuerdo a su origen, tres de las cuales tienen un inicio planificado (bajo los esquemas pragmáticos del funcionalismo y que pueden ubicarse en el enfoque de demanda) y uno de ellos, al que llama el *espacio o ciudad negociada* que surge de la irregularidad y donde el espacio público es considerado como el residuo después de ubicar a la vivienda.

Este espacio residual se dedica a las calles que como es de suponer, carecen de las características adecuadas para la planificación *a posteriori* de las formas de transporte o bien de espacios públicos urbanos de calidad. Lo anterior contribuye a la baja calidad de los espacios públicos, del entorno físico que es asimilado subjetivamente por las expectativas de la sociedad. La interacción entre ambos está generando la pérdida de valores urbanos, o bien, determinando un orden urbano<sup>18</sup> que está siendo dominado por conductas de individualismo, miedo, anomia e indiferencia.

Esta conducta que se traduce en preferencias sociales, está conduciendo a la interiorización de la sociedad, a su repliegue hacia los espacios privados cuyos límites y prácticas se extienden a través del uso del automóvil. La pérdida de la preferencia por el uso del Espacio Público Urbano (EPU) se ha dado principalmente por las clases media y alta, las cuales limitan su uso a espacios de transferencia entre su traslado entre un espacio privado y otro.

Los datos indican que son las clases con menor ingreso quienes siguen haciendo uso y se apropian de los espacios públicos urbanos, sin importar al resto de la sociedad la calidad que éstos ofrezcan. Sin embargo, esta actitud indiferente hacia los espacios de uso común de la sociedad, no solo afecta a las clases con menor ingreso, sino al total de la sociedad, puesto que esta separación por clases entre los que usan los espacios urbanos y la forma en que los usan,

---

<sup>18</sup> Que es “...el conjunto de normas y reglas tanto formales [...] como convencionales a las que recurren los habitantes de la ciudad explícita o tácitamente en el desarrollo de las prácticas relacionadas con los usos y las formas de apropiación de los espacios y bienes públicos o de uso colectivo que, más allá de la vivienda, son los elementos constitutivos de la ciudad...” (Duhau, 2004:258)

materializa la separación de la sociedad, justamente en aquellos espacios donde debería presentarse la convergencia y la diversidad, que es la base de la reproducción de la sociedad.

Por lo anterior, se entenderá al *espacio público urbano* en su forma original, a partir de su carácter de ser público, por lo que entenderemos para este trabajo al “...*espacio público como un lugar abierto y accesible a cualquiera...*”<sup>19</sup>

En cuanto al *Transporte Público Urbano* (TPU) se entenderá como a todos los sistemas organizados que ofrecen sus servicios de movilidad a la población en general dentro de un determinado espacio urbano; este servicio puede ser provisto por el sector privado, el público ó en conjunto. Existen variantes en la modalidad de oferta del servicio que se puede clasificar en transporte público colectivo-masivo (trenes, autobuses) y colectivo de baja capacidad (mini-buses, taxis colectivos, etc)<sup>20</sup>.

La conceptualización anterior se basa en la diversa experiencia operativa que ha existido en los sistemas de transporte en el mundo, así como en la diversidad misma de los modos de transporte. Para esta investigación, se parte de la experiencia del servicio en México, que antes de la aplicación de políticas neoliberales al sector transporte intraurbano, era proveído y/o controlado por el Estado en las principales metrópolis. Por otro lado, en las ciudades medias, la provisión del servicio se dejó desde un principio a los particulares o bien, en asociación público-privada a través de los esquemas de concesiones de rutas definidas y aparentemente reguladas por el Estado.

Lo anterior introduce otro aspecto que debe ser contemplado en esta discusión: el papel del Estado en la provisión de los EPU's y TPU's, para lo cual es necesario dar énfasis al significado de lo público que tienen ambos elementos urbanos. Primero, es necesario contestar el siguiente cuestionamiento: **¿Son el Espacio y Transporte Públicos Urbanos bienes públicos o privados?**

---

<sup>19</sup> Duhau, 2003:140

<sup>20</sup> Definición de elaboración propia.



Para responder esta pregunta, hay que **hablar sobre derechos**; desde el enfoque del Desarrollo Humano -dentro del cual el economista Amartya Sen es uno de los principales exponentes- se establece que para alcanzar el desarrollo es necesario ampliar las libertades de los individuos. Respecto de la pobreza y la desigualdad Sen menciona:

*“...Existen buenas razones para concebir la pobreza como la privación de capacidades básicas y no solo como una renta baja [...] una falta de renta que puede compensarse con transferencias del Estado [...] también puede tener trascendentales y negativas consecuencias para la libertad individual, la iniciativa y las cualificaciones...”<sup>21</sup>*

Sobre el mismo tema, Sen indica que la pérdida de las libertades es una forma de exclusión social, que finalmente se manifiesta en la autoestima de los individuos y por lo tanto en su salud física y mental -que son parte de su desarrollo integral como ser humano- **al cual tiene derecho**.

Este enfoque ha permeado en la definición de políticas públicas en México -por lo menos en el discurso- al Plan Nacional de Desarrollo, 2001-2006 y del Programa Nacional de Desarrollo Social, 2001-2006 en el cual se define que un individuo se encuentra en situación de marginación al no contar con los elementos que permitan el adecuado desarrollo de sus potenciales físicos y mentales.

Esta definición es tan amplia que prácticamente pudiera aplicarse a la población total de una ciudad como Tijuana, donde las ineficiencias en los sistemas de transporte público urbano, la falta de calidad y cantidad de espacios públicos, así como la creciente tendencia privatizadora y excluyente de los nuevos desarrollos inmobiliarios<sup>22</sup> pudieran entenderse como un factor que limita el desarrollo de los habitantes, al limitar su movilidad dentro del espacio urbano y su acceso a áreas determinadas, lo cual puede ser interpretado como una forma de segregación social y espacial.

---

<sup>21</sup> Sen, Amartya. “Desarrollo y Libertad”. Editorial Planeta, 2000. Pag. 37 y 38.

<sup>22</sup> Donde se utiliza como justificante de tal “encierra” la búsqueda de seguridad, sin embargo, incluso en ciudades consideradas como seguras el fenómeno de privatización espacial está presente.

Bajo esta perspectiva se encuadra el **derecho a la ciudad** que deben tener todos sus habitantes, lo cual es la motivación fundamental de los modelos con enfoque hacia la oferta para planear y gestionar la construcción de la ciudad<sup>23</sup>.

Este derecho implica a su vez lo que Borja y Muxi (2003) llaman *los derechos urbanos*, que son: 1) Derecho a la belleza; 2) Derecho a la movilidad y a la accesibilidad; 3) Derecho a la calidad del medio ambiente, los cuales llevan implícitos los principios de equidad y justicia social, yendo más allá –como menciona Amartya Sen- de la distribución de la renta.

*“...derecho de la ciudadanía el de la movilidad, ya que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática...” (Borja y Muxi, 2003)*

Procurar que se cumplan los derechos urbanos de los ciudadanos también conlleva la **necesidad de ampliar el concepto de calidad de vida**, de solo contemplar la provisión de bienes o servicios básicos a la provisión de la calidad de los mismos, la provisión de bienes intangibles y la de satisfactores que influyen en el desarrollo sano de la psicología de la sociedad, tales como la calidad en la imagen urbana y la calidad del ambiente.

### **1.5. Relación de las dimensiones que interactúan en la ciudad**

Habiendo establecido la pauta para definir *equidad y justicia* para la población dentro de la ciudad, cabe mencionar que bajo este enfoque, el desarrollo se entiende en forma integral: económico y humano. Lo anterior hace necesario relacionar los aspectos sociales mencionados en el punto anterior, con aspectos económicos, tales como el nivel de ingreso de la población y el ejercicio de sus derechos urbanos.

De acuerdo a diversos estudios sociológicos, existe una relación entre el nivel de ingreso de la población y la indiferencia urbana (anomia). Se ha observado que las clases medias y altas

---

<sup>23</sup> Ver: Borja, Jordi; Herce, Manuel; Mier de Terán, Arturo; Fiori, Mirela, (2005 documento inédito).

usan el espacio público urbano por excelencia (la calle) como “lugares de tránsito” (Duhau, 2003) para acceder a aquellos sitios “especializados y socialmente homogéneos” –espacios urbanos semi-privados o privados como las plazas comerciales o fraccionamientos habitacionales delimitados-. Una de las explicaciones a lo anterior es el fenómeno de motorización<sup>24</sup> -basado en el supuesto de que a un mayor PIB es más fácil adquirir un automóvil- sin embargo, en las ciudades de la Frontera Norte de México donde existen mayores facilidades para adquirir vehículos de importación usados, esta relación entre nivel de ingreso e índice de motorización de la ciudad debe ser relativizada.

Al respecto de esta relación, se esperaría que en la ciudad de Tijuana exista un porcentaje alto de personas con ingresos bajos que tienen acceso a por lo menos la compra de un automóvil de importación, sin embargo, no existen datos al respecto que permitan fundamentar este argumento. Por otro lado, de acuerdo al Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, 2001-2006, el 60% de la población hace uso del transporte público urbano y si se toma en cuenta que más del 50% de la población de Tijuana tiene ingresos de 0 a 5 s.m, se puede suponer que el supuesto de la relación entre el PIB y el índice de motorización podría continuar siendo válido en la ciudad. A pesar de lo anterior, la carencia de información hace necesario que se estudio esta relación en específico para las ciudades del Frontera Norte del país.

Continuando con las conclusiones de Duhau sobre sus estudios en la Ciudad de México, la población de menores ingresos es la que usa más el espacio público, es ahí donde se llevan a cabo la mayoría de sus actividades de interacción social como es consumo, recreación y movilidad.

Lo anterior se confirma para la ciudad de Tijuana en los estudios de Tito Alegría (2004) acerca de la segregación socio-espacial. En su estudio analiza los patrones de localización de la

---

<sup>24</sup> El cual, sin ser exclusivo de ciudades latinoamericanas, si es donde los índices de crecimiento han mostrado tasas de crecimiento a niveles más altos que en los países desarrollados. (Newman y Kenworthy, 1999)

población con menor ingreso con respecto a las centralidades, ya sean centros de trabajo o de actividades terciarias.

Tomando como base para su estudio la teoría del lugar central, encontró en primer término que la oferta de actividades terciarias sigue a la población de mayor ingreso. Un segundo hallazgo fue que la organización espacial de la población se va dando en forma concéntrica alrededor de estas centralidades, lo que hace suponer que entre más alejado del centro menor es el ingreso –lo cual también se relaciona al precio del suelo, que es más barato a medida que se aleja del centro-.

Al relacionar lo anterior con los costos en transporte que implica el tener acceso a las centralidades de actividades terciarias y empleos, Alegría encontró que su costo marginal para este sector de población es potencialmente mayor con relación a su ingreso.<sup>25</sup> Como complemento a estos hallazgos, se debe mencionar la baja calidad del transporte público colectivo de la ciudad, la ineficiencia en la planeación de las rutas que obliga a realizar largos recorridos para llegar a espacios de transferencia, y por último un mayor uso de vehículos de baja capacidad como transportes colectivos.

Si a los argumentos anteriores adicionamos los costos pecuniarios causados por el incremento en la motorización -como el congestionamiento vial que a su vez acarrea aumento de accidentes vehiculares, contaminación del aire y estrés de la población tanto usuaria del transporte público como la que posee un automóvil privado-, entonces los efectos de la congestión afectan a la totalidad de la población (Bull, 2003)

---

<sup>25</sup> “...La operación de vehículos que circulan en las vías de ciudades de más de 100,000 habitantes consume alrededor de 3.5% del PIB de América Latina y el Caribe, sin considerar los viajes opcionales, como los fines de semana. El valor social del tiempo consumido en los viajes equivale a aproximadamente otro 3% del PIB (Thomson, 2000b)...” citado en Bull, Alberto (compilador), “*Congestión de Tránsito. El problema y cómo enfrentarlo*”, Cuadernos de la CEPAL, no. 87, CEPAL y GTZ, Santiago de Chile, 2003.

El carácter *público*<sup>26</sup> del EPU y el TPU, implica que las externalidades que producen (positivas y negativas) impactan a la totalidad de la población de un área urbana, tanto en cuestiones de salud física como psicológica.

Los *bienes públicos* son aquellos que producen efectos sobre quienes no han participado en la transacción, es decir, aquellos que afectan a terceros o externalidades que no son susceptibles de internalizarse. Las externalidades pueden ser positivas y negativas; el primer tipo se produce cuando la gente se beneficia de un bien sin haber contribuido a su financiación y el segundo cuando por el contrario, la gente resulta perjudicada, ya sea directamente por efecto del bien en cuestión o por las externalidades causadas por los *free-riders* (Benegas, 1997).

Estos bienes se distinguen de los privados al basarse en el “principio de no-exclusión” y el de “no-rivalidad” lo que genera el surgimiento de los *free-riders*, considerándose esto como una falla del mercado, lo que lleva establecer que estos bienes sean provistos por el Estado (Musgrave, 1992); por su parte, el Estado intentará proveerlos cumpliendo con sus *funciones de asignación y distribución*.

Tomando como base los argumentos expuestos anteriormente se responde a la pregunta de si deben ser considerados EPU y TPU como bienes públicos o privados y por tanto determinar si es justificada la intervención del Estado. En ambos se cumple el principio de “no-exclusión”, a pesar de que en el caso del transporte público, éste se ubica a medio camino entre el mecanismo de mercado (puesto que se paga directamente por el uso del servicio) y la provisión por el Estado, ya que hay que tomar en cuenta que en la mayoría de los países cuyos sistemas de transporte ofrecen servicios de calidad, se recurre a subsidios gubernamentales.

---

<sup>26</sup> Se refiere a lo perteneciente a todo un pueblo; a aquello que genera un interés compartido por la sociedad, en algunos casos considerado como de interés prioritario y primordial (tal es el caso de los servicios públicos básicos) que por su índole requiere mayor intervención del Estado.

A pesar de esto, los costes sociales como la contaminación ambiental y los problemas de salud pública provocados por el congestionamiento vial seguramente serán en el mediano y largo plazo mucho mayores que los subsidios que el Estado pueda otorgar para proveer el servicio.

### **1.6. Papel del Estado en la provisión de Espacios y Transporte Públicos Urbanos**

Desde la perspectiva de diversos autores, el Estado cumple sus funciones con base a una racionalidad social (Friedman, 1991) en la cual el interés y bienestar de la colectividad está por encima del individual, o bien, el bienestar individual se considera parte del bienestar de la colectividad. Bajo esta lógica, el Estado tiene como objetivo principal la búsqueda del bienestar de la sociedad (Turner, 2006) y como se ha mencionado en la sección anterior, su intervención se justifica en aquellas situaciones donde el mercado no resuelve este objetivo de bienestar. Para intentar cumplir con este objetivo, el Estado desarrolla funciones de ingreso y gasto que le permiten intervenir en la economía a través de diversos mecanismos. Estas funciones son:

- 1) *Función de asignación.* La provisión de bienes sociales o la combinación de bienes sociales y privados; el mecanismo para determinar el ¿qué? ¿cómo? y ¿cuánto? asignar es el sistema político a través del voto.
- 2) *Función de distribución.* Se refiere a los ajustes de la distribución de la renta y la riqueza para asegurar su adecuación a lo que la sociedad considera un estado equitativo o justo. Sus mecanismos son los impuestos y trasferencias, en los cuales la lógica es que la parte de población con mayor ingreso aporte parte de sus beneficios y estos puedan ser transferidos a los de menor ingreso.<sup>27</sup>
- 3) *Función de estabilización.* Política presupuestaria; es una función de nivel macroeconómico y sus mecanismos son los instrumentos monetarios y fiscales.  
(Musgrave, 1992)

---

<sup>27</sup> Tanto el EPU como el TPU son mecanismos de distribución de riqueza; su carácter público justifica las inversiones y subsidios del Estado, que por otra parte, provienen de los impuestos de la población.

Para efectos de este trabajo, solo se retomarán para la discusión las funciones de asignación y distribución, al ser éstas en las que se basan los gobiernos locales en la definición de sus políticas y cuyos efectos son más evidentes en las ciudades.

En la actualidad, en el caso específico de Baja California, las dos líneas principales que marcan el diseño de políticas públicas son la procuración de seguridad y la dotación de suelo y vivienda<sup>28</sup> lo cual se ve reflejado en la estructura de la asignación del gasto público.

La necesidad de intervención del Estado es justificada en los temas que intervengan en la movilidad y construcción de la ciudad, a través del diseño de políticas integrales y estratégicas, a partir de una ampliación en la visión de sus intervenciones en el espacio urbano, que contemple los efectos subjetivos en la sociedad que finalmente se convertirán en objetivos. Se trata de una visión que incluya y considere la participación de todos los sectores de la población pero sin duda encabezada por lineamientos del Estado.

### **1.7. Resumen del capítulo uno**

En síntesis, el marco conceptual de este trabajo contempla los siguientes argumentos básicos:

- La sociedad actual es una predominantemente urbana, que sin embargo no en todos los casos *habita o vive* plenamente la ciudad.
- La ciudad es constituida por la gente que la habita, por la gente que la vive y usa sus espacios.
- En el discurso del desarrollo sostenible, la habitabilidad de las ciudades es un factor importante que influye en la determinación de la calidad de vida que éstas ofrecen a su población así como en su competitividad económica.

---

<sup>28</sup> Gobierno del Estado de Baja California, Plan Estatal de Desarrollo, 2002-2007

- El Espacio Público Urbano y el Transporte Público Urbano son considerados como elementos básicos para lograr esa habitabilidad que caracteriza a las *ciudades vivibles*.
- La creciente motorización es considerada uno de los principales problemas que afectan la habitabilidad de las ciudades y por ende su competitividad económica, ya que afecta tanto la funcionalidad física de la ciudad, como la percepción psíquica de la misma por sus habitantes.
- La búsqueda del balance entre los medios de movilidad –a partir de la reducción de la motorización y mayor uso del transporte público urbano-, así como el desarrollo de espacios públicos de calidad es uno de los objetivos del desarrollo sostenible.
- Las ciudades actuales son resultado de los modelos pragmáticos derivados del funcionalismo en los cuales se plantearon soluciones urbanas pensando a la ciudad como un objeto estático con demandas a satisfacer. Las ciudades a partir de estos modelos –especialmente en occidente- perdieron la “escala humana”, siendo producidas a partir de los flujos vehiculares.
- En el caso de las ciudades latinoamericanas, otros factores como el valor de suelo y las altas tasas de crecimiento poblacional han sido determinantes de la forma y expansión de la ciudad. Los asentamientos periféricos e irregulares –de la población de menor ingreso-, alejados de las centralidades y mal comunicados en términos de TPU, también han favorecido que el uso del automóvil se vuelva una necesidad para resolver la movilidad, así como que el EPU sea un espacio urbano residual que se limita a ser las calles de acceso a casas habitación o comercios.
- El EPU predominante en ciudades producidas a partir de estos modelos –como Tijuana- es uno residual y sin calidad destinado mayormente a permitir flujos vehiculares en detrimento de los peatonales.



- La escasa existencia de EPU de convivencia o espacios de encuentro, así como la dependencia en el uso del auto, junto al proceso de privatización del espacio de la ciudad que se está experimentando –fraccionamientos cerrados, plazas comerciales, etc-, produce conductas de individualismo, indiferencia o anomia por parte de las clases medias y altas –que mayormente usan el automóvil para transportarse- con respecto al resto de la población: fragmentación social.
- Lo anterior, en el largo plazo afecta la reproducción de la sociedad, la calidad del capital social que a su vez construye a la ciudad, y lo anterior afecta a su vez la habitabilidad de la ciudad.
- Tanto el EPU como el TPU son bienes públicos, cuyo estado y funcionamiento generan efectos que inciden en la totalidad de la población de una ciudad.
- Por este carácter público es que el Estado tiene las facultades de intervenir para su mejoría, al ser dos elementos de la ciudad que no pueden ser controlados por el mecanismo de mercado y cuyos efectos negativos en el largo plazo le generarán mayores costos sociales.

## **CAPITULO 2**

### ***Descripción y análisis desde una perspectiva socioespacial de la zona de estudio: ciudad de Tijuana.***

Este capítulo se ha destinado a proporcionar datos socioeconómicos y urbanos que sirvan para presentar el contexto dentro del cual se ubica el análisis. En primer término se presentan datos económicos y de población; posteriormente, antecedentes de la evolución de la mancha urbana; estructura urbana actual y datos sobre los medios de transporte y motorización para Baja California y Tijuana; y finalmente, se deja el último apartado para algunos comentarios sobre la percepción de la ciudad, aquella que han recogido algunos sociólogos sobre la cultura y la sociedad de Tijuana, lo que la caracteriza y diferencia de otras ciudades de la frontera norte del país.

#### **2.1. Contexto socioeconómico de Tijuana respecto al resto del país.**

Dentro del Sistema de Ciudades de México, Tijuana ocupa el rango de metrópoli regional,<sup>29</sup> en el sistema de ciudades de Baja California ocupa el primer nivel como centro regional especializado en industria, servicios turísticos y comerciales, así como ciertos servicios financieros, además de una oferta universitaria variada.

Se estima que en el año 2000 Tijuana contribuía con poco más del 50% al Producto Interno Bruto del estado<sup>30</sup>, en gran medida porque su economía mantiene una alta dependencia de la de los Estados Unidos de América y por los flujos comerciales y de inversión que mantiene con éste país; En 2004, Baja California ocupaba el décimo lugar en aportación al PIB nacional (3.35%).<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Funciona como centro de servicios especializados para amplias regiones.

<sup>30</sup> Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025 y ver Figura 1 en Anexo 1

<sup>31</sup> Secretaría de Desarrollo Económico de Baja California,  
[http://www.bajacalifornia.gob.mx/sedeco/web\\_2005/documentos/PIB\\_EDO.pdf](http://www.bajacalifornia.gob.mx/sedeco/web_2005/documentos/PIB_EDO.pdf)

Al igual que otras ciudades de la frontera, Tijuana tiene una de las tasas de desempleo más bajas del país (1.08% en el 2000)<sup>32</sup>, sin embargo, se trata predominantemente de empleos con bajo valor agregado, lo cual se refleja en los bajos niveles de ingreso –en el 2000, 54% de la población total ocupada percibía entre dos y cinco salarios mínimos y 16.13% menos de dos salarios mínimos. Esta población con bajos niveles de ingreso se localiza mayoritariamente en las zonas periféricas de la ciudad, generalmente áreas urbanizadas de modo precario que día a día van incrementando las demandas de infraestructura.<sup>33</sup>

Respecto a la dinámica de población, se estimó que en el 2000 la ciudad contó con 1'210 mil 820 habitantes, con una tasa de crecimiento de 4.78 % anual de 1996-2000<sup>34</sup>. La pirámide poblacional indica que Tijuana contaba en este año con una población muy joven –siendo los dos rangos de edad más numerosos el de 0 a 9 años (21.7%) y el de 20 a 29 (19.6%)-.<sup>35</sup>

Es importante considerar esta dinámica poblacional ya que su traducción en términos urbanos es el incremento en las necesidades de suelo, vivienda, servicios básicos y toda clase de servicios urbanos. Con base a los datos anteriores, el diagnóstico PDUCP-Tj, 2002-2025 reconoció que la ciudad presentaría en el futuro mayor demanda de empleo, bienes y servicios, especialmente en los rubros de equipamiento urbano (centros de desarrollo infantil, escolares, áreas recreativas y parques urbanos).

Dentro de esta dinámica poblacional es necesario considerar la población originada en los flujos migratorios provenientes del sur del país, que en su mayoría llegan a esta zona con la intención de migrar hacia los Estados Unidos y se establecen temporal o permanentemente en Tijuana.

---

<sup>32</sup> PDUCP-Tj, 2002-2025 pag. 87

<sup>33</sup> PDUCP-Tj, 2002-2025, pag. 97

<sup>34</sup> PDUCP-Tj, 2002-2025, pag. 73

<sup>35</sup> Ver Figura 2 en Anexo 1

De acuerdo a datos del CONAPO<sup>36</sup>, Baja California recibe 45.1% de los migrantes del país, porcentaje que se incrementa a 49% al sumar los “retornos” de aquellos que deciden regresar de los Estados Unidos y establecerse en el estado. De este último porcentaje, 64% se queda a residir en Tijuana y el 36% restante en Mexicali.

Las edades de la mayor parte de esta población oscilan entre los 25 a 34 años; la mayoría son hombres provenientes de los estados de Sinaloa, Sonora, Jalisco y Distrito Federal, de los cuales 60% son casados y 64% son jefes de hogar, lo cual hace suponer que una vez establecidos sea probable que envíen por su familias para establecerse permanentemente en esta frontera.

## **2.2. Origen y evolución de la mancha urbana**

Tijuana tuvo su origen favorecida por la reforma moral de los Estados Unidos<sup>37</sup> a principios del siglo pasado (Ranfla y Alvarez, 1986); los flujos norte-sur eran básicamente turísticos; espacialmente, el crecimiento de la ciudad se dio de manera concéntrica a la garita internacional (hoy Garita Centro). Las actividades históricamente principales han sido el turismo, el comercio y la industria maquiladora a partir de la década de los 60's (Bringas y Sánchez, 2006).

La Segunda Guerra Mundial influyó en el incremento de los flujos migratorios hacia esta ciudad con la entrada en vigor del Programa Braceros –de 1942 a 1964- (Bringas y Sánchez, 2006; Ranfla y Alvarez, 1986); La conclusión de este Programa coincidió con la instrumentación

---

<sup>36</sup> Conferencia “Baja California y el fenómeno migratorio en el siglo XXI”, impartida por el Mto. Salvador Berumen Sandoval, CONAPO, en el marco de conferencias “Migración en la Frontera”, Mexicali, 2004.

<sup>37</sup> En las primeras décadas del siglo XX, los Estados Unidos experimentaron lo que se conoce como la “cruzada moral” que se caracterizó por la prohibición en materia de vinos y licores que tomó su forma en la “Ley Seca” o “Ley Volstead” (por el nombre del Senador que la promovió) que fue aprobada en 1920. Dicha ley tuvo como promotores a grupos políticos fuertes de los estados del sur de EU y el mismo presidente Wilson. Resultado de dicha prohibición fue el surgimiento del crimen organizado que involucró a políticos y policías; aumento en las detenciones carcelarias, contrabando, corrupción y con ello, el traslado de muchas de las actividades “prohibidas” en ese país hacia el sur de su frontera. Las ciudades de la Frontera Norte de México tuvieron su surgimiento y auge al albergar actividades recreativas para el turismo norteamericano, como fueron los casinos, bares y servicios asociados. La Ley Volstead fue anulada en 1933 dejando una secuela negativa en EU relacionada con el crimen organizado y una que puede ser interpretada como positiva en México con el surgimiento de ciudades como Tijuana que en la actualidad son importantes en la estructura económica nacional.

del Programa de Maquila –que algunos autores consideran como la “solución” que el gobierno federal dio a los problemas de empleo derivados de la conclusión del primer programa- y vino acompañado de un paquete de mecanismos (fiscales en su mayoría) para incentivar la inversión en este rubro. Esta dinámica económica-poblacional que se tradujo en altas tasas de crecimiento demográfico, generó grandes demandas de infraestructura y servicios urbanos que desgraciadamente no podían ser atendidas al mismo ritmo que las demandas (Guillén, 1990).

Espacialmente la ciudad creció 200% entre 1950 y 1970 (Ranfla y Alvarez, 1986); para este último año la ciudad contaba con 277 mil 306 habitantes y presentaba una tasa de crecimiento medio anual de 5.9%; registrándose una gran demandas de suelo y vivienda y diversas luchas sociales relacionadas con este tema (Bringas y Sánchez, 2006). Una de esas luchas se presentó en los asentamientos irregulares que se localizaban a lo largo del Río Tijuana, a los que se desalojó con la intención de realizar el desarrollo de la actual Zona del Río –en 1975 se autorizó la urbanización de 400 hectáreas- que vendría a proveer a la ciudad de una nueva centralidad que ordenaría el espacio urbano y proporcionaría un desarrollo moderno para albergar servicios y comercios de calidad para la ciudad.

En la siguiente década, la ciudad sufrió cambios en su estructura urbana como respuesta a la consolidación de su estructura económica (comercio y servicios turísticos, financieros e industria), presentándose una tendencia a la baja en la tasa de crecimiento demográfico. Entre 1972 y 1989 se incorporaban 1.3 hectáreas diarias al desarrollo urbano, lo que significó un incremento de 106% en la superficie urbanizada, la cual alcanzó aproximadamente 16 mil hectáreas. El desarrollo urbano se daba de manera dispersa y hacia los cuatro puntos cardinales, predominantemente sobre zonas no aptas para el desarrollo urbano, con pendientes de más del 40%.

Tijuana llegó a la década de los 90’s arrastrando rezagos urbanos históricos en cuanto a equipamiento, servicios urbanos e infraestructura en general. Lo anterior, fuertemente ligado al origen irregular de más de la mitad de la mancha urbana (Alegria y Ordoñez, 2005) al satisfacer

la población por si misma sus necesidades de suelo y vivienda. De 1989 a 1994 la ciudad creció con una tasa anual de 11.9% sobre el mismo tipo de terrenos inadecuados, tendencia que continuó hasta el año 2000 a pesar de disminuir la tasa de crecimiento. En este año la ciudad ocupó una superficie total de 23,764.32 has<sup>38</sup> con una tasa de crecimiento anual de la mancha urbana del 0.3% anual<sup>39</sup>, en la cual se localiza aproximadamente el 48% de la población de Baja California (Bringas y Sánchez, 2006).

### 2.3. Descripción general de la estructura urbana actual de Tijuana.

El crecimiento del área urbanizada en los últimos años ha sido principalmente hacia el suroeste de la ciudad, donde se estima surgieron 98 nuevos asentamientos<sup>40</sup>. Hasta el 2002, el PDUCP de Tijuana señala que 52% de la mancha urbana tenía uso de suelo habitacional y 7% de comercio y servicios, este último concentrado en la zona central y a lo largo de los corredores viales principales. Actualmente Tijuana cuenta con 12 delegaciones. (Cuadro 2.1)

**Cuadro 2.1 Estructura administrativa actual del municipio de Tijuana**

Delegación	Localización	Delegación	Localización
1. Playas de Tijuana	Oeste	2. Mesa de Otay	Este
3. San Antonio de los Buenos	Suroeste	4. Centenario	Este
5. Sánchez Taboada	Sur	6. Cerro Colorado	Centro
7. Cueros de Venado	Sur	8. La Presa	Este
9. La Mesa	Centro	10. Presa Rural	Este
11. Centro	Centro	12. Valle de las Palmas	Sureste

Ver Anexo 1, Figura 3

Los valores del suelo en 2002 reconocidos en el mismo programa, indican que las zonas más caras son la Centro, la Zona Norte (ubicada en delegación Centro), Zona del Río y las colindancias de principales avenidas localizadas dentro de estas delegaciones (Av. Revolución, Blvd. Agua Caliente, Blvd. Díaz Ordaz), cuyos valores oscilaban en este año ente los 600 a 5,700

<sup>38</sup> Ayuntamiento de Tijuana, “Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana, B.C.”,

<sup>39</sup> Bringas, Sanchez (2006)

<sup>40</sup> Interpretación fotográfica realizada por Bringas y Sánchez, 2006

pesos por metro cuadrado. En contraste, los valores de suelo en zonas sin servicios e irregulares localizadas generalmente en las delegaciones La Presa, sur de La Mesa y algunos predios rurales se encontraba en un amplio rango desde los 3 pesos a aproximadamente 72 pesos el metro cuadrado.

### ***Identificación de las principales vías de comunicación***

La accidentada topografía donde se asentó Tijuana ha definido su compleja e insuficiente estructura vial. El desplazamiento en el sentido norte-sur es más limitado que en el sentido este-oeste, debido a varias barreras físicas como el Río Tijuana y una zona montañosa al oeste. Casi paralelo al río se conformó uno de los dos corredores viales principales compuesto por el Blvd. Díaz Ordaz-Blvd. Agua Caliente-Av. Revolución (norte-sur) el cual forma los principales nodos viales en su confluencia con el segundo corredor (este-oeste), formado por la Carretera libre Tijuana-Mexicali-Blvd. Insurgentes-Vía Rápida Oriente.

Lo anterior indica una insuficiencia de vialidades primarias<sup>41</sup> en la ciudad; dominan las vialidades secundarias de segundo orden<sup>42</sup> y en segundo lugar, las vialidades secundarias de primer orden<sup>43</sup> (Ver Anexo 1, Figuras 4 y 5). Dentro de las vialidades primarias con más altos aforos vehiculares se ubica en tercer sitio al Blvd. Díaz Ordaz (45 mil vehículos diarios) y en sexto a la Calz. Lázaro Cárdenas (35 mil vehículos diarios)<sup>44</sup> cuyo cruce forma el nodo conocido como “5 y 10” que es una de las áreas de estudio de este trabajo.

---

<sup>41</sup> Vialidades primarias son aquellas colectoras de las zonas habitacionales, a lo largo de las cuales se generan usos comerciales y de servicios. En ellas hay densos flujos vehiculares y rutas de transporte público. Se les considera atractoras de viajes y por lo tanto se congestionan en horas pico. Entre las vialidades primarias se considera al Blvd. de los Héroes, Blvd. Díaz Ordaz, Blvd. Agua Caliente, Calz. Lázaro Cárdenas, que se encuentran dentro de las zonas de estudio de este trabajo.

<sup>42</sup> Son vialidades que comunican internamente fraccionamientos o colonias; su problema principal es la falta de conectividad con vialidades primarias y se asume su mal diseño al origen irregular de los asentamientos. Los usos de suelo que dominan a lo largo de estas vialidades son comercial, habitacional y servicios, por lo que esta mezcla produce conflictos en los flujos vehiculares.

<sup>43</sup> Comunican a varios fraccionamientos entre si, sin llegar a ser vialidades primarias.

<sup>44</sup> PDUCP-Tj, 2002-2025

Apoyados por SANDAG<sup>45</sup>, el IMPLAN desarrolló un modelo en 2002 para proyectar volúmenes vehiculares con base en la estructura urbana hasta ese momento, que le permitió determinar aquellas zonas más generadoras (producción y atracción) –lo cual se puede asociar a los usos de suelo de las mismas-. De acuerdo a esta simulación, la zona de la intersección del Corredor Tijuana-Rosarito o Blvd. 2000<sup>46</sup> con la Carretera libre Tijuana-Ensenada es la más generadora de viajes hacia prácticamente toda la ciudad; los primeros tres destinos son las 2 Garitas (Centro y Otay) y la Mesa de Otay (zona industrial) y el cuarto destino es el del Crucero “5 y 10” (formado por el Blvd. Díaz Ordaz y la Calz. Lázaro Cárdenas), siendo este punto considerado como transferencia hacia otros destinos en la ciudad.

Por otro lado, por si mismo el Crucero “5 y 10” origina la mayoría de sus viajes con destino a la zona del Blvd. 2000 y Carretera Tijuana-Ensenada, siendo todos los recorridos con mayor tiempo de traslado los que se originan o van hacia esta zona. En cuanto al nivel de servicio, se identificó que este crucero se encuentra entre los que padecían problemas operacionales cuyo origen es el alto volumen vehicular, lo cual es reconocido en el PDUCP-Tj como una repercusión económica negativa.

Cabe mencionar que en 2003 se realizó la construcción de un puente sobre el sentido norte-sur de esta vialidad, con la intención de disminuir los conflictos en el nodo. Sin embargo, el estado a simple vista de la infraestructura existente, así como la experiencia al transitarlo, indican serias deficiencias tanto en diseño como en dimensión, que hacen cuestionar si en realidad esta inversión trajo una solución al problema del nodo.

---

<sup>45</sup> San Diego Association of Governments

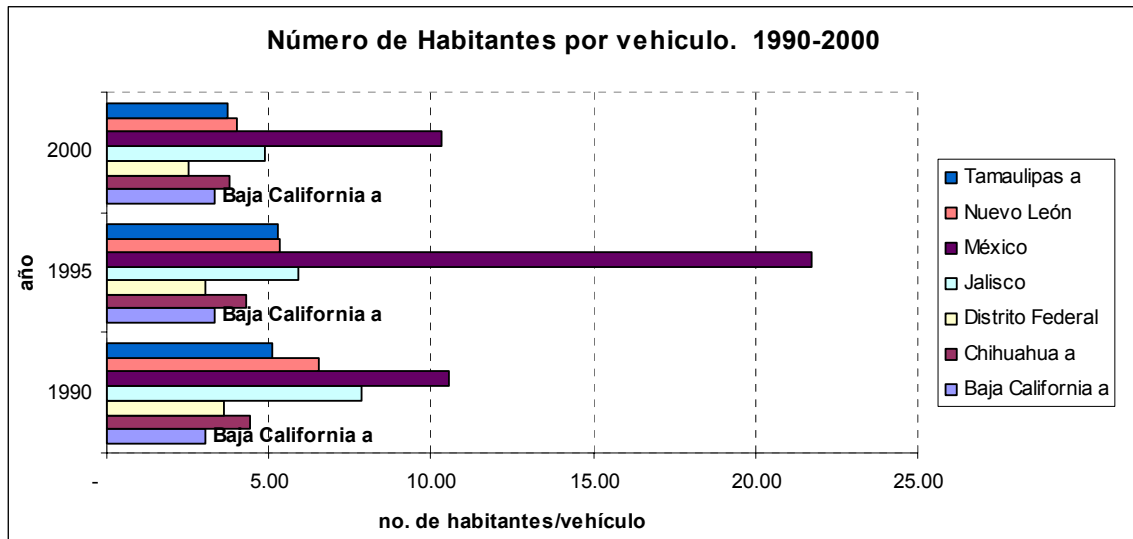
<sup>46</sup> Inicia al pasar la caseta de cobro de la carretera Tijuana-Tecate desarrollándose hacia el suroeste hasta llegar a la carretera a Playas de Rosarito, en el punto denominado Popotla (frente a los estudios Universal). Una de las funciones principales de esta vialidad es desahogar de tránsito vehicular que actualmente se interna a la ciudad en su viaje hacia el sur del estado y proporcionar a la incipiente conurbación con los municipios de Tecate y Playas de Rosarito de infraestructura vial regional. (Ver Anexo 1, Figura 6)



## 2.4. Identificación de principales medios de transporte.

Las ciudades de Baja California ocupan los primeros lugares en México en número de vehículos per cápita (Gráfica 1); el parque vehicular de los 5 municipios de la entidad se incrementó en 63.83% de 2001 a 2005, lo cual significa que diariamente fueron registrados o revalidada la circulación de 146 vehículos. En 2005 el parque vehicular registrado en el estado fue de 683 mil 271 automóviles, de los cuales 284 mil 281 corresponden al municipio de Tijuana -41.6 % del total – el cual duplicó la cifra en 4 años (de 141 mil 352 vehículos en 2001 a 284 mil 281 en 2005)-.<sup>47</sup>

Gráfica 1



Fuente: INEGI, Dirección de Estadísticas de Recursos Naturales y Medio Ambiente y Direc. De Estadísticas Económicas; CENSOS 1980-2000; Proyecciones de Población 2001 y 2002, CONAPO.

A pesar del alto índice de motorización, el **transporte público urbano** continúa siendo el principal medio de transporte. Como se mencionó en el capítulo anterior el PDUCP-Tj, 2002-2025 estima que 60% de la población hace uso de algún modo de transporte público (autobuses, minibuses, taxis de ruta) especialmente aquellos con menor ingreso.

Tijuana se caracteriza por ser una de las que cuenta con un alto número de rutas, unidades por cada ruta y gran número de organizaciones que prestan el servicio sin embargo, una población

<sup>47</sup> Datos proporcionados por la Oficina de Recaudación de Rentas de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Baja California.

menor comparada con otras ciudades de rango similar y que cuentan con mucho menos rutas y unidades.<sup>48</sup>

La infraestructura de soporte al transporte público (paraderos, isletas de transbordo, carriles especiales, etc) es prácticamente inexistente y deteriorada en la mayoría de los casos; la provisión de esta infraestructura, que está estrechamente ligada con la generación del EPU está a cargo del gobierno municipal, pero el servicio es proporcionado por particulares.

Se ha detectado traslape de rutas en los principales corredores viales (donde se ubica la oferta) y considerando que aproximadamente el 70% de las unidades que son utilizadas son vehículos de baja capacidad (camionetas y minivans), es fácil suponer los problemas de congestión que se producen en los pocos corredores primarios que existen en la ciudad. Aunado al congestionamiento producido por este tipo de unidades, existe también el problema de las llamadas “lanzaderas”, terminales o cierres de circuito de rutas,<sup>49</sup> teniendo traslapes un gran número de rutas y confluyendo gran cantidad de vehículos de baja capacidad en aquellas zonas con mayor concentración de comercio y servicios (entre ellos la Zona Centro y Crucero “5 y 10”); el consumo de espacio urbano para lo que debería ser infraestructura de soporte es uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad con relación a este tema.

Excesivo uso de espacio vial, estacionamiento en doble fila (que implica riesgo de accidentes y entorpecimiento de la circulación), carencia de espacios para espera, comercio informal alrededor de los mismos y mala imagen urbana en consecuencia, son los problemas principales relacionados con el transporte y espacios públicos urbanos.

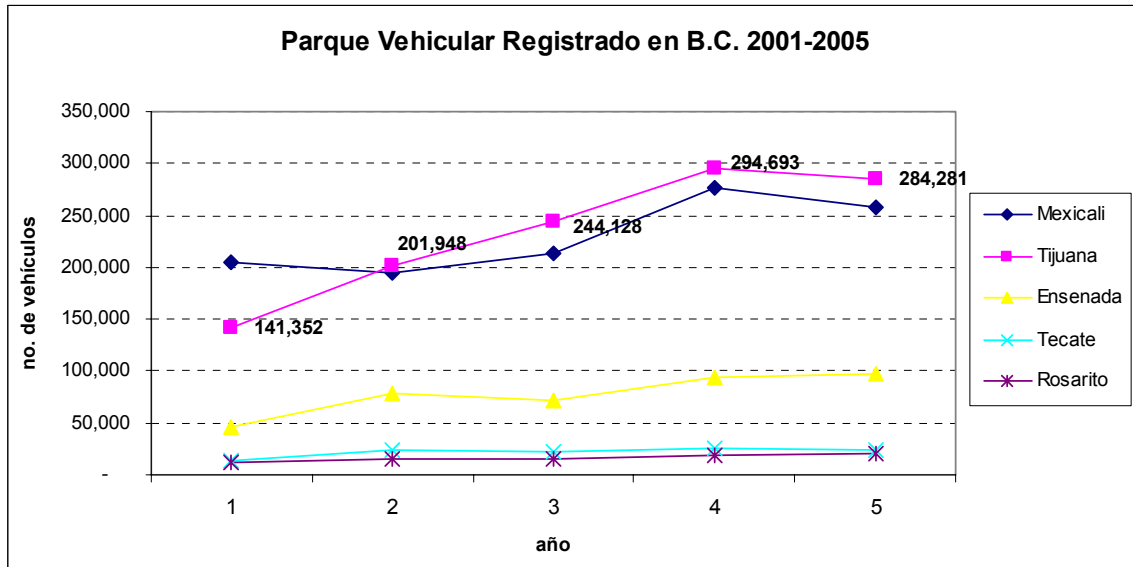
En cuando al **automóvil privado**, el municipio de Tijuana a partir de 2002 tiene mayor número de vehículos registrados en el Estado (Gráfica 2).

---

<sup>48</sup> Poder determinar si la oferta del servicio es suficiente para la ciudad no solo implicaría estimar en términos de cobertura poblacional o geográfica (unidades/persona o rangos de servicio), sino determinar el número de viajes y sus motivos. Esto sería entender realmente los patrones de movilidad de la población y hasta el momento, los planes y programas revisados no contaban con esta información que permitiera realmente planear rutas, horarios o rangos de servicio. En la realidad la planeación del transporte público en la ciudad ha quedado en manos de los concesionarios del servicio.

<sup>49</sup> Donde inician o terminan los recorridos.

Gráfica 2



Fuente: Gobierno del Estado de Baja California, Oficina de Recaudación de Rentas de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado.

En cuanto a la evolución de la motorización tanto del estado de Baja California como de la ciudad de Tijuana, fue necesario recopilar la escasa y desorganizada información al respecto y sin ser exhaustivo, el análisis de la misma ayuda a representar el proceso de motorización. Las limitantes principales de la información fueron: 1) Incongruencia entre los datos de las fuentes; 2) Falta de datos sobre el parque vehicular registrado por municipio en Baja California de 2000 hacia atrás; y falta de datos de 2000 a la fecha en INEGI.

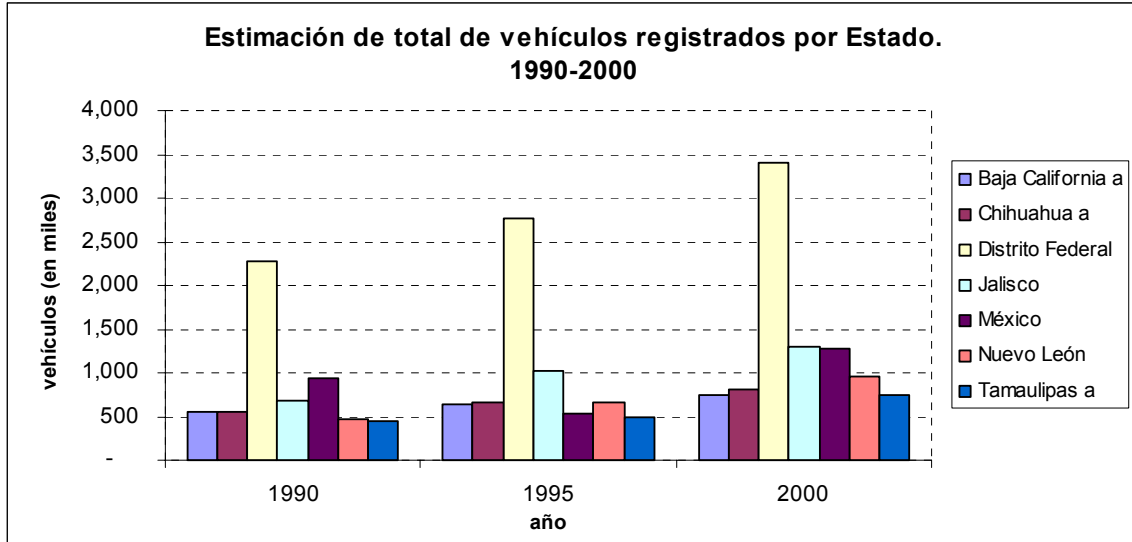
En primer término, con base a datos de INEGI y CONAPO (agregados por entidad federativa) se elaboró un comparativo de Baja California con otros seis estados del país (Gráfica 3)<sup>50</sup> en el que se encontró que el estado ocupó entre la cuarta y sexta posición en número de vehículos registrados, pero entre la segunda o tercera en número de habitantes por vehículo.

En cuanto a la tendencia a la motorización, de 1990 a 2000 Baja California se posicionó siempre en segundo lugar solo detrás del Distrito Federal. A pesar de lo anterior, se observó una ligera tendencia a la baja en el índice de motorización estatal (Gráfica 4) cuya explicación puede

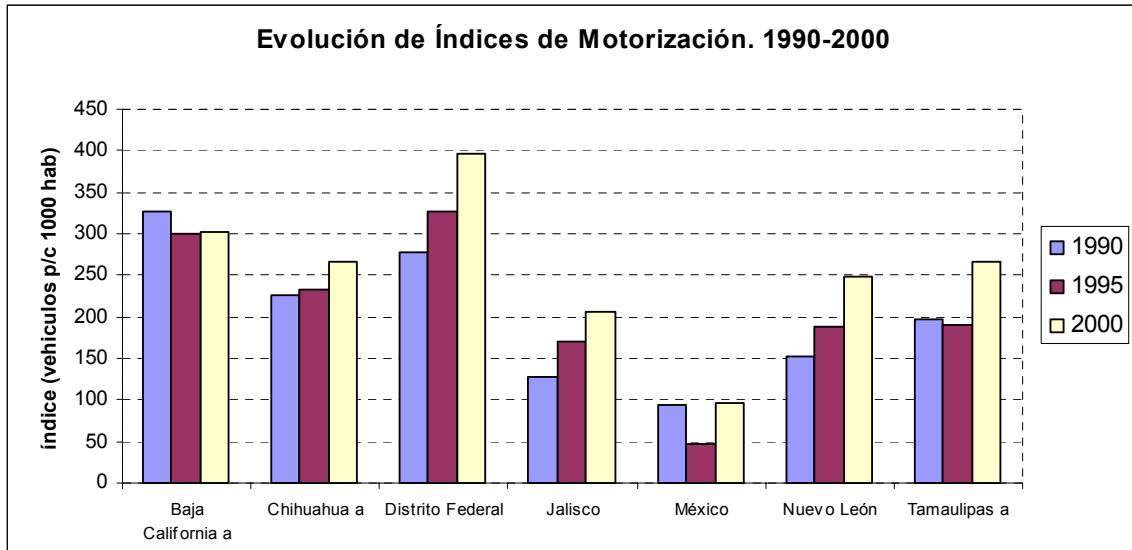
<sup>50</sup> Includo Baja California, estas siete entidades presentaron los más altos parques vehiculares registrados en el periodo 1990-2000.

atribuirse a que el ritmo de crecimiento poblacional registrado ha sido mayor que el de vehículos, a pesar de mantenerse una tendencia a la alza en el número de éstos últimos (Gráfica 5).

**Gráfica 3**

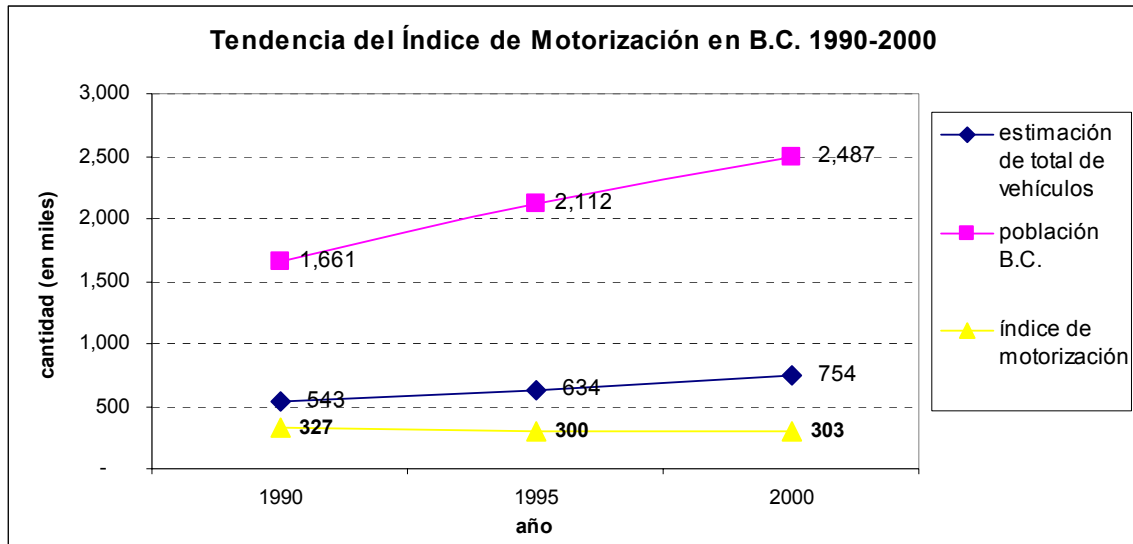


**Gráfica 4**



Fuente: INEGI, Dirección de Estadísticas de Recursos Naturales y Medio Ambiente y Direc. De Estadísticas Económicas; CENSOS 1980-2000; Proyecciones de Población 2001 y 2002, CONAPO.

Gráfica 5



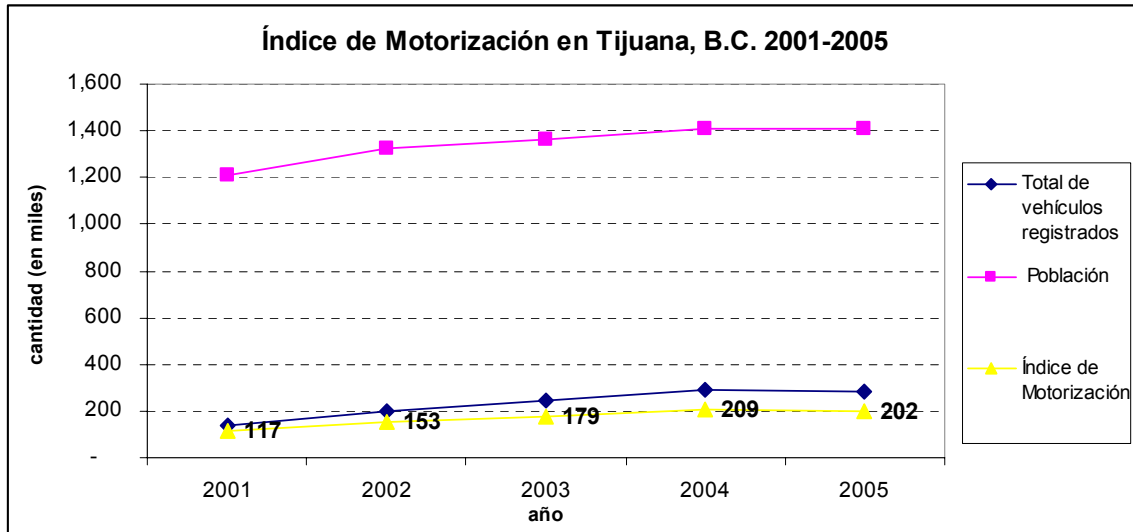
Fuente: INEGI, Dirección de Estadísticas de Recursos Naturales y Medio Ambiente y Direc. de Estadísticas Económicas; CENSOS 1980-2000; Proyecciones de Población 2001 y 2002, CONAPO.

**Nota:** el Índice de Motorización es la cantidad de vehículos registrados por cada mil habitantes. En la gráfica, el número indicado por el índice es un valor absoluto resultante de esta relación.

En cuanto a datos específicos para Tijuana, se estimó la evolución del índice de motorización para el periodo 2001-2005, el cual mostró una tendencia a la alza constante y similar tanto al crecimiento poblacional y el de vehículos registrados (Gráfica 6). Es importante mencionar que dadas las características fronterizas, se estima un alto porcentaje de vehículos que circulan en la ciudad ya sea sin registro o bien, registrados en los Estados Unidos. Dicho porcentaje varía: Gobierno del Estado estima que sea aproximadamente un 30% adicional de autos que circulan sin registro y la Cámara Nacional de Comercio de Tijuana estima que se trata de un 40%<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> Mencionado por Jaime Valdovino Machado, presidente de la CANACO. Diario Frontera, Nota: “CANACO. Hay más auto ‘chueco’”, Sección General, Miércoles, 14 de abril de 2004. Por: Karla Gutiérrez

Gráfica 6



Fuente: Gobierno del Estado de Baja California, Oficina de Recaudación de Rentas de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado, INEGI: Censo 2000 y Conteo 2005; CONAPO: Proyecciones de la población de los municipios por edad y sexo, 2000-2030.

**Nota:** el Índice de Motorización es la cantidad de vehículos registrados por cada mil habitantes. En la gráfica, el número indicado por el índice es un valor absoluto resultante de esta relación.

## 2.5. La personalidad de Tijuana

Algunos autores consideran que esta ciudad ha adquirido el carácter de símbolo o referente simbólico mundial de una serie de procesos que se consideran socialmente reprobables –como el tráfico de seres humanos y drogas- (Félix, 2003). Existe registro de la adopción del nombre de la ciudad para referirse a zonas de otras ciudades en las cuales se presenten este tipo de actividades.

Tijuana también representa –mejor que cualquier otra ciudad fronteriza según algunos autores- el fenómeno de transculturación y de la “fronterización”. Se le considera una ciudad con carácter fuerte, resultado de la capacidad que ha demostrado para interiorizar las diversidad de culturas que la han ido conformando –hay que recordar la alta tasa de migrantes que esta ciudad recibe de todas parte del país-.

La sociedad tijuanaense es una híbrida, es multicultural y en consecuencia tolerante<sup>52</sup>, ha aprendido vivir con la constante relación –a veces confrontación- con la cultura de los Estados Unidos de América, a identificar como referente cotidiano la existencia de una frontera física que presenta una cara desagradable y amenazante al estar constantemente vigilada.

Quienes migran a Tijuana vienen con la expectativa de una mejor calidad de vida a la que cuentan en sus lugares de origen. Como indican los datos al inicio de este capítulo, es una ciudad con oportunidades de empleo y con un mejor nivel de ingreso que en otras zonas del país; se considera una ciudad que ofrece una oportunidad de mejorar para cualquiera que decida venir a trabajar. Es por eso, que está siendo conformada por una variedad de culturas que conviven y se mezclan -a diferencia del fenómeno que sucede con los migrantes que van y reproducen sus prácticas culturales a otras ciudades en forma casi idéntica-.

Por el contrario, en Tijuana más que intentar marcar una diferencia cultural, los migrantes parecen aportar al “cultivo” cultural, se adaptan a la dinámica de la ciudad y enriquecen su hibridación, fortaleciéndola y dinamizándola.

Sin embargo, lo anterior también presenta algunos efectos negativos como la carencia de arraigo. Es común que en el imaginario la imagen de ser una ciudad “de paso” o de “tránsito” persista a pesar de los años; lo anterior se manifiesta físicamente en la indiferencia por aportar algo a la imagen de la ciudad, desde la misma vivienda, negocio, calle, barrio, lo cual en conjunto ha generado una ciudad caótica, mezcla de todo, descuidada y a la vez, esta misma desafortunada cualidad es la que se convierte en su característica principal, en el reflejo de su personalidad multicultural.

---

<sup>52</sup> Félix, 2003 reflexionando acerca de la opinión de García Canclini que considera a Tijuana como “...uno de los mayores laboratorios de la posmodernidad” (1990: 293)

### CAPITULO 3

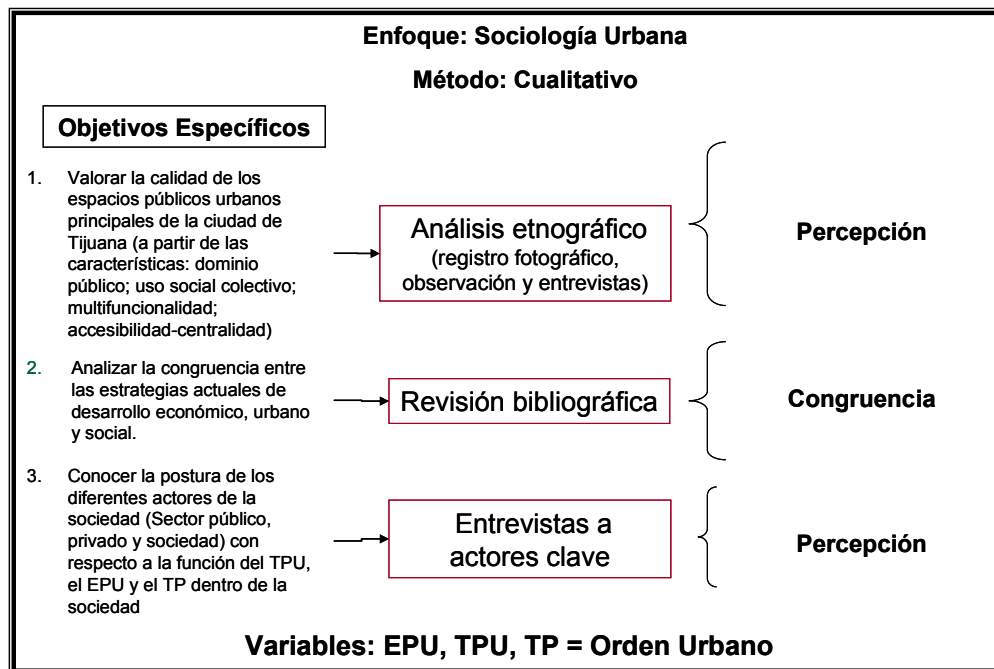
#### *Metodología y Valoración del Espacio Público Urbano en Tijuana.*

El presente capítulo se ha organizado en tres secciones: en la primera parte se describe la metodología utilizada a lo largo del análisis que se desarrolla a partir en éste y los subsecuentes dos capítulos; en la segunda sección se inicia el análisis con la valoración de los Espacios Públicos Urbanos seleccionados (Zona del Río y Crucero “5 y 10”) a partir de los criterios extraídos de la propuesta teórica de Jordi Borja y Zayda Muxi (2003)<sup>52</sup> y se explican los conflictos observados mediante el análisis etnográfico retomado de la propuesta metodológica de Ángela Giglia y Emilio Duhau (2004); finalmente se presentan las conclusiones acerca de los resultados obtenidos.

#### 3.1. Metodología

El enfoque general utilizado en el análisis corresponde a la sociología urbana y se eligieron herramientas metodológicas cualitativas para cada uno de los Objetivos Específicos de esta tesis (Figura 7)

**Figura 7. Resumen de método utilizado**



<sup>52</sup> Domino Público, Uso Social Colectivo, Multifuncionalidad y Accesibilidad-Centralidad.



De acuerdo a Borja y Muxi la valoración de la calidad de un espacio público urbano se puede realizar a partir de la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que éste facilita, lo cual supone que el espacio tenga ciertas cualidades que son las que se tomaron como los criterios básicos tanto para la selección de sitios como para su posterior valoración; estos criterios son:<sup>53</sup>

- *Dominio público* -Que puede ser usado por todos- Los EPU's deben ser espacios abiertos no discriminatorios, sin embargo, existen algunas características que desincentivan o discriminan de su uso a ciertos sectores de la población, por ejemplo: el dominio del automóvil sobre el espacio, banquetas no adecuadas para personas con capacidades diferentes, distancias muy largas de recorridos peatonales sin descansos intermedios o bien, diseño del paisaje que haga más agradable la experiencia, etc.
- *Uso social colectivo*. Se refiere al uso del espacio por manifestaciones, eventos culturales en la calle, etc. Es de suponer que en el caso determinado, las calles pueden ser ‘tomadas’ por la ciudadanía como medio para expresarse en forma colectiva.
- *Multifuncionalidad*. Se refiere a la adaptabilidad que el espacio pueda tener a través del tiempo en cuanto a sus formas de usos, el diseño urbano y materiales utilizados.
- *Accesibilidad --- centralidad*. Se relaciona con la capacidad ordenadora e integradora que el espacio tenga dentro de la estructura urbana y que estimule la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.

---

<sup>53</sup> La reflexión realizada por Borja y Muxi en su libro “*El espacio público: ciudad y ciudadanía*”, tiene como premisa el que la ciudad es un producto de la interacción social, que la ciudad es “la gente en la calle”. Hablan de cómo las crisis urbanas que actualmente experimentan las ciudades, con relación a la forma en que éstas se han producido a partir de modelos funcionalista dentro del capitalismo han favorecido el uso del automóvil, la pérdida de espacios públicos y por tanto la pérdida de “encuentros” y convivencia social, lo cual, al contrario de la búsqueda de desarrollo social y económico que busca el capitalismo, ha producido ciudades inequitativas, inaccesibles para todos sus estratos económicos y por tanto no democráticas. Presentan ejemplos de algunas ciudades que han emprendido la búsqueda de soluciones a tal situación, en las cuales se favorece la “escala humana” de la ciudad, es decir, el carácter humano, y en las cuales la generación de espacio público urbano y disminución del uso del automóvil son algunas de las herramientas. Al considerar que la ciudad debe ser un conjunto de lugares donde la gente pueda encontrarse y convivir, estos autores consideran que un espacio público puede valorarse por la cantidad y calidad de las relaciones sociales que facilitan y mencionan algunas cualidades que un espacio público debería presentar. Son éstas las que fueron retomadas y convertidas en criterios para realizar la valoración de EPU's en este trabajo, considerando que el factor humano está implícito en ellas.

Para la valoración de la calidad del espacio se establecieron cuatro rangos: Muy alta, alta, baja y muy baja (Tabla 3.1) otorgando a cada criterio un valor que fue promediado y referenciado de nuevo a la escala de valores para determinar el grado de calidad del EPU analizado (Tabla 3.2).

**Tabla 3.1 Escala de valores de calidad del Espacio Público Urbano**

Calidad del Espacio Público Urbano	Criterio	Calificación	Total de Calificación
Muy baja	Cuando no cumpla con el criterio de valoración	0 a 2.5	0 a 10
Baja	Cuando el criterio se cumple de manera incipiente o no es constante	2.5 a 5	11 a 20
Alta	Cuando el criterio de valoración se cumple con dificultades menores	5 a 7.5	21 a 30
Muy alta	Cuando el criterio de valoración se cumple	7.5 a 10	31 a 40

Fuente: Elaboración propia

Nota: los valores de la primera columna serán para valorar el criterio y los de la segunda, para determinar el resultado.

**Tabla 3.2 Evaluación General de la Calidad del Espacio Público Urbano**

Criterio de Valoración	Valor Otorgado
Dominio Público	x
Uso Social Colectivo	y
Multifuncionalidad	z
Accesibilidad-Centralidad	xx
<b>Suma</b>	<b>suma</b>

Fuente: Elaboración propia

El valor otorgado en cada criterio se explica a detalle partiendo de la aplicación de la propuesta metodológica de Ángela Giglia y Emilio Duhau (2004) de la cual se adoptaron las herramientas: entrevistas, registro fotográfico y observación etnográfica.

Para la interpretación de los conflictos del espacio urbano en la Ciudad de México, Giglia y Duhau categorizaron “tipos de “ciudades”, de acuerdo a su origen urbanístico y el contexto urbano que en ellos se produce. Para cada tipo de ciudad identificaron los conflictos

generados por el uso del espacio público urbano, formas de apropiación y cómo los habitantes resuelven dichas disputas (Cuadro 3.1).

**Cuadro 3.1 Matriz Conflictos por el Espacio Público**

<i>Urbanismo</i>	<b>Espacio Disputado</b> <i>Ibérico Moderno</i>	<b>Espacio Homogéneo</b> <i>Ciudad Jardín</i> <i>(suburbia)</i>	<b>Espacio Colectivizado</b> <i>Funcionalista</i>	<b>Espacio Negociado</b> <i>Popular Informal</i>
Organización del Espacio	Central plurifuncional	Monofuncional EP como escenario del espacio privado	El espacio colectivo sustituye al EP	EP como residuo producido a partir de la vivienda
Conflictos Dominantes	Coexistencia de usos heterogéneos.  Uso residencial amenazada por los usos del EP	Reivindicación de la exclusividad residencial.  Establecimiento o mantenimiento de “fronteras” (simbólicas y físicas)	Cooperación imposible.  Confusión respecto a los derechos sobre el espacio.  Fenómeno del polizonte	Entre vecinos por violación de arreglos tácitos en cuanto al uso del EP
Gestión de los conflictos	Recurso por la vía contenciosa a las calificaciones jurídicas del espacio		Divisiones endémicas Recurso a la mediación de la autoridad Repliegue, indiferencia o anomia	Altos umbrales de tolerancia Evasión del conflicto abierto hasta un desenlace violento

Fuente: “*Conflictos por el espacio y orden urbano*” (Duhau y Giglia, 2004)

El análisis de dichos investigadores se realiza en torno a las zonas habitacionales observando las relaciones entre personas; para este trabajo, se parte de las tipologías identificadas por ellos variando el enfoque original hacia la observación de los conflictos y disputas por el uso del espacio público urbano entre personas a pie y que utilizan el TPU y personas que usan automóvil.

Después de realizar la valoración de la calidad de los EPU’s, se elaboró un cuadro resumen (Cuadro 3.2) donde se indican las características de los espacios públicos analizados (Zona del Río y Crucero “5 y 10”) en el cual se indica su origen urbanístico, el tipo de espacio, su forma de organización, conflictos dominantes y la forma en que estos son “resueltos” por quienes utilizan dichos espacios.

**Cuadro 3.2 Conflictos por el EPU en Zona Río y Crucero “5 y 10”**

<b>EPU valorado</b>	<b>Tipo de Espacio</b>	<b>Urbanismo</b>	<b>Organización del Espacio</b>	<b>Conflictos Dominantes</b>	<b>Gestión de los conflictos</b>
<b>Zona del Río</b>	Colectivizado	Funcionalista	x	y	z
<b>Crucero “5 y 10”</b>	Colectivizado/ Negociado	Funcionalista/ Popular Informal	x	y	z

Fuente: Elaboración propia con base a la propuesta de Duhau y Giglia, 2004.

La segunda parte del análisis en este trabajo se desarrolla en los capítulos 4 y 5 – relacionada con los objetivos específicos dos y tres- y para éste se utilizaron las técnicas de revisión bibliográfica y las entrevistas semiestructuradas a actores clave. La bibliografía revisada para este caso fue específicamente la relacionada con los planes y programas estatales y municipales que inciden en el desarrollo social, económico y urbano, con el fin de valorar la congruencia entre los mismos y deducir su visión respecto a la función del Espacio y Transporte Públicos Urbanos.

En cuanto a las entrevistas a actores clave, se realizaron con la finalidad de obtener una perspectiva general sobre cual es la percepción -sobre los mismos temas- de aquellos tomadores de decisiones con poder de incidir más drásticamente sobre la construcción de la ciudad. Hubo oportunidad de conocer la opinión de desarrolladores inmobiliarios especializados en la construcción de vivienda, de funcionarios públicos –técnicos en desarrollo urbano y económico-, así como de algunos actores políticos.

Sus opiniones fueron operacionalizadas en los siguientes temas básicos: Imagen actual de la ciudad; Imagen futura de la ciudad (a 20 años); Principales problemas urbano-sociales; Opinión sobre los medios de transporte (Auto y TPU); Opinión sobre el rol, función y calidad del EPU; Problemas principales que produce el automóvil; Equidad y Justicia Social; y Propuestas para mejorar la calidad de vida de la ciudad. Finalmente, se realizó en las entrevistas la pregunta relacionada directamente a la hipótesis, acerca de si la dependencia en el uso del automóvil afectará en un futuro al desarrollo económico de la ciudad.

### **3.2. Valoración de calidad del Espacio Público Urbano en Tijuana.**

La evaluación del EPU se centró en dos zonas representativas de la ciudad: Zona del Río (parte central) y cruce “5 y 10” que fueron elegidos bajo los criterios de centralidad y uso intensivo tanto de peatones como automóviles.

#### **3.2.1. *Análisis del Espacio Público Urbano: Zona del Río***

Esta zona inició su desarrollo en la década de los 70’s a partir de la canalización del Río Tijuana, lo cual fue aprovechado para ordenar el desarrollo urbano que espontáneamente había surgido a sus márgenes –asentamientos irregulares-. El área se localiza en la delegación Centro y en ella se concentran todo tipo de actividades comerciales y de servicios; en esta zona se ubican los principales centros del poder administrativo tanto del Estado como el Ayuntamiento, el centro cultural más importante de Baja California (Centro Cultural Tijuana: CECUT) y una gran cantidad de servicios financieros y centros médicos especializados que forman parte del equipamiento que da carácter de metrópoli regional a la ciudad.

Para el análisis, se delimitó como área de estudio la zona donde se concentra la mayor actividad (alrededor de la plaza comercial “Río”). El eje central de la zona de estudio es la Av. de los Héroes, la cual se caracteriza por tener glorietas en cada uno de sus nodos principales; tomando en cuenta lo anterior, en sentido noroeste-sureste la zona de estudio comprende a partir de la Glorieta CECUT-Plaza Río-Plaza del “Zapato” hasta la glorieta Abelardo L. Rodríguez; en el sentido suroeste-noreste, se tomó en cuenta a las tres vialidades primarias que definen la zona: Blvd. Padre Kino, Avenida de los Héroes y Blvd. Sánchez Taboada. (Ver Anexo 2, Figuras 8 y 9)

La longitud del área de estudio es de aproximadamente 1.15 km (tomando como eje la Av. de los Héroes); la estructura vial que la conforma está integrada por las vialidades primarias: Av. Paseo de los Héroes, Vía Rápida Poniente (de Acceso Controlado) y Blvd. Cuáhtemoc Sur y Norte; el resto de la vialidades son clasificadas como secundarias de primer y segundo nivel: Av.

Sánchez Tabeada, Blvd.. Abelardo L. Rodríguez, Av. Independencia, Paseo Tijuana, Av. Diego Rivera y Av. Padre Kino. (Ver Anexo 2, Figura 10)

Finalmente, el uso de suelo predominante en la zona es el comercial, en segundo lugar equipamiento -centros administrativos de gobierno- y habitacional -cercano a la Glorieta Abelardo L. Rodríguez- (Ver Anexo 2, Figura 11)

Dado que la zona de estudio seleccionada es muy amplia, en la experiencia de ‘vivir’ el EPU –en automóvil y caminando- se pudieron distinguir varios ambientes generados a partir de espacios específicos importantes como la Plaza comercial Río, los jardines y plaza del centro de gobierno o el centro financiero; cada uno de éstos y las actividades que se realizan en ellos se relaciona estrechamente con alguna de las tres vialidades vertebrales de la zona de estudio por lo que se consideró a esta como el criterio para la definición de tres subespacios (Cuadro 3.3) conformados a lo largo de cada una de las vías principales que fueron mencionadas. La valoración se realizó para cada uno de ellos por separado y posteriormente una general para el conjunto del área de estudio.

**Cuadro 3.3 Subespacios Zona del Río**

	<b>Subespacio</b>	<b>Nombre</b>
1	El que se forma a lo largo del Blvd. Padre Kino.	Kino
2	A lo largo de la Avenida de los Héroes.	Héroes
3	A lo largo del Blvd. Sánchez Taboada.	Sánchez Taboada

Fuente: Elaboración propia.

### **Subespacio 1 “Kino”**

En el *Subespacio 1* el automóvil se ha apropiado de la mayor parte del EPU donde se relacionan flujos peatonales y vehiculares; se observó poca actividad peatonal, la cual mayormente se concentra en la parte norte cercana al centro de gobierno y hacia el sureste en la zona donde se localiza el centro deportivo CREA y el Hospital General; paradójicamente, en estos puntos es donde la existencia de infraestructura peatonal es insuficiente, a pesar de cruces viales claramente definidos a nivel de calle, no existe continuidad en banquetas y en algunos

puntos de actividad como el centro deportivo y el hospital, éstas se encuentran sucias, y en mal estado, lo que implica riesgos y dificultades para el peatón (Ver Anexo 2, Cuadros 3.4 y 3.5).

Parte de la desventaja de los flujos peatonales -que bien puede ser motivo de la baja intensidad del flujo- son las grandes distancias que hay que recorrer entre los paraderos de transporte hacia los sitios mencionados. Hay que destacar el conflictivo nodo vial que se conforma entre el Blvd. Padre Kino y la Calz. Cuahutémoc, donde predominan los flujos vehiculares, tanto de autos particulares como de diferentes rutas de transporte público que bajan de la Mesa de Otay hacia Zona del Río.

Respecto a los usos y apropiación del EPU por parte de la gente, resulta grato encontrar que en esta zona, si bien la calle no ofrece el ambiente más propicio para el peatón, existen espacios como los jardines y plazas del centro de gobierno en los que diariamente se “encuentra” la gente (Anexo 2, Cuadro 3.6). Descontando a quienes trabajan en las oficinas de gobierno y áreas aledañas, es común encontrar gente que acude a este sitio con propósitos de descanso y recreación, situación que se repite en los otros subespacios.<sup>54</sup>

Tomando en cuenta lo descrito anteriormente se valoró el EPU resultando que su calidad se calificaría como “muy alta” a pesar de una baja calidad en la imagen urbana; el mal estado de la infraestructura peatonal y el predominio de los flujos vehiculares sobre la casi indiferencia hacia los peatonales.

---

<sup>54</sup> En la valoración general del EPU de Zona del Río se comentará acerca de la información obtenida de entrevistas a usuarios del espacio.

**Cuadro 3.7 Valoración de Calidad del EPU en Subespacio “Kino”**

<b>Criterio</b>	<b>Valor Otorgado</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Dominio Público</b>	8.5	El Centro Deportivo CREA a pesar de ser una instalación pública, necesita membresía para su uso por lo que no se puede considerar totalmente del dominio público. La discontinuidad en banquetas, desniveles y no constancia de rampas para minusválidos; así como los peligrosos cruces peatonales en el nodo Kino-Cuahutemoc.
<b>Uso Social Colectivo</b>	9	La calle ha sido “tomada” por manifestaciones de los mismos transportistas en reclamo al cumplimiento de compromisos con el gobierno. Plazas, jardines y andadores del centro de gobierno pueden ser ‘usados’ por la gente para actividades de consumo o culturales.
<b>Multifuncionalidad</b>	8	A excepción de los jardines de centro de gobierno, el resto del espacio está claramente definido en su uso lo cual no le permite mucha flexibilidad.
<b>Accesibilidad-Centralidad</b>	7	La Zona del Río en general es una centralidad de la ciudad, tanto en significado como en localización, y se tiene acceso a ella en aproximadamente 15 a 20 minutos de viaje desde casi todos los puntos de la ciudad. Sin embargo, la mayoría de los peatones manifestaron durar más de 45 minutos de viaje y por lo menos dos TPU’s para llegar.
<b>Suma</b>	<b>34.5</b>	<b>Calidad Muy alta</b>

Fuente: Elaboración propia.

El uso intensivo de este subespacio, así como la diversidad de grupos sociales que lo utilizan a se atribuye a varios factores como:

- a. El carácter público de los equipamientos principales (Centro de Gobierno y Hospital)
- b. Las actividades que se desarrollan en esos equipamientos (trámites, consultas, etc)
- c. A la infraestructura de apoyo a dichos equipamientos (jardines, plaza, andadores, etc)
- d. A la cercanía con la Plaza del Río y su comunicación peatonal (puente sobre la canalización del Río Tijuana) que a pesar de su mal estado físico permite el fácil acceso.

Es importante destacar que a pesar de las deficiencias físicas de la infraestructura de comunicación peatonal de este subespacio, los factores anteriores generan las condiciones para que la apropiación del espacio público por parte de la diversidad de habitantes de la ciudad se produzca. Otro factor que influye y favorece esta apropiación, es la escasez de este tipo de espacios en la ciudad y la necesidad de la población por satisfacer sus requerimientos recreativos y de esparcimiento, y son estos mismos factores los que influyen en que la calidad del EPU en función del uso que le dan sus habitantes haya resultado muy alta.



### **Subespacio “Héroes”**

Éste se forma a lo largo del Blvd. de los Héroes del cual se podría hacer otra subdivisión, hacia el norte de la glorieta Cuahutémoc donde la situación de “lucha por la apropiación del espacio” resulta más interesante; a la altura de la Plaza Comercial Río se presenta una lucha constante entre el automóvil y el peatón por el derecho de uso del espacio -la aventura de ser peatón en la zona en las horas picos puede llegar a tornarse incluso intimidante y riesgosa-.

El mayor número de “batallas” son ganadas por el automóvil (entre los cuales hay que destacar a las taxis –tanto de ruta como libres- y otros medios de transporte público, los cuales dominan completamente el espacio y se afirman constantemente como dueños del mismo, incluso ante los otros automóviles.

A pesar de esta dura experiencia, la situación del peatón mejora cuando se avanza hacia el sur de la vialidad y se puede experimentar algo que en pocas ocasiones se tiene oportunidad en Tijuana: libertad de caminar por banquetas más o menos adecuadas (que de cualquier forma presentan deficiencias para las personas con capacidades diferentes), un paisaje urbano ordenado, que se conserva en las fachadas de los nuevos locales y edificios que se ubican a lo largo de la misma.

Se generan espacios de convivencia cotidiana como cafés con clientelas “regulares” conformadas por los vecinos de los condominios habitacionales de la zona, a los cuales se les encuentra allí o incluso cuando “emigran” al tercer subespacio, que se ubica a lo largo del Blvd. Sánchez Taboada donde se encuentran mas sitios de interacción social –restaurantes, bares, comercio a pequeña escala- (Anexo 2, Figuras 3.8 y 3.9)

Respecto a la valoración del EPU en este subespacio, a pesar de presentar características estéticas de mejor calidad que el anterior, baja su calificación en los criterios de Dominio Público y Multifuncionalidad por los motivos explicados en el Cuadro 3.10; su calificación lo ubicaría como un EPU de calidad “alta”.

**Cuadro 3.10 Valoración de Calidad del EPU en Subespacio “Héroes**

<b>Criterio</b>	<b>Valor Otorgado</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Dominio Público</b>	8	El principal centro de actividad de este subespacio es la Plaza Río que es un Espacio Privado que se ha hecho público por apropiación de la gente.
<b>Uso Social Colectivo</b>	9	Desfiles en celebración del aniversario de la ciudad o bien navideños han tenido lugar en esta subespacio, por lo que es puede considerar que si cumple con este criterio.
<b>Multifuncionalidad</b>	3	Es una de las áreas más consolidadas en cuanto a usos y ocupación de suelo; no se realizan actividades más allá de las actividades propias de los usos de suelo.
<b>Accesibilidad-Centralidad</b>	7	La Zona del Río en general es una centralidad de la ciudad, tanto en significado como en localización, y se tiene acceso a ella en aproximadamente 15 a 20 minutos de viaje desde casi todos los puntos de la ciudad. Sin embargo, la mayoría de los peatones manifestaron durar más de 45 minutos de viaje y por lo menos dos TPU's para llegar.
<b>Suma</b>	<b>27</b>	<b>Calidad Alta</b>

Fuente: Elaboración propia.

### **Subespacio “Sánchez Taboada”**

En el *tercer Subespacio* es donde el peatón y el automóvil parecen haber “hecho las paces” puesto que si bien el flujo de ambos es constante, se percibe una relación más respetuosa entre ambos; tal vez sea por la imagen urbana más limpia y ordenada que predomina a lo largo de la vialidad, así como la sección de la misma –menor a la de los bulevares Kino y de los Héroes- que limita la velocidad de los autos o simplemente porque ambos se han cansado de luchar.

Cabe mencionar que en todos los casos el cruzar una avenida es razón de alerta tanto para el automovilista como el peatón y los cruceros se convierten en “espacios de negociación” entre ambos, donde alguna vez sede uno u otro. (Anexo 2, Cuadro 3.11)

La calificación obtenida -al igual que en el caso anterior- bajó en los criterios de Dominio Público, Uso Social Colectivo y Multifuncionalidad; de acuerdo a lo anterior este EPU es calificado como de “baja” calidad, a pesar de haber mejorado sus características estéticas y haber favorecido la negociación entre los flujos peatonales y vehiculares. (Cuadro 3.12)

**Cuadro 3.12 Valoración de Calidad del EPU en Subespacio “Sánchez Taboada”**

<b>Criterio</b>	<b>Valor Otorgado</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Dominio Público</b>	5	Además de la calle y banquetas, este subespacio no cuenta con áreas públicas cien por ciento.
<b>Uso Social Colectivo</b>	5	Relacionado con lo anterior, el uso del EPU para llevar a cabo alguna actividad colectiva no es el propicio. También esto se relaciona con el hecho de que los usos de suelo son servicios y comercios pequeños; paradójicamente, las oficinas públicas más cercanas son las procuradurías federal y estatal, sin embargo, pocas ocasiones (afortunadamente) el EPU se ve afectado por actividades de estas dependencias.
<b>Multifuncionalidad</b>	3	Al igual que el subespacio anterior, las actividades, usos y apropiaciones del EPU están muy definidas dando poco margen a otras.
<b>Accesibilidad-Centralidad</b>	7	La Zona del Río en general es una centralidad de la ciudad, tanto en significado como en localización, y se tiene acceso a ella en aproximadamente 15 a 20 minutos de viaje desde casi todos los puntos de la ciudad. Sin embargo, la mayoría de los peatones manifestaron durar más de 45 minutos de viaje y por lo menos dos TPU's para llegar.
<b>Suma</b>	<b>20</b>	<b>Calidad Baja</b>

Fuente: Elaboración propia.

### **Valoración General de Zona del Río**

Se puede decir que esta zona de la ciudad es uno de los pocos EPU que ha sido diseñado en la ciudad de Tijuana tomando en cuenta en algún grado, la experiencia de todos los habitantes de la ciudad (incluidos los peatones); su diseño urbano respondió a los criterios del urbanismo funcionalista que procuran como objetivo principal alcanzar la eficiencia de las vías, la especialización del espacio urbano que se traduce en la homogeneidad de los usos de suelo existentes en la zona –comercial, servicios, equipamiento y un poco de vivienda hacia el sur-.

Promediando los valores otorgados a los tres subespacios, se encuentra que la calidad general del EPU en Zona del Río es “ALTA” (Cuadro 3.13). Si bien el resultado era esperado, el análisis permitió detectar un fenómeno paradójico en la relación entre lo que puede considerarse una “buena imagen urbana” y la calidad del EPU –de acuerdo a la definición adoptada para esta tesis-.

**Cuadro 3.13 Evaluación General de la Calidad del EPU de Zona Río**

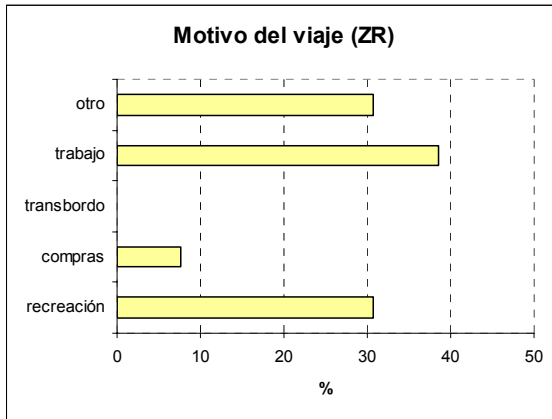
<b>Criterio</b>	<b>Valor Otorgado<sup>55</sup></b>
Dominio Público	7.17
Uso Social Colectivo	7.66
Multifuncionalidad	4.66
Accesibilidad-Centralidad	7
<b>Suma Promedio</b>	<b>26.49</b>

Fuente: Elaboración propia.

Para dar mayor soporte a lo anterior, se contó con la opinión de los usuarios obtenida mediante entrevistas; se encontró que la población concibe y utiliza la Zona del Río - especialmente el centro de gobierno y la Plaza Río- como áreas recreativas y para el ocio (Gráfica 7), solo después de aquella que acude a la zona por motivos de trabajo, seguido por servicios y al final el consumo. Es importante destacar que varios entrevistados mencionaron que a la ciudad “le hacen falta” espacios culturales, que se realicen actividades para niños, en la calle y que estén a su alcance.

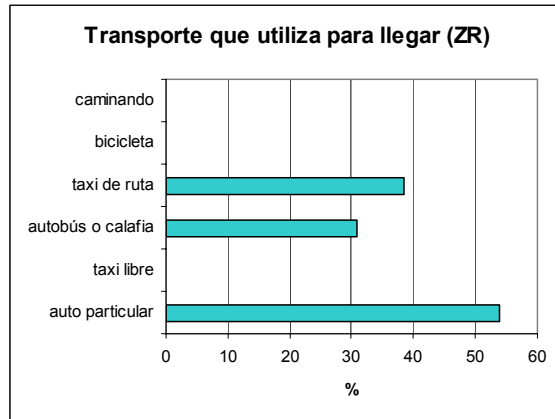
El principal medio de transporte que utilizan los usuarios es el auto privado, seguido por el TPU en las modalidades de autobuses, calafías y taxis de ruta (Gráfica 8) y utilizan dos transportes para trasladarse de su casa a la zona.

**Gráfica 7**



Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 8**



Fuente: Elaboración propia

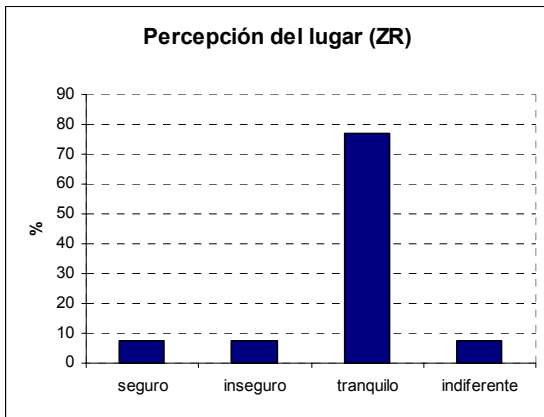
Al preguntarles cómo se sienten en el EPU, los entrevistados contestaron que tranquilos y algunos expresaron que les gusta visitarlo porque es un sitio “bonito” y lo “disfrutan” (Gráfica

<sup>55</sup> Promedio de los valores otorgados a cada subespacio.

9) y en general gustan de la ciudad de Tijuana porque han encontrado una mejor calidad de vida que en sus lugares de origen<sup>56</sup>, así como trabajo; también destacan las personas que manifestaron su gusto por la ciudad simplemente “porque aquí nacieron”, lo cual denota un fuerte sentido de identidad y solidaridad con la ciudad. Cabe destacar que la mayoría manifestó tener más de 15 años de residencia y como se ha mencionado, la diversidad de su origen sustenta la multiculturalidad que caracteriza a Tijuana.

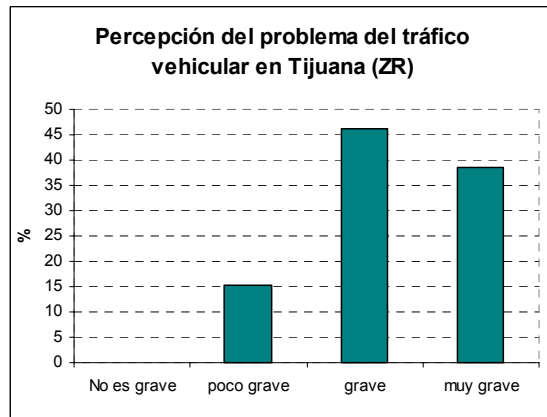
En cuanto a su percepción sobre el tráfico vehicular y la calidad del TPU, los entrevistados en Zona del Río opinaron que el primero se trata de un problema muy grave y que el segundo es de muy mala calidad. (Gráficas 10 y 11). Finalmente, la mayoría de los entrevistados manifestaron visitar la zona más de tres veces al mes (Gráfica 12).

**Gráfica 9**



Fuente: Elaboración propia

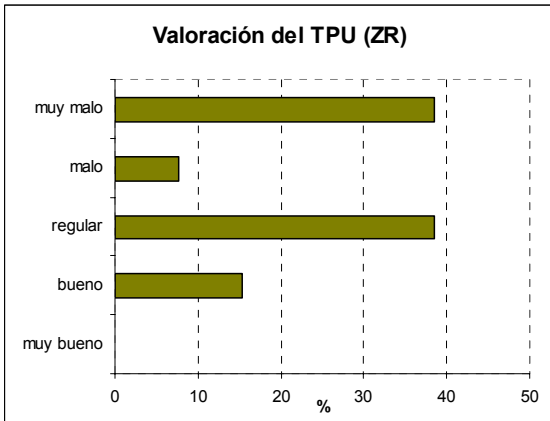
**Gráfica 10**



Fuente: Elaboración propia

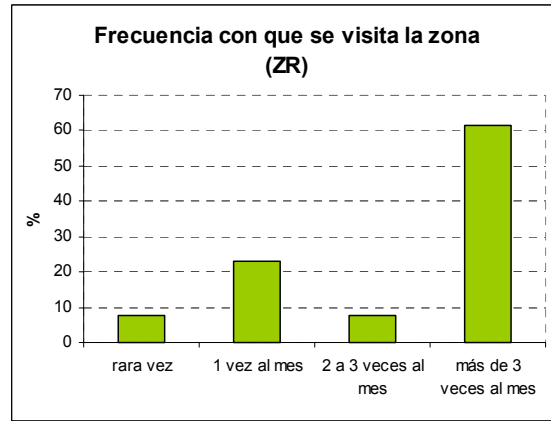
<sup>56</sup> Los estados de origen más comunes fueron Sinaloa, D.F., el propio estado de Baja California y Guanajuato. En la categoría de “otro” se ubicó a los provenientes de estados mencionados una sola ocasión, como Oaxaca, Veracruz, San Luis Potosí, Michoacán, Tabasco y Puebla.

Gráfica 11



Fuente: Elaboración propia

Gráfica 12



Fuente: Elaboración propia

En resumen, con la valoración del EPU se pudo observar que **no existe una relación directa entre belleza y orden y su calidad**; el subespacio “Sánchez Taboada” a pesar de ser donde los flujos peatonales y vehiculares parecen presentar condiciones más equitativas, resultó ser el que menor calidad tiene principalmente por la privatización y especialización del EPU.

El hallazgo anterior es interesante, pues cuestiona el ‘éxito’ de las soluciones urbanísticas resultado del enfoque funcionalista; es curioso encontrar que en aquel espacio donde el equipamiento es público –subespacio “Kino” donde se ubican el centro de gobierno y hospital general-, la infraestructura peatonal es deficiente y se favoreció al automóvil sobre el peatón, sea donde se generaron las condiciones para la apropiación del EPU por parte de la población –hacia el interior de los espacios principalmente-.

Es probable que este objetivo de proporcionar un espacio moderno y que ayudara a ordenar a la ciudad se haya cumplido, sin embargo, en la actualidad las necesidades de la ciudad y la población superan las capacidades de diseño urbano de la zona. Un ejemplo de ello son las glorietas en cada uno de los principales nodos de Blvd. de los Héroes, que con los actuales niveles de motorización solo incrementa la confusión, caos vehicular en horas pico y alto índice

de accidentes de tránsito.<sup>57</sup> Por otro lado, la presencia de estas glorietas -aunque no funcionales- proporcionan cierto grado de monumentalidad y sirven como puntos de referencia para la población que los identifica como símbolos de la identidad colectiva.

También es interesante lo expresado por los entrevistados en cuanto al motivo de sus frecuentes visitas al lugar; lo anterior denota la necesidad de contar con espacios de esparcimiento, donde convivir con la familia u otras personas no precisamente con un motivo de consumo -a pesar de que este motivo es también uno de los más importantes para tener la Zona Río como destino- y de que para llegar a esta zona los usuarios necesitan tomar más de un transporte -que consideran de poca calidad- e invertir largo tiempo en viaje, están dispuestos a visitar el lugar frecuentemente.

En cuanto a los conflictos entre los flujos peatonales y vehiculares, se observó que estos se presentan en puntos específicos donde hay gran actividad a causa de actividades laborales, consumo o recreación; sin embargo, la gente parece ser indiferente a la existencia de un ‘conflicto’ entre los espacios de circulación peatonal y los del automóvil. Es probable que al no tener otra alternativa o bien, un parámetro para comparar con mejores condiciones, esta situación en la cual como peatón se encuentran en desventaja e incluso en situaciones de riesgo, llegue a resultar “normal”.

Los entrevistados que manifestaron provenir de estados del centro del país fueron quienes fueron más explícitos en cuanto a sus motivos de visita por recreación a esta zona, indicando la necesidad de más espacios para la cultura, así como dieron opiniones comparativas acerca del tráfico vehicular y la calidad del TPU; hay que destacar que fueron ellos mismos los

---

<sup>57</sup> Vladimir Hernández (2006) identifica en su tesis a la Zona del Río ha sido identificada como una de las áreas con mayor grado de accidentalidad, seguida por la zona Centro, la zona Mariano Matamoros y Guaycura. Entre las primeras dos zonas tienen lugar el 16.73% del total de accidentes que se producen en la ciudad; lo anterior, al haber encontrado que existe una relación entre el número de accidentes y el uso de suelo comercial y de servicios. Los puntos principales donde se localizaron los accidentes dentro de la Zona del Río fueron las glorietas.

que mencionaron que en esta ciudad “si se respeta al peatón” lo cual no sucede en sus lugares de origen, lo cual no niega la existencia de tales conflictos.

### ***3.2.2. Análisis del Espacio Público Urbano: Crucero “5 y 10”***

Se localiza en delegación La Mesa, es considerada una de las intersecciones más importantes de la estructura de la ciudad, puesto que en el cruce formado por Blvd. Díaz Ordaz, Libramiento Sur y Blvd. Lázaro Cárdenas es el punto de confluencia de flujos viales locales y regionales. (Ver Anexo 2, Figura 12)

El área de estudio se definió partiendo de la intersección entre Blvd. Díaz Ordaz, Libramiento Sur y Blvd. Lázaro Cárdenas hacia el sureste hasta la intersección entre Blvd. Díaz Ordaz y Blvd. Bernardo O’Higgins, siendo una longitud aproximada de 1.5 km sobre el Blvd. Díaz Ordaz. (Ver Anexo 2, Figuras 13 y 14); la estructura vial está compuesta por las vialidades primarias: Blvd. Federico Benítez, Blvd. Lázaro Cárdenas, Blvd. Díaz Ordaz y Libramiento Sur (de Acceso Controlado); las vialidades secundarias de primer y segundo nivel son: Av. Ramón Alarid y Blvd. Bernardo O’higgins (Ver Anexo 2, Figura 15). Respecto al uso de suelo dominante en la zona, sobre el corredor vial definido como área de estudio, es el comercial, sin embargo, en las zonas circundantes se puede apreciar uso de suelo habitacional (Ver Anexo 2, Figura 16).

Dada la alta intensidad de flujos vehiculares y peatonales de la zona, se encontraron claras situaciones de conflicto entre estos y tanto la forma que ha tomado el EPU como en las formas en que la población se ha apropiado de él.

El punto con mayor relevancia aparentemente es el nodo formado por Calz. Lázaro Cárdenas y Blvd. Díaz Ordaz, el cual desde el punto de vista de los flujos vehiculares definitivamente lo es (Ver Anexo 2, Cuadro 14). Como se ha mencionado anteriormente, este es tal vez el punto de intersección más importante de toda la ciudad, por el cual transitan personas y mercancías; la solución dada por el ayuntamiento hace unos años para aliviar los conflictos vehiculares puede ser calificada hoy como un atenuante tímido a un problema que requiere de



soluciones de mayor visión y creatividad que un puente sobre una de las dos vialidades. Se puede apreciar en las fotografías el congestionamiento en horas pico en ambas vialidades, que se extiende en varios nodos a la redonda.

En este punto, la experiencia del automovilista es peor que la del peatón en cuanto al nivel de estrés a causa del riesgo constante a que está expuesto; acertadamente existen dos puentes peatonales y dos pasos a desnivel que permiten el cruce de peatones sin necesidad de mezclarse con los constantes e intensos flujos vehiculares –tanto de vehículos ligeros como pesados-; en este caso, el peatón está expuesto a otro tipo de riesgos –como la inseguridad, caminar por zonas sucias e inadecuadas, recibiendo mala imagen urbana, etc- y los conflictos entre los flujos se dan en puntos antes y después de este nodo, principalmente con el TPU.

Respecto a las formas en que los flujos vehiculares –TP y TPU- impactan el EPU, es evidente que se ha dado prioridad a los primeros y se puede suponer incluso que la zona en realidad surgió y se consolidó como una de las principales zonas comerciales y concentradora de flujos a partir de la importante intersección vial. Lo anterior no puede ser ya un pretexto en las formas en que la operación del TPU impacta el EPU destinado a los peatones –banquetas- (Anexo 2, Cuadros 15 y 16); existen pocos puntos destinados para subir y bajar pasaje, sin embargo y a pesar de que si son utilizados, es común ver paraderos improvisados en puntos arbitrarios de las dos vialidades principales.

No existe infraestructura de apoyo al TPU de ningún tipo –bancas, sombras, isletas, botes de basura, estaciones de trasbordo, etc-, e incluso el EPU cercano a las zonas habitacionales ha sido invadido por las terminales de ruta de los microbuses conocidos como “calafias” o bien por los taxis de ruta –camionetas de modelos antiguos con capacidad para un máximo de diez personas- que “ocupan” por lo menos 6 a 7 cajones que pudieran ser estacionamientos para servir al comercio formal de la zona.

En cuanto a los conflictos entre los flujos peatonales y vehiculares (Anexo 2, Cuadro 17) se observan en varios puntos a lo largo de las vialidades, principalmente en donde hay accesos

mal diseñados a estacionamientos de plazas comerciales que en conjunto al deficiente diseño del nodo “5 y 10” y puente, representan un riesgo para los peatones. Se observó este mismo conflicto los accesos/salidas del estacionamiento de una plaza comercial que además funciona como terminal de varias rutas de transporte y área de circulación de vehículos semi-pesados.

Otro de los puntos que se consideraron de mucho conflicto es frente a la clínica del seguro social que se ubica sobre Blvd. Díaz Ordaz, la cual -al igual que las plazas comerciales- tiene accesos mal diseñados a muy pocos metros de la integración al puente del boulevard; en este punto de conflicto hay que adicionar que es probable que los usuarios del seguro social de tercera edad o bien con alguna discapacidad.

En cuanto a las formas de apropiación de la población por el EPU que les está disponible, en casi su totalidad están relacionadas con una forma de comercio, formal -los comercios formales se extienden hacia las banquetas para acercarse a los posibles consumidores- e informal (Anexo 2, Cuadro 18 y 19). Es importante mencionar que a pesar de no ser un espacio para el esparcimiento, estas formas de apropiación si fomentan la interacción social; en este caso, cabe mencionar la experiencia propia al realizar las entrevistas así como la observación de las formas de conducirse de la gente que transita por esta zona.

En cuanto a la imagen urbana, desde el automóvil se puede percibir ya como desordenada y sucia, es la imagen de un sitio por el cual hay que “pasar” para llegar a un destino; en este sentido, se puede decir que aunque el automovilista percibe una mala imagen, es el peatón el que en realidad ‘vive’ y experimenta la mala imagen, una que resulta agresiva hacia la persona, que es sucia y que manifiesta la indiferencia y falta de interés por hacer y mantener el espacio público en condiciones adecuadas a los habitantes de la ciudad (Anexo 2, Cuadro 20).

Banquetas discontinuas y en mal estado son comunes, zonas sucias y con aromas desagradables, graffitis y alambres de púas como remates visuales al subir las rampas a puentes peatonales, cubiertas de locales comerciales, mal construidas y sucias, letreros desordenados, chimeneas de restaurantes que emiten vapores a nivel de los peatones cuando usan las mismas

rampas, son solo ejemplos de esta indiferencia. Esta agresividad se traduce en inseguridad, las características de este espacio se agudizan por las noches, lo vuelven más inseguro y se refleja en la actitud de algunos usuarios que mostraron desconfianza al ser abordados para realizarles preguntas –situación diferente a lo experimentado en Zona del Río-.

En lo que respecta a la valoración del EPU con los criterios utilizados se calificaría como un espacio de calidad “ALTA” lo cual resulta inesperado dadas las condiciones descritas anteriormente. Sin embargo, los criterios aquí utilizados tienen que ver con el uso que la gente en la calle da al EPU, puesto que es este su principio fundamental (Cuadro 3.21).

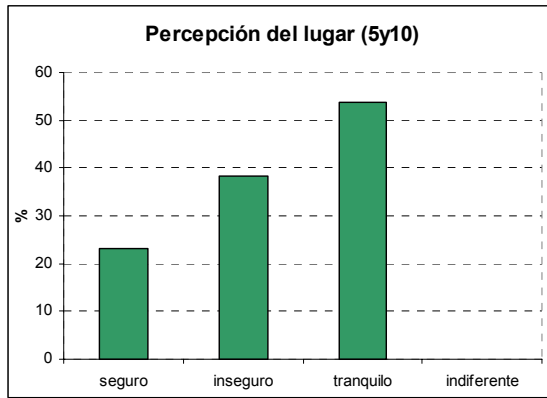
Al contar con las entrevistas realizadas a la gente su percepción corrobora la valoración del EPU; de acuerdo a su opinión, más de la mitad de los entrevistados lo perciben como un lugar tranquilo, aunque no de forma contundente, pues también manifiestan sentirse inseguros en algunos casos (Gráfica 13). En cuanto a su gusto por la ciudad y este espacio, la mayoría manifestó que si le gusta y nuevamente –al igual que en Zona Río- porque es una ciudad donde encuentran trabajo y una mejor calidad de vida (Gráfica 14 y 15).

**Cuadro 3.21 Valoración de Calidad del EPU en Crucero “5 y 10”**

<b>Criterio</b>	<b>Valor Otorgado</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Dominio Público</b>	6	La calle es del dominio público, tanto que es ‘tomada’ por comercio informal y formal. Sin embargo, no es un lugar accesible para ciudadanos con capacidades diferentes. Se puede decir que está abierto a cualquiera, sin embargo, tiene esa limitante como muchas otras zonas de la ciudad.
<b>Uso Social Colectivo</b>	9	No hay antecedentes o elementos que permitan pensar que este espacio no pueda llegar un día a ser ‘tomado’ por los ciudadanos en un momento dado.
<b>Multifuncionalidad</b>	3	Se trata de un espacio que surgió como consecuencia de los flujos, donde hubo oferta, hubo comercio. Es una vocación muy clara; aunque las formas en que el comercio ha evolucionado quedan claras hacia el sur del Blvd. Díaz Ordaz con la presencia de plazas comerciales grandes.
<b>Accesibilidad-Centralidad</b>	6	Definitivamente es un lugar central al cual tiene acceso la mayoría de la población. No en las mejores condiciones.
<b>Suma</b>	<b>24</b>	<b>Calidad Alta</b>

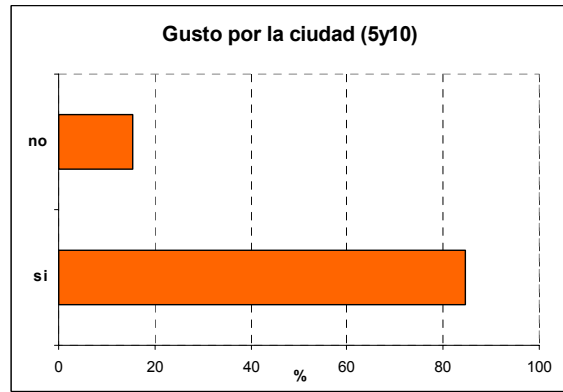
Fuente: Elaboración propia.

**Gráfica 13**



Fuente: Elaboración propia

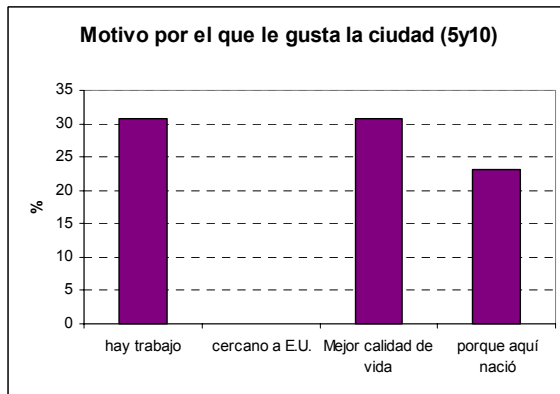
**Gráfica 14**



Fuente: Elaboración propia

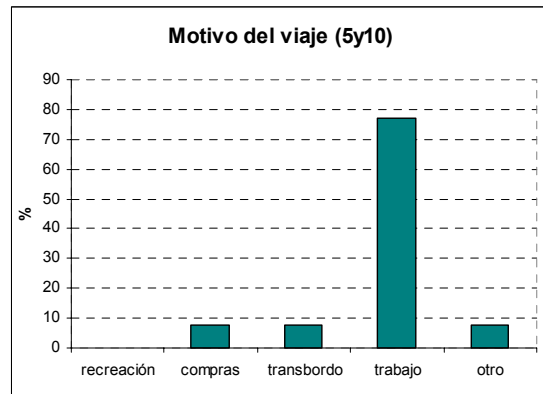
En cuanto al motivo por el cual visitan el sitio, la mayoría manifestó ser porque trabaja allí o bien va en camino a su trabajo y que usan algún modo de TPU (Gráficas 16 y 17); más de la mitad utiliza 2 transportes para trasladarse y considera que el TPU es de regular calidad (Gráficas 18 y 19); finalmente, consideran que el problema del tráfico es muy grave (Gráfica 20).

**Gráfica 15**



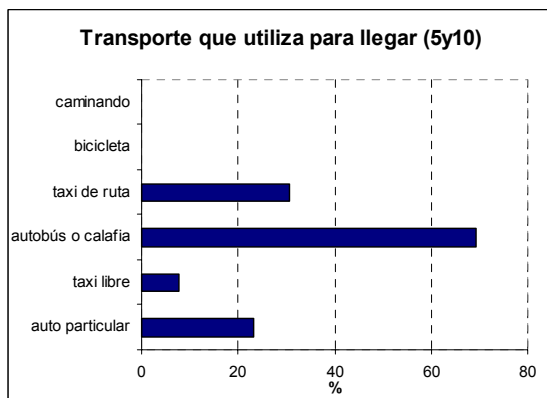
Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 16**



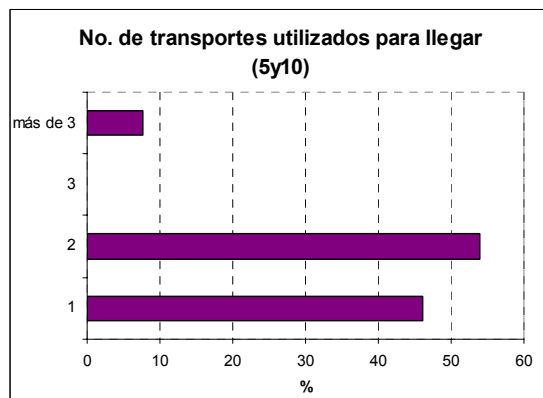
Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 17**



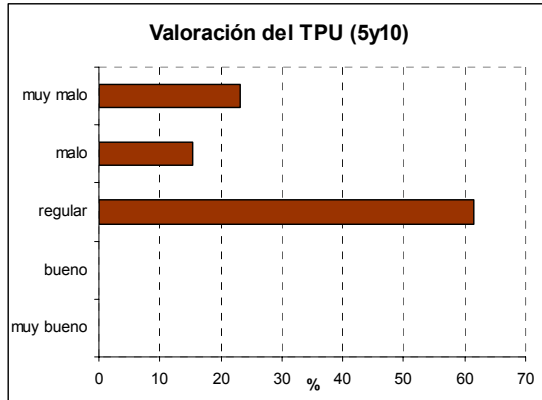
Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 18**



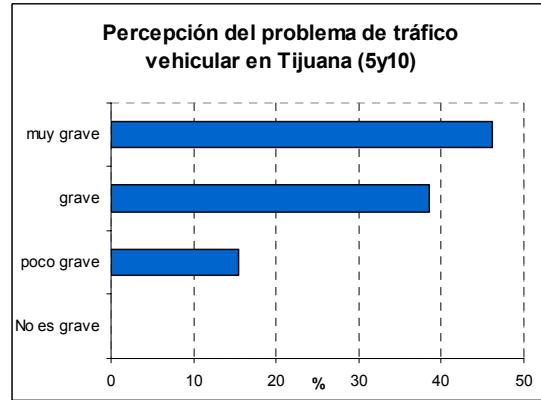
Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 19**



Fuente: Elaboración propia

**Gráfica 20**



Fuente: Elaboración propia

El Crucero “5 y 10” es un espacio de tránsito y consumo, queda de manifiesto que lo que importa es la ganancia económica de todos, de los automovilistas que pierden tiempo de oportunidad, los TPU’s que buscan ganar pasajeros, los comerciantes que salen a la calle para vender y los transportes de todo tipo de bienes. En el cruce “5 y 10” pareciera que todos buscan sacar el mayor provecho económico, la pregunta sería ¿de quién?; de los mismos usuarios que están buscando ese beneficio y sin embargo, pareciera que al igual que a la ciudad –que necesita de este importante cruce para obtener un beneficio económico- le es indiferente el *cómo funciona, el cómo lo viven*.

El hecho de que se trate de un EPU utilizado fundamentalmente para transitar y no para permanecer, no debería implicar que sea un EPU de baja calidad estética por el contrario, un espacio urbano tan importante como este debería reflejar tal importancia en una forma digna dado que es probable que sea el punto de la ciudad por el cual transita más de la mitad de la población de Tijuana.

### 3.3. Conclusiones del capítulo tres

Recordando que para este trabajo el concepto de calidad del EPU va en relación con la capacidad de encuentros personales que en el se propicien, a partir del análisis se concluyó que

los EPU's analizados son de calidad alta, aunque esta calidad no se corresponda con las características físicas del espacio.

Lo anterior deriva en dos conclusiones más:

- a. Las intervenciones en planeación urbana (de imagen y ordenamiento) no son garantía para lograr calidad en el Espacio Público Urbano en Tijuana.
- b. La fragmentación social –una de las deseconomías implícita en la hipótesis de este trabajo- se da principalmente en la separación entre las personas que utilizan el automóvil como medio principal de movilidad y aquellos que utilizan el TPU.<sup>58</sup>

Respecto a la primera conclusión, se explica por lo siguiente: en ambos casos se observó que la calidad del EPU no estuvo en función del grado de ordenamiento del mismo ni de su calidad estética; en el caso de Zona del Río, se notó que paradójicamente, en aquel subespacio (“Sánchez Taboada”) donde los flujos peatonales y vehiculares parecen haberse reconocido y respetado dentro de un contexto –imagen urbana- definido y ordenado, es el que presentó las cualidades más bajas para ser apropiado por la gente. Por el contrario, en el subespacio “Kino” donde la infraestructura para flujos peatonales es de menor calidad, es donde se observó mayor intensidad de uso, diversidad en actividades realizadas y en personas que lo visitan –de distintas edades y grupos socioculturales-.

Lo anterior se atribuye a que estas actividades se concentran alrededor de los equipamientos públicos –centro de gobierno y hospital general- y que los otros dos subespacios están especializados en usos comerciales y de servicios, por lo tanto, sus espacios son privados a excepción de la calle, que está siendo dominada por flujos vehiculares y cuyas dimensiones y estética han sido pensadas en función de éstos y no de la escala humana.

---

<sup>58</sup> Basado en que son las clases media a alta las que mayormente utilizan el automóvil como medio de transporte, a pesar de que esta condición varía en ciudades fronterizas como Tijuana donde el acceso de la población de pocos ingresos a la adquisición de un vehículo de importación usado y barato, sigue considerándose que son las personas con bajos ingresos las que mayormente hacen uso del TPU.

En el caso del Crucero “5 y 10”, aunque este espacio no tuvo su origen en alguna forma de planeación sino que surgió como consecuencia de la intersección de flujos importantes, fue sorprendente encontrar que a pesar de las pobres características estéticas y funcionales del sitio, tanto para el automovilista como para el peatón, así como de la deficiente infraestructura de apoyo para ambos, se califica como un EPU de calidad porque miles de “encuentros” personales tienen lugar diariamente.

En este caso, un espacio comercial y de servicios por vocación, las apropiaciones del EPU son alrededor de estas mismas actividades en las formas de comercio informal que van desde venta de toda clase de artículos, comidas, servicios personales y hasta actividades de comercio formal que salen de sus espacios privados a la calle en busca de sus clientes –flujos peatonales-.

Es en estas formas de apropiación del EPU alrededor de las cuales se produce la interacción personal –al igual que sucedió en los equipamientos públicos de Zona del Río- y los conflictos o disputa por el uso del EPU entre los flujos peatonales y vehiculares parece realmente no importar a los primeros.

En este conflictivo cruce, el cual es identificado por los planificadores de la ciudad como el más problemático e inseguro, ha experimentado intervenciones que intentaron tímidamente ordenar o aminorar los problemas de flujos vehiculares<sup>59</sup>, sin embargo, es notorio que dichas soluciones no consideran en el mismo orden de prioridad a los importantes flujos peatonales que cruzan la zona. Por otra parte, la percepción de los usuarios es buena a pesar de no contar con las condiciones físicas adecuadas; cabe destacar que en esta zona, la diversidad de personas se da en los lugares de procedencia de los mismos, más no en los niveles socioeconómicos.

---

<sup>59</sup> Estas intervenciones, como la construcción del puente vehicular y pasos a desnivel peatonales no pueden ser llamadas “intervenciones de planeación” porque en realidad fueron intentos de soluciones o atenuantes a una compleja situación que involucra no solo a flujos vehiculares de diferentes capacidades –para las cuales fue diseñado- sino importantes flujos peatonales para los cuales el diseño aportó soluciones marginales y de mala calidad.

En cuanto a la segunda conclusión, se pudo observar que en Zona del Río, en los dos subespacios que mostraron menor puntuación en calidad (“Héroes” y “Sánchez Taboada”) atraen a personas con niveles de ingreso medio a alto; el subespacio “Kino” por el contrario mostró atraer a mayor diversidad –relacionado con las actividades generadas por el equipamiento público-.

En lo que respecta al Crucero “5 y 10”, la separación es contraria a la que sucede en Zona del Río; el comercio y servicios de la zona están dirigidos a los usuarios que son aquellas personas que circulan por la zona porque usan TPU<sup>60</sup> y los flujos vehiculares que transitan por la zona regularmente tienen como destino otra zona de la ciudad. Por lo anterior, se deduce que la interacción social que se produce en este EPU es entre aquellas personas que pertenecen a niveles de ingresos similares y hacen uso del TPU, más no con personas de otros niveles socioeconómicos como se produce en el subespacio “Kino” de Zona del Río.

En resumen, los conflictos por el EPU en ambas zonas se dan principalmente por la prioridad que se ha dado en el diseño y construcción espontánea de la ciudad a los flujos vehiculares (Cuadro 20), específicamente por la alta dependencia en los movimientos diarios utilizando el automóvil privado –a causa de un desorganizado y poco eficiente sistema de TPU-.

En general, los espacios destinados a los flujos vehiculares son espacios marginales a los que los usuarios han llegado a acostumbrarse, al igual que al servicio del TPU el cual la mayoría calificó como “regular”. Esto se atribuyó a que las personas no cuentan con alguna experiencia de mayor calidad dado que algunos entrevistados que lo calificaron como malo o muy malo mencionaron comentarios comparativos con su experiencia en otros sitios.

---

<sup>60</sup> Se asume como supuesto para esta conclusión, que el 60% de la población que hace uso del TPU de acuerdo a datos del PDUCEPT-2001-2006 tiene ingresos bajos, tomando en cuenta que más del 50% de la población de Tijuana tiene ingresos de 0 a 5 s.m (Programa Sectorial Estatal de Vivienda). Se reconoce que de acuerdo a la condición de ciudad fronteriza, la adquisición de vehículos a bajo precio pone al alcance de este sector de población la posibilidad de adquirir un automóvil, sin embargo, no se contó con datos específicos que soportaran este argumento por lo que las conclusiones de esta tesis consideran que en general aquellos que poseen un automóvil en mayoría pertenecen a los sectores medio a alto.



**Cuadro 20. Conflictos por el EPU en Zona Río y Crucero “5 y 10”**

<b>EPU valorado</b>	<b>Tipo de Espacio</b>	<b>Urbanismo</b>	<b>Organización del Espacio</b>	<b>Conflictos Dominantes</b>	<b>Gestión de los conflictos</b>
<b>Zona del Río</b>	Colectivizado	Funcionalista	Multifuncional (actividades comerciales, servicios diversos y áreas habitacionales)	EPU dominado por flujos vehiculares  Carencia de infraestructura o equipamiento que permita continuidad y seguridad a flujos peatonales (cruces a desnivel, paraderos, andadores continuos, etc)	La calle es dominada por flujos vehiculares.  Población se ha apropiado y hecho públicos espacios privados (plaza comercial)
<b>Crucero “5 y 10”</b>	Colectivizado /Negociado	Funcionalista/ Popular Informal	Multifuncional (actividades comerciales, servicios diversos y áreas habitacionales)	EPU (calle) dominado por flujos vehiculares.  EPU para peatones marginal (imagen urbana deteriorada)  Carencia de infraestructura o equipamiento que permita continuidad y seguridad a flujos peatonales	Se presentan soluciones que privilegian los flujos vehiculares sobre peatonales y sacrifican EPU peatonal.  Las formas de apropiación del EPU peatonal (comercio informal) propician la interacción de las personas, a pesar de las condiciones.

Fuente: Elaboración propia.

#### **CAPITULO 4**

##### ***Opinión de actores clave con relación al EPU, TPU y TP: del Tijuana que se tiene al Tijuana que se quiere.***

En esta sección se plantea la reflexión acerca de la postura que los actores con mayor poder<sup>61</sup> de toma de decisiones sobre las acciones que construyen la ciudad mantienen acerca de los temas del EPU, TPU y TP.

El capítulo se divide en cuatro secciones: en la primera se proporciona el marco general que incluye una revisión de las políticas públicas que han prevalecido en las ciudades de la Frontera Norte y cómo se han traducido en las prioridades de aplicación del gasto del Estado. Para este efecto se tomaron como referencia investigaciones previas acerca de los temas mencionados a partir de lo cual se infirieron las prioridades de atención de éste hacia los requerimientos urbanos.

En la segunda parte se habla sobre la política de vivienda que se tomó como base para contrastar las respuestas de los entrevistados con parte de la realidad que viven la ciudad; en la tercera sección se presentan los resultados e interpretaciones de las entrevistas realizadas a actores involucrados en la toma de decisiones inmobiliarias y públicas y finalmente las conclusiones del capítulo.

Conocer las opiniones y percepción de los mismos actores que han producido las políticas y están actuando en la construcción física de la ciudad y que opinión tienen acerca del EPU, el TPU y el TP, así como la percepción de cómo éstos influyen en la vida de la sociedad tijuanaense, es importante para complementar lo observado en el análisis del capítulo tres; con las entrevistas se buscó también conocer cuál es la imagen que tienen de la forma en que la ciudad ha sido construida y de la visión que tienen de ella hacia el futuro.

Se logró entrevistar a nueve actores dentro de los ámbitos público político (dos diputados locales); público técnico de las áreas de desarrollo urbano y desarrollo económico (tres

---

<sup>61</sup> Los actores que intervienen en la producción de la ciudad son la propia sociedad civil, el estado y el sector privado. Los dos últimos representan a los que se ha definido en este trabajo como los actores con mayor poder.

funcionarios, dos de orden municipal y uno estatal); sector privado (tres desarrolladores inmobiliarios de las compañías PROMOCASA, El Florido y URBI); y un académico de la Universidad Autónoma de Baja California que desde las ciencias sociales investiga procesos urbano-sociales y en el pasado se ha desempeñado como funcionario público a cargo de un comité de planeación municipal (COPLADEM Mexicali).

El criterio de selección de dichos actores fue la influencia desde sus posiciones para elaboración de políticas y la toma de decisiones sobre los proyectos de gran impacto urbano, desde la planeación, diseño y asignación de recursos. De las entrevistas realizadas, resultan de especial relevancia las opiniones de los desarrolladores inmobiliarios, puesto que la ‘visión’ que dicen tener no está siendo llevada a la realidad en los desarrollos que han impulsado construir.

Una vez con el conjunto de opiniones, se procederá a contrastarlas con la forma en que en la realidad han estado plasmándose en políticas y decisiones, para lo cual, se tomó como base el revisar la política de vivienda que ha venido funcionando en el estado puesto que ésta refleja claramente la postura que el sector público ha tomado al respecto a la construcción de mayor espacio urbano y la forma en que los desarrolladores inmobiliarios conciben que debe ser atendida esta necesidad tiene una gran influencia en la forma en que la ciudad se está produciendo, el cómo se organiza el espacio urbano y especialmente en la forma en que se generan las necesidades de movilidad (generación de viajes), el cómo se resuelven estas necesidades y cómo se construye en espacio público urbano.

#### **4.1. Políticas públicas y prioridades del estado en la Frontera Norte de México.**

Para conocer las políticas públicas detrás de la lógica de inversión y gasto que ha predominado en las ciudades de la Frontera Norte de México -por lo menos hasta 1990- se tomó como referencia el análisis realizado por Mario Herrera (1989) a las políticas que se instrumentaron en esta zona en el periodo de 1848 a 1989.

De acuerdo a Herrera, la visión de la frontera que el gobierno central mantuvo durante este periodo ha sido determinada por el nacionalismo. Dicha visión concebía a la región fronteriza como un área periférica, desintegrada socialmente y débil a la cual había que reforzar y hacer independiente.

Hasta 1989 seis programas fueron instrumentados en esta zona<sup>62</sup>, de los cuales el programa de maquila es considerado por este autor como el único realmente exitoso en términos de los resultados obtenidos con respecto a los objetivos planteados.

El objetivo de todos estos programas fue el impulso al desarrollo económico y la búsqueda de la ‘integración’ de las actividades económicas de la frontera a la economía nacional; por ello, se aplicaron medidas de carácter macroeconómico, como subsidios fiscales a sectores clave, una versión regional del modelo de sustitución de importaciones con la finalidad de proteger el mercado fronterizo para los productores nacionales no fronterizos, etc.

Ahora bien, el crecimiento económico de la zona no se reflejó en términos de inversión y gasto en servicios públicos urbanos. El auge económico trajo crecimiento del empleo, mejor ingreso y por lo tanto, mayor atracción de flujos migratorios, lo cual trajo junto a la actividad maquiladora, una rápida y creciente demanda de infraestructura urbana que no podía ser satisfecha por las finanzas locales –hay que recordar que la descentralización de las finanzas públicas en algunas ciudades del país continúa dándose solo en el discurso-.

Con relación al ingreso y gasto en las ciudades de la Frontera Norte de México, Tonatiuh Guillén (1990) y Eduardo Zepeda (1992) realizaron análisis relativos a las finanzas públicas en la región. Este último menciona que en 1975 solo el 12% del gasto en los estados de la Frontera Norte se destinaba a obra pública -porcentaje que se mantuvo más o menos constante hasta 1986- aumentando solo a 20% para 1989 (muy por debajo del promedio nacional). Por otra parte, los

---

<sup>62</sup> Dentro de los que destacan la declaración de Zona Libre Comercial, Programa de Industrialización Fronteriza o Programa de Maquila (1965) y el Programa de Promoción Económica de la Franja Fronteriza y Zonas Libres (1971) -que constó de seis subprogramas en un intento de dar congruencia a sus predecesores, por lo cual incluyó entre ellos una extensión del programa de maquila-

estados fronterizos destinan en promedio el 60% a gastos administrativos lo cual también se encuentra por encima del promedio nacional.

Baja California en 1975 fue el segundo estado en asignar menor gasto a la obra pública y en 1980 y 1986 fue el que menos asignó (con valores menores al 10%); por el contrario, en estos tres años asignó entre el 54.7 y 78.2% a gasto administrativo (Zepeda, 1992). Lo anterior fue a pesar de que los gastos en obra pública en estos estados fueron mayores que el nacional.

En cuanto al caso específico de Tijuana, en el periodo de 1986 a 1989 fueron asignados grandes cantidades de recursos para la construcción de infraestructura vial y en segundo término a la expansión de servicios públicos básicos (Guillén, 1990). Sin embargo, estas grandes inversiones han sido tardías respecto del explosivo crecimiento de la ciudad -situación que no ha sido exclusiva de Tijuana sino común en las ciudades fronterizas, las cuales no han logrado satisfacer las demandas de servicios públicos elementales para la población, ni sus necesidades de suelo y vivienda-. Lo anterior es **llamado por Guillén “la paradoja” pues existe un evidente crecimiento económico y a su vez incapacidad del Estado para proporcionar las condiciones de vida urbana adecuadas a la población.**

Guillén destaca que en las políticas de asignación y distribución “...se ha dado prioridad al ingreso y no a la calidad de vida, tanto por la población [...] pero, sobre todo, por la acción gubernamental...”, situación que se puede asumir continúa siendo similar si se toma como referencia que en 2002 se detectó en Baja California más del 50 por ciento de la población (con ingresos de hasta 5 s.m.) se encontraba en necesidad de tener una vivienda.<sup>63</sup>

Esto significa que en busca de cumplir con su objetivo de procuración de bienestar social y ante la necesidad de eficientar y aplicar eficazmente los recursos, el Estado continúa manteniendo su atención en la provisión de suelo para vivienda y servicios públicos básicos, así

---

<sup>63</sup> Del cual aproximadamente el 65% de la demanda en el sector mencionado se localizaba solo en el municipio de Tijuana. “Programa Sectorial Estatal de Vivienda”, 2002.

como la búsqueda de mejorar o mantener los niveles de ingreso, **aunque esto no sea suficiente para el desarrollo humano de los habitantes de la ciudad.**

Atender lo anterior mantiene al Estado ‘distraído’ del planteamiento de políticas públicas con visión integral y de más largo plazo, como sería la búsqueda de una mejor calidad de vida y bienestar social fomentando el desarrollo humano mediante instrumentos cuyo beneficio a la población pudiera ser indirecto, o bien, no palpable en el corto plazo pero que sin embargo, influyen en la percepción e identidad de la población, lo cual en el largo plazo genera ambientes sociales más sanos y por tanto propicios para el desarrollo no solo humano, sino que mantienen la sostenibilidad del desarrollo económico.

#### **4.2. El papel de los sectores público y privado en la construcción de la ciudad**

El tema de la vivienda además de estar relacionado con una de las dos políticas sociales principales que tienen la atención del gobierno en Baja California, está vinculado con la incorporación de grandes superficies de suelo a usos urbanos, ya sea de manera formal o informal. Buscando atender la alta demanda en este rubro, dadas las altas tasas de crecimiento poblacional, el gobierno estatal instrumentó a partir de 2002 el Programa Sectorial Estatal de Vivienda (PSEV)<sup>64</sup> promovido principalmente dentro del seno del Consejo Estatal para la Promoción de la Vivienda en Baja California A.C., (COPROVI).<sup>65</sup>

El PSEV fue concebido para ser un instrumento que estableciera acciones específicas, actores responsables, recursos y plazos necesarios para combatir el rezago de vivienda que

---

<sup>64</sup> Derivado de la política nacional de ordenamiento territorial, así como de atención a las necesidades de vivienda de los sectores con menores ingresos en el país, en el Plan Estatal de Desarrollo 2001-2007 del Estado de Baja California se estableció como objetivo principal en materia de Vivienda y Reserva Territorial el “...promover, gestionar e incentivar la oferta diversificada de vivienda de calidad, así como reservas de suelo de acuerdo a políticas de ordenamiento territorial, con una visión de elemento detonador del desarrollo económico y social, en coordinación de los tres órdenes de gobierno...”.

<sup>65</sup> El COPROVI fue establecido en Baja California en el año 2000 con el objetivo de “...promover y Coordinar acciones para la promoción de vivienda de todo tipo en el Estado; entre entidades y organismos descentralizados del sector público y del sector privado...” así como “...asumir el liderazgo en la promoción de vivienda en el Estado, convocando a las principales instancias públicas y privadas a sumar esfuerzos en materia de vivienda, dentro de un esquema de coordinación institucional, en donde se desarrollen políticas y programas con una visión de mediano y largo plazo...”

prevalecía en los 5 municipios del estado, así como detectar las demandas anuales. El insumo principal para su elaboración fue el *Estudio para identificar la demanda y rezago de vivienda en el Estado de Baja California*<sup>66</sup> realizado durante el 2001, con el cual se pudieron conocer las condiciones del mercado inmobiliario, del cual se identificó que había un rezago de atención hacia el sector de población con ingresos menores a 5 salarios mínimos días (de más del 50%), los cuales a pesar de cotizar en INFONAVIT no tenían acceso a esquemas crediticios.

El PSEV estableció que para atender el rezago y la demanda anual, era necesario producir en Baja California un promedio de 45 mil acciones de vivienda al año y para lo cual define 13 subprogramas estratégicos, de entre los cuales destacan aquellos que se refieren al fomento del financiamiento, la desregulación y actualización normativa en materia de vivienda; al desarrollo de suelo urbano apto y al desarrollo de esquemas subsidiarios y en combinación con financiamientos especiales para el sector de población que percibe de 1.5 a 2.5 salarios mínimos diarios.

Para la instrumentación de la política de vivienda el COPROVI ha sido un mecanismo importante al ser el espacio de interlocución de los actores con poder; cuenta con un Coordinador Ejecutivo que adquiere el papel de gestor/mediador entre los intereses públicos y privados; los desarrolladores de vivienda representan la oferta en el mercado de la vivienda y son los actores más influyentes en la definición del tipo de producto a ofertar, acorde a lo que les pueda proporcionar mayor eficiencia, productividad y ganancias.

Los desarrolladores de vivienda son los actores que ‘materializan’ en la ciudad las acciones planteadas en el PSEV, conjugando capacidades para alcanzar los objetivos de producción de vivienda para los distintos sectores a atender; para lo anterior, se plantean en el seno del Consejo las necesidades de crédito, de inversión en infraestructura, desregulación, etc, donde son analizadas y se resuelve en consenso cómo y quiénes serán los responsables de darles seguimiento.

---

<sup>66</sup> Realizado por la empresa *Explora, Investigación Estratégica*.

Por su parte, el sector público está representado en sus tres órdenes de gobierno por el Gobernador del Estado –preside el Consejo-, los gobiernos municipales (por sus entidades encargadas del desarrollo urbano) y el gobierno federal (representado por el INFONAVIT y SEDESOL). El papel del gobierno del estado es fungir como entidad normativa y gestor ante los otros órdenes de gobierno e instituciones financieras para acceder a los créditos necesarios para la construcción de viviendas; otra de sus funciones es coordinar la planeación e inversión del sector infraestructura para lograr detonar el desarrollo de suelo apto.

Para atender a la población objetivo el INFONAVIT ha venido modificando tanto sus reglas como esquemas de financiamiento para que este sector de población pueda acceder a un crédito para adquisición de vivienda. A través del mecanismo de redefinición de cajones de financiamiento<sup>67</sup> el Estado ha logrado ir cumpliendo el objetivo de *diversificación de la oferta* de vivienda, ya que los desarrolladores de vivienda se han visto obligados a replantear los productos ofertados, así como a dirigir sus esfuerzos al sector menos atendido del mercado.

Sin embargo, en la mayoría de los casos, la respuesta a este ajuste en los financiamientos va en detrimento de la calidad en materiales de construcción o bien en el sacrificio de metros cuadrados en la superficie de las viviendas.

Por otra parte, el gobierno ha puesto énfasis en atender al sector de población detectado como el más desprotegido en materia de vivienda (del de 1.5 a 2.5 salarios mínimos), el cual, dada su condición económica no puede acceder a ningún esquema crediticio. En este sentido, el Estado ha asumido su papel de ‘estado protector’, fundamentado en su racionalidad social que es buscar el bienestar de aquellos que no están en condiciones de procurarse una mejor calidad de vida; se han focalizado los programas a través de esquemas de combinación de recursos de los tres órdenes de gobierno, y especialmente a través de las inmobiliarias estatales.

---

<sup>67</sup> Actualmente existen: Vivienda Tradicional, Vivienda Tradicional Bajos Ingresos, Cofinanciamiento y Vivienda Económica. Antes se financiaba mayormente Vivienda Tradicional.



***La política de vivienda en Baja California: del éxito cuantitativo al cualitativo.***

Con la instrumentación del PSEV en cuatro años se logró un incremento general de 60% en la oferta de vivienda (para todos los sectores), del cual, el 75% ha sido específicamente en el sector objetivo de la política de gobierno (el de menos de 5 s.m.).

A partir de 2002 la oferta anual de vivienda se ha ido incrementando<sup>68</sup> y aproximadamente 50% de las acciones de cada año han sido destinadas a la atención del sector de población objetivo del PSEV. Otro de los beneficios obtenidos –según la lógica del Estado- y de carácter social, es un mejoramiento en la calidad de vida de la población, que puede ser interpretado como un aumento en la riqueza patrimonial de la gente, al tener acceso a una vivienda propia; sin embargo, este argumento es muy cuestionable al encontrar ejemplos del estado de las viviendas y fraccionamientos al cabo de unos años como ampliaciones, invasiones de vía pública –autos abandonados, cierre de calles, etc-, conflictos viales –y sociales derivados de los mismos- por incrementos en los flujos derivados de actividades comerciales y servicios en áreas definidas como habitacionales, etc.

Se puede decir que la aplicación de las estrategias y acciones definidas en el PSEV han logrado los objetivos esperados en números agregados<sup>69</sup>, sin embargo, es necesario observar por separado el cumplimiento de metas en cada municipio y principalmente las características físicas de los desarrollos habitacionales y la forma en cómo las grandes extensiones de suelo que ocupan se han integrado a la ciudad.

---

<sup>68</sup> Aproximadamente 29 mil acciones en 2002; 39 mil en 2003; 50 mil en 2004; y para 2005 se ha puesto como meta alcanzar a producir 55 mil acciones. Fuente: SIDUE, Dirección de Vivienda y Reserva Territorial, Marzo 2005.

<sup>69</sup> La demanda de vivienda que se había identificado en los municipios de Mexicali, Ensenada y Tecate ha sido satisfecha e incluso superada; por otro lado, a pesar de haberse identificado que la mayor demanda se ubicaba en los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito, a la fecha existe en el primero un rezago de 20 mil 579 viviendas para el sector que percibe menos de 5 salarios mínimos, con respecto a lo que de acuerdo al PSEV tendría que haberse atendido en los últimos 4 años, lo que equivale aun rezago aproximado de 44 por ciento en relación con las metas establecidas. A lo anterior habrá que sumar la demanda anual adicional -un promedio de 15 mil nuevas viviendas para el mismo sector de población-.

Las soluciones urbanísticas para integrar grandes extensiones de suelo que albergan altas densidades de población, son concebidas como bloques aislados unidos o conectados a la ciudad por una o dos vialidades principales. Los fraccionamientos son diseñados sin considerar el establecer un vínculo adecuado con el resto de la ciudad ni los futuros viajes que se generarán dadas las necesidades que estos nuevos habitantes tendrán; mucho menos se plantea aportar propuestas de planeación o integración a un sistema de transporte público y son los propios transportistas quienes “resuelven” satisfacer esta futura demanda bajo los esquemas ya conocidos.

Las soluciones a la movilidad se puede observar en la ciudad que éstas son dejadas en manos de los futuros habitantes de estos desarrollos habitacionales; los fraccionamientos son diseñados “hacia adentro” –regularmente con un solo acceso por una vialidad primaria-, con altas densidades, sin suficiente equipamiento urbano –parques, plazas, áreas comerciales- y sin propuestas de integración al sistema de transporte público urbano. La falta de equipamiento genera mayor número de viajes “hacia fuera”, donde se encuentran escuelas, trabajos, áreas comerciales, etc. y la falta de oferta de transporte público urbano induce a que la solución de la movilidad sea el uso del automóvil privado.

Por su parte, la política de vivienda ha centrado su subprograma de mejoramiento tecnológico la experimentación con sistemas constructivos no tradicionales, sin mencionar el mejoramiento de los diseños urbanísticos ni de búsqueda de alternativas de sistemas de transporte público.

En resumen, son dos los grandes temas aún pendientes por atender en la política de vivienda en Baja California: **el mejoramiento de las características cualitativas de las viviendas y resolver la movilidad de las personas que habitan estos nuevos fraccionamientos.**

#### **4.3. Visión de la función del transporte y los espacios públicos urbanos en el desempeño de la ciudad. Opinión de actores clave.**

Acercas de la **imagen actual de la ciudad** que los actores entrevistados tienen es positiva aunque con un alto grado de conflicto; la primera reacción acerca de cual es la imagen actual de la ciudad fue negativa, sin embargo, al ir desarrollando sus respuestas se descubrió una imagen positiva, determinada en gran parte por un sentimiento de identidad y arraigo. Cabe destacar que la mayoría de los entrevistados son nacidos y radicados en Tijuana o bien han trabajado la mayor parte de su vida en ella, lo que supone gran carga subjetiva con relación a su ‘amor’ por la ciudad.

Sólo uno de los entrevistados tuvo una opinión imparcial reconociendo fortalezas y debilidades actuales de la ciudad; seis de las respuestas iniciales fueron negativas, pero no congruentes al describir la ciudad en adjetivos; y dos fueron totalmente positivas.

En todos los casos, este conflicto entre la ‘realidad física’ y la ‘realidad mental’ que cada uno tiene se pudo deducir al pedirles que mencionaran cinco adjetivos que describieran a Tijuana. En cuanto a la respuesta a la pregunta sobre ¿cuál es la imagen actual que tiene sobre la ciudad? Se puede resumir de la siguiente forma:

*Tijuana es una ciudad descuidada en infraestructura, con recursos mal distribuidos, desordenada, con poca calidad de vida, es el resultado de la acumulación de rezagos, donde abunda la ilegalidad, que carece de una propuesta que la dirija a un solo objetivo, pero es también una ciudad llena de oportunidades, dinámica, emprendedora, una de las ciudades más importantes del país y cuyo cualidad principal radica en su capital humano.*

La ‘realidad física’ queda de manifiesta en la primera parte donde están implícitas características de la ciudad, en tanto, la ‘realidad mental’ se proyecta hacia el futuro, a partir de las cualidades subjetivas y no palpables, como se puede notar en los adjetivos que utilizaron para describirla y las veces que éstos fueron repetidos (Cuadro 4.1).

Como se puede observar, los adjetivos negativos más mencionados están relacionados con características de imagen urbana y aquellos impresos en el imaginario urbano. Los positivos

se relacionan con cualidades que pueden ser agrupadas en aquellas que tienen que ver con la sociedad, las que derivan de su localización geográfica y las derivadas de la combinación de cualidades.

**Cuadro 4.1 Tijuana en adjetivos**

Positivos		Negativos		Ambiguos	
<b>Sociedad</b>		<b>Físicos (imagen urbana)</b>			
Pujante	1	Caótica	3	Compleja	1
Acogedora/hospitalaria	2	Desordenada	4	Impresionante	1
Regionalista	1	Mal planeada	1	Cosmopolita	1
Noble	1	Deteriorada	1	Polifacética	1
Luchadora	1	Fea	1		
Dinámica	2	Sucia	2		
Flexible/fácil de adaptarse	1				
Diversa	1				
<b>Localización</b>		<b>Mentales</b>			
Buen Clima	1	Perversa	1		
Bien localizada	1	Terrible	1		
Con recursos	1	Insegura	3		
<b>Otros</b>		Incomprendida/mal juzgada	2		
Con potencial	2				
Importante	2				
Oportunidades	3				
Atractiva	3				
<b>TOTAL de veces mencionado</b>	<b>23</b>		<b>19</b>		<b>4</b>

El adjetivo más mencionado fue ‘desordenada’, seguido por ‘caótica’, ‘insegura’, ‘atractiva’ y ‘con oportunidades’. En resumen los adjetivos positivos superaron a los negativos a los cuales se pudieran sumar aquellos que tanto pueden ser interpretados como una cualidad o un defecto, y por lo tanto, se llegó a la conclusión de que estos actores son realistas al reconocer los problemas que la ciudad tiene, a pesar de los cuales mantienen una **actitud positiva** a partir del potencial que perciben.

#### **Imagen futura de la ciudad (a 20 años)**

Es este punto volvió a manifestarse el conflicto en la congruencia entre la mayoría de las respuestas sobre la imagen de la ciudad. Solo las dos opiniones positivas fueron coincidentes en

la imagen actual, los adjetivos que otorgaron y la imagen a futuro; uno de los entrevistados cambió su visión negativa actual por una positiva para el futuro; el resto de los entrevistados que en un principio manifestaron una visión negativa -que luego contradijeron con los adjetivos otorgados- regresaron a la postura inicial, augurando un futuro difícil para la ciudad y haciendo hincapié en que este escenario se daría en caso de continuar con la tendencia actual y no realizar ninguna intervención.

Tres de los actores entrevistados mencionaron la oportunidad que representa para ordenar a la ciudad la actual construcción del Blvd. 2000. La apertura de nuevas vialidades que conectarán con éste boulevard -en opinión de uno de los entrevistados- dará la oportunidad de la consolidación de subcentros.<sup>70</sup>

En resumen, la visión de la Tijuana del futuro se podría resumir en dos escenarios (Cuadro 4.2) que pudieron formularse a partir de sus respuestas, se entiende que es claro para los entrevistados hacia donde se dirige la ciudad con la actual forma de construirla, dentro de la cual también distinguen la imperante necesidad de establecer un orden, vislumbrando que éste pudiera darse a partir de la nueva infraestructura vial regional. Reconocen también la necesidad de que “alguien” intervenga y marque el nuevo rumbo o forma de ‘hacer ciudad’, acerca de lo cual algunos de ellos se refieren en sus propuestas para mejorar la calidad de vida de la ciudad; en el escenario 2 nuevamente se plasma la visión positiva, aunque no queda claro aún cómo imaginan que esto se logrará.

---

<sup>70</sup> El Ing. Luis López Moctezuma del Fideicomiso El Florido o Submetrópoli Tijuana, la ciudad debe consolidarse en cuatro subcentros que satisfagan la mayoría de las necesidades de la población que se localice en ellos, para que se disminuyan sus movimientos hacia el centro de la ciudad. Estos cuatro subcentros para él serían: El Casco Viejo de la ciudad, Este, Santa Fe y Sur-conurbado con Rosarito.

**Cuadro 4.2 Escenarios a 20 años**

<p><b>Escenario 1.</b> <b>Con la actual tendencia</b></p>	<p><b>Escenario 2.</b> <b>Aprovechando las oportunidades y creando un parteaguas en la forma de “hacer ciudad”</b></p>
<p><i>Una ciudad con un futuro difícil por el abastecimiento de agua, continuando con altas tasas migratorias, desintegrada socialmente como consecuencia de las condiciones reducidas de la vivienda y la falta de espacios verdes, con mucha demanda de todo tipo de infraestructura y servicios urbanos, mucho más congestionada, extendida, complicada y con muchos más rezagos acumulados que no podrán ser atendidos.</i></p>	<p><i>Una ciudad más ordenada a partir de la oportunidad que brindó el Blvd. 2000 con mayor y mejor infraestructura; continúa siendo un polo de desarrollo económico y por lo tanto atractora de flujos migratorios; con una gran riqueza cultural a partir de la diversidad que la integra.</i></p>

**Principales problemas urbano-sociales**

Se preguntó a los actores entrevistados cuáles son los principales problemas de la ciudad que afectan a la sociedad, con el objeto de conocer en que nivel en sus prioridades se ubican los temas relacionados con la producción y función del EPU y aquellos que tienen que ver con la movilidad (TPU y TP).

Los problemas que fueron mencionados se priorizaron por la cantidad de actores que los mencionaron (Cuadro 4.3); de acuerdo con esto, la principal problemática urbano-social que enfrenta la ciudad de Tijuana tiene que ver con la disponibilidad de suelo apto para el desarrollo urbano, en donde se mencionó el alto costo del suelo (dada su escasez y la especulación del mercado); y los asentamientos irregulares (tanto aquellos en zonas que aunque aptas, se encuentran en incertidumbre sobre la tenencia de tierra, como aquellos asentamientos en zonas de riesgo).

En segundo término de prioridad se considera lo relacionado con la infraestructura del agua, desde su abastecimiento hasta el uso. En tercer sitio, se ubicó el tema de la movilidad, preocupándoles el creciente tráfico vehicular y consiguiente congestionamiento; también consideran que la infraestructura vial se encuentra muy deteriorada y es insuficiente.

En cuarto término, entre otros problemas, se mencionó a la infraestructura de transporte y la carencia de ‘espacios verdes’ –término que fue comúnmente utilizado para definir espacios

recreativos o de convivencia-. En este mismo nivel de prioridad ubicaron el tema de la vivienda de interés social que actualmente ha proliferado en la ciudad, preocupándoles el efecto que el reducido tamaño de las mismas pueda tener en el desarrollo humano de las familias que las habitan, así como las altas densidades de los nuevos desarrollos habitacionales que no cuentan con espacios comunes suficientes para la convivencia y recreación familiar.

Uno de los actores, relacionó lo anterior con la pérdida de valores sociales, así como de orden urbano, siendo su opinión que la situación anterior está o estaría contribuyendo en el mediano y largo plazo en la descomposición social, manifestándose en mayores casos de alcoholismo y drogadicción entre jóvenes, lo que en el largo plazo se percibe como inseguridad.<sup>71</sup>

**Cuadro 4.3 Problemas Urbano-Sociales de Tijuana**

<b>Problema</b>	<b>No. de menciones</b>
Costo de tierra / Asentamientos irregulares	4
Agua (abastecimiento, manejo, uso)	3
Tráfico / Congestionamiento / Infraestructura vial insuficiente	3
Densidad – tamaño reducido de vivienda	2
Alta tasa de crecimiento poblacional	2
Infraestructura de transporte insuficiente	2
Carencia de espacios verdes	2
Inseguridad	2
Pérdida de valores / Orden Urbano	1

#### ***Opinión sobre los medios de transporte (Auto y TPU)***

Se preguntó a los entrevistados su percepción acerca de los medios de movilidad que existen en la ciudad y en qué grado estiman existe una dependencia en su uso.<sup>72</sup> Con respecto al uso del automóvil, solo uno respondió que consideraba que existía una dependencia BAJA - arguye que su uso es la repetición de un estilo de vida norteamericano- y el resto opinó que existe una dependencia fel automóvil ALTA a MUY ALTA.

<sup>71</sup> Entrevista con Lic. Roberto Gallego, Diputado del Congreso del Estado. 12 de mayo de 2006.

<sup>72</sup> Como escala para estimarlo se les proporcionó el criterio de: muy baja, baja, alta y muy alta.

Lo anterior es atribuido en primer lugar a la baja calidad del TPU y en segundo término al nivel de ingreso de la población relacionado con tener acceso a la compra de vehículos baratos de segunda mano que pueden ser importados de los Estados Unidos –situación característica de las ciudades fronterizas-.

En cuanto al TPU, cuatro consideran que existe una dependencia MEDIA, cuatro la consideran ALTA y uno MUY ALTA. De acuerdo a sus opiniones, estiman que entre el 30 a 40% de la población utiliza algún medio de transporte público urbano, el cual como se mencionó anteriormente perciben como ineficiente, de baja calidad y mal planeado.

En cuanto a los obstáculos que enfrenta el TPU para ser mejorado destacaron los intereses económicos que existen detrás de su manejo, así como la falta de voluntad política para intervenir. (Cuadro 4.4)

**Cuadro 4.4 Obstáculos que enfrenta el TPU**

<b>Factor</b>	<b>No. de menciones</b>
Intereses económicos	3
Falta de voluntad política	3
Intereses políticos	2
No viabilidad financiera de los proyectos	1
Topografía de la ciudad	1
Vicios antiguos	1

#### ***Opinión sobre el papel, función y calidad del EPU***

Sobre el tema del Espacio Público Urbano, primero se buscó conocer que función atribuyen estos actores al mismo; posteriormente, se les pidió calificar la calidad del EPU de Tijuana con base a la definición previamente realizada por ellos y finalmente se les preguntó si consideran que los medios de movilidad influyen en la definición, construcción y calidad del EPU y por qué lo consideran así.

Los entrevistados coincidieron en que la función del EPU es una función social muy importante para el desarrollo humano. Sus respuestas se resumen en los siguientes puntos:



- Es importante para el tejido social y comunitario
- Sin ellos la ciudad está ‘condenada’ a no tener ‘orden social’
- Esencial para el desarrollo humano, socializar y convivir
- Incentiva el arraigo
- Fortalece la cohesión social
- Para la recreación de niños y jóvenes

Con respecto a las características que el EPU debe tener para cumplir con lo anterior, mencionaron las siguientes: debe ser armonioso, producir bienestar, ser amplio, limpio, iluminado, con suficientes áreas verdes y con circulaciones definidas para peatones y vehículos, que no impliquen riesgos para el primero.

En cuanto a la **calidad del EPU en Tijuana, en general fue calificado como pobre e insuficiente**. Los adjetivos más utilizados para describirlo fueron: malo, sucio, limitado. Entre las causas que han propiciado esto, se mencionó que el acelerado crecimiento de la ciudad no ha permitido prestar atención al adecuado desarrollo de EPU –lo cual se relaciona con el origen irregular de más de la mitad de la ciudad-. También destacaron el mal estado de gran parte de la infraestructura vial, y en dos casos, se mencionó la diferenciación entre zonas en cuanto a la calidad que presenta el EPU, poniendo como un buen ejemplo la Zona del Río, que sin embargo es insuficiente para satisfacer las necesidades de toda la población de la ciudad.

### ***Problemas principales que produce el automóvil***

Por lo que respecta a reconocer las implicaciones que tiene el uso del automóvil, la percepción de los actores entrevistados es homogénea. La mayoría coinciden en que el mayor problema que produce el uso del automóvil tiene que ver con la calidad del medio ambiente (Cuadro 4.5). Uno de los entrevistados fue más allá, mencionando que el uso del auto incide en el gasto público en el mediano y largo plazo, puesto que la salud de los habitantes se verá mermada

por la contaminación y el estrés causado por el tráfico vehicular y congestionamientos, sumado al gasto tradicional en mantenimiento a la red vial causado por el desgaste.

**Cuadro 4.5 Problemas que produce el uso del automóvil**

<b>Problema</b>	<b>No. de menciones</b>
Contaminación	6
Congestionamiento	5
Estrés	4
Pérdida de horas/hombre	3
Incremento de gasto público (por mantenimiento vial y atención a problemas de salud derivados de la contaminación)	3
Accidentes	2
Mayor consumo de energéticos	1

### ***Equidad y Justicia Social***

En el discurso teórico, la existencia de espacio público urbano y buenos sistemas de transporte público urbano son relacionados con la materialización de una ciudad verdaderamente democrática accesible para quienes la habitan. La definición de lo público lleva implícita la búsqueda de justicia social, por lo cual se consideró importante explorar la percepción de los entrevistados sobre los temas de equidad y justicia, preguntándoles si consideraban a Tijuana como una ‘ciudad accesible y justa’.

En cuanto a la accesibilidad, dos terceras partes de los entrevistados consideran que NO es accesible, principalmente debido a las condiciones topográficas que han determinado la estructura vial, lo que conjugado con el origen irregular de la ciudad, ha dado como resultado zonas inaccesibles tanto para el TPU como para servicios urbanos.

Acerca de si consideran a Tijuana una ciudad ‘justa’, la mayoría de las respuestas fueron negativas, sin embargo, hubo respuestas interesantes en este sentido que vale la pena mencionar. El Arq. Salvador González, del grupo URBI respondió que SI es una ciudad justa, agregando “...cada ciudad tiene lo que se merece...”; por su parte, la Arq. Ana Elena Espinoza, directora de IMPLAN reconoce tácitamente que NO lo es, diciendo que “...ninguna ciudad lo es en el capitalismo...”; similar a su respuesta, fue la del C.P. Octavio Corona, Secretario de Desarrollo

Económico del Ayuntamiento de Tijuana, quien reconoce que NO es accesible pero dice “...somos como otras ciudades...”. Por otro lado, el Ing. Mario Arreola, director del grupo GEO y el Ing. Luis López Moctezuma, de Fideicomiso “El Florido” opinaron que la respuesta sería relativa, puesto que muchas personas que migran y se establecen en esta ciudad encuentran mejores condiciones de vida que en sus sitios de origen, por lo que en esos casos Tijuana resulta ser una ciudad justa, sin embargo reconocen las deficiencias urbanas de la ciudad y la necesidad de mejorar sus condiciones para elevar su calidad de vida.

Sus respuestas se resumen en los siguientes puntos:

- Puede ser mejor para aquellos que emigraron de otras zonas con peores condiciones
- Es una ciudad de marcados contrastes sociales
- Los recursos urbanos están mal distribuidos, hay zonas que no tienen nada y otras que concentran todo.
- Es justa para aquellos que encontraron mejores condiciones de vida que en sus lugares de origen

El resultado de estas respuestas es importante para la investigación puesto que proporciona elementos para deducir el ánimo y disposición de los entrevistados a formular un concepto de ciudad a la que aspirar, a la que se desee tener o convertir a Tijuana.

Se deduce que los entrevistados en general no consideran que la ciudad cumpla con los objetivos de equidad y justicia social, y que esto haya sido a su vez consecuencia de las acciones de quienes la habitan. Es importante destacar la idea implícita en algunas respuestas de ‘estamos mejor comparados con otros’, que específicamente se relaciona con el nivel de ingreso y las oportunidades de empleo que la ciudad ofrece en comparación con otras del país.

Sin embargo, si bien es cierto que el concepto de calidad de vida adoptado para este trabajo da mucho énfasis a la satisfacción de las expectativas de los individuos, este enfoque también otorga un gran peso a la relación del individuo con su entorno, es decir, la satisfacción

que éste experimente en las condiciones físicas que lo rodeen, y por lo tanto no puede considerarse por sí solo el mejorar los niveles de ingreso de la población.

En consecuencia, se puede asumir que los actores entrevistados son concientes de las condiciones inequitativas para gran parte de la población que se han generado a partir de la forma en que se ha producido la ciudad y se supone –con base a su enfoque positivo inicial- que se encuentren en la disposición de formular una visión común para mejorar o redefinir la forma de construir la ciudad.

### ***Propuestas para mejorar la calidad de vida de la ciudad***

Se pidió a los entrevistados sugerir propuestas para mejorar la calidad de vida de la ciudad en relación a los tres aspectos que toca este trabajo: espacio público urbano, transporte privado y transporte público urbano. En todo caso, propuestas de tipo estructural fueron mencionadas las cuales por su carácter es importante mencionar, como son:

1. Continuar apoyando la necesidad de ampliar los periodos de administración municipales o bien se permita la reelección, lo que serviría para dar continuidad a la planeación y concretar proyectos.
2. Fomentar la corresponsabilidad ciudadana y educar a la sociedad para mejorar el orden urbano: *“...que cada ciudadano sea responsable de su ‘pedazo’ de ciudad...”*.
3. Procurar satisfacer las necesidades de la población en subcentros para disminuir el número de viajes hacia el centro.

En forma específica sobre el Espacio Público Urbano los entrevistados mencionaron como necesarias las siguientes acciones:

- ‘Iluminar’ las calles y mayor limpieza
- Mejor control urbano: planear la ciudad en función de los EPU’s, proyectarlos y respetarlos
- Invertir en diseño urbano y mejoramiento vial

- Generar ‘barrios’ y proporcionar equipamiento acorde a las necesidades y características socioeconómicas de cada zona tenga. Ej. Barrios de familias jóvenes – canchas deportivas; barrios con alta densidad de adultos mayores-parques y jardines, et.

Con relación al Transporte Público Urbano y el Transporte Privado (auto), los entrevistados proponen lo siguiente:

- Generar un parteaguas en la forma en que se ha venido operando el servicio del TPU, a partir de una iniciativa público-privada que empuje a los concesionarios a cambiar sus esquemas de operación.
- Mayor infraestructura vial.
- Racionalizar los modos de transporte (buscar un balance)
- Concensuar con los empresarios operadores del servicio e invitar a otros a invertir en la mejora y modernización de los sistemas de TPU
- Planear y ordenar el TPU articulando corredores principales; apoyar con taxis libres para servir a aquellas zonas de difícil acceso para otros modos de TPU.

***¿Incidirá la creciente dependencia del automóvil como medio de transporte en la competitividad de la ciudad y su desarrollo económico?***

Finalmente se cuestionó a los entrevistados si consideran que la problemática que habían ido describiendo genera impactos en la competitividad de la ciudad y si afectaría a su futuro desarrollo económico. La mayoría contestaron que SI AFECTARÁ en el mediano y largo plazo: siete de ellos respondieron afirmativamente, uno fue ambiguo y uno estuvo seguro que no afectará.

Quienes consideran que SI sustentaron su respuesta en los siguientes argumentos:

- Los problemas de movilidad ahuyentan inversión porque disminuyen la eficiencia de las empresas que se localizan en la ciudad y transportan sus productos hacia los Estados Unidos.

- Es necesario un replanteamiento en la forma de urbanizar la ciudad, puesto que generará ineficiencias que afectarán al empleo en el largo plazo.
- Buen sistema de TPU y buena movilidad generan buena economía y calidad de vida.
- Si las vialidades, estacionamientos y sitios para el TPU no son ordenados y la imagen estética de las zonas de comercio no es buena, baja el consumo.

Quien fue ambiguo, reconoció que todo lo negativo o positivo termina por impactar al desarrollo económico, pero que en el caso de esta ciudad, a pesar de lo negativo se continuará creciendo y seguirá llegando gente de otros lugares. Este mismo argumento fue utilizado por quien opinó que la dependencia en el uso del automóvil NO incidirá negativamente en el desarrollo económico, agregó que las ventajas de localización de la ciudad –la vecindad con el estado de California en Estados Unidos- continuará siendo el principal atractor de migrantes y por lo tanto, el capital humano se sumará a los atractivos que la ciudad tiene para la inversión.

#### **4.4. Conclusiones del capítulo cuatro**

Como se pudo observar, las ciudades de la frontera históricamente han sido el resultado de visiones, políticas y acciones confusas y hasta contradictorias. Un ejemplo de ello es que al conocer la opinión de los entrevistados se encontró en general que los actores con mayor influencia en el diseño y materialización de las políticas relativas a la ciudad SI tienen conciencia de la magnitud de los problemas que la actual forma de ‘hacer ciudad’ está generando para la sociedad -desde la perspectiva de la ausencia de una política de movilidad- y que sin embargo y a pesar de contar con años ocupando este tipo de posiciones, no han reflejado o logrado traducir de manera coherente esta visión en políticas y acciones.

La mayoría de ellos tienen también clara la relación intrínseca entre los problemas urbanos y como afectan a la sociedad en general, especialmente aquellos que tienen que ver con el transporte público-privado y espacio público urbano, sin embargo, también reconocen que se

trata de un tema que requiere primero de voluntades políticas dados los intereses económicos involucrados.

Es importante destacar que incluso los actores del sector privado reconocen que las características cualitativas –la falta de espacios públicos, tamaño de viviendas de las soluciones a las demandas de suelo y vivienda son deficientes, consideran que lo anterior va en detrimento de la calidad de vida de la población e incrementa las posibilidades de problemas sociales que a la larga costarán más tanto en términos sociales como económicos. Por otro lado, han sido en ellos mismos donde ha recaído<sup>73</sup> la responsabilidad de diseñar políticas y materializarlas en la ciudad como se planteó en el apartado donde se revisa la política de vivienda de los últimos años.

Al solicitarles propuestas que sirvieran para mejorar la calidad de vida de la población en Tijuana, sus respuestas llevaron implícita **la necesidad de cambio** que va desde la forma en que se concibe a la ciudad y el enfoque bajo el cual se intenta planearla y opinan que éste debe ser encabezado por el Estado. Se distinguen 3 aspectos principales en donde radican las bases para este cambio:

1. Intervención conjunta Público-Privada
2. Corresponsabilidad ciudadana
3. Modificación del paradigma actual de ‘hacer ciudad’

---

<sup>73</sup> Por lo menos en los últimos años dentro de los cuales se ha instrumentado la política de vivienda.

## CAPITULO 5

### *Políticas Públicas en materia de movilidad y construcción del EPU.*

El presente capítulo se destinó a la reflexión crítica sobre las políticas públicas que en gran medida determinan la construcción de la ciudad, la cual se plasma en planes y programas de orden estatal y municipal vigentes en materia de desarrollo social, económico y urbano que aplican a la ciudad de Tijuana.

El capítulo se divide en cuatro secciones; en la primera se proporcionan antecedentes que sirvan de marco para la reflexión, con relación al paradigma de planeación que prevalece en México; la segunda parte se destina a la revisión del contenido de los planes y programas seleccionados (Cuadro 5.1) con relación a la movilidad dentro de la ciudad –políticas y estrategias con relación al TPU y el TP- y a la construcción social del espacio urbano; la tercera parte se destina a la reflexión crítica acerca de dichos contenidos y la cuarta a las conclusiones del capítulo.

**Cuadro 5.1 Planes y Programas revisados**

<b>Estatales</b>	<b>Abreviación</b>	<b>Municipales</b>	<b>Abreviación</b>
Programa Sectorial de Desarrollo Urbano del Estado de B.C., 2002-2007	PSDU, 2002-07	Plan de Activación Urbana, del XIV Ayuntamiento de Tijuana, 1994	PAU
Programa Sectorial de Desarrollo Social del Estado de B.C., 2002-2007	PSDS, 2002-07	Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025, del XVII Ayuntamiento de Tijuana, 2001	PET 2025
Programa Sectorial de Desarrollo Económico del Estado de B.C., 2002-2007	PSDE, 2002-07	Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana, 2005-2007	PMD, 2005-07
		Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, 2002-2025	PDUCP-TJ

#### **5.1. Antecedentes**

Es necesario tener como referencia que en México el paradigma de planeación urbana que aún prevalece en el marco jurídico responde al modelo funcionalista -dentro del cual tanto esta disciplina como el urbanismo surgieron de las tradiciones académicas de arquitectos e



ingenieros, orientando en gran medida el estudio de la ciudad a cuestiones estéticas y técnicas (Iracheta, 1997)-. A pesar de lo anterior se puede observar la evolución del paradigma urbano dominante en el país, hacia uno que considera todas las dimensiones y que pretende alcanzar el ordenamiento del territorio a partir de la comprensión de sus interrelaciones.<sup>74</sup>

En Baja California actualmente se observa el mismo intento de ‘evolución’ en el paradigma de planeación, especialmente a nivel municipal, sin embargo -al igual que el PNDU y OT, 2001-2006- aún no se ha logrado la congruencia entre sus estrategias y acciones, en gran parte debido al carácter sectorizado que la planeación tiene en el marco normativo y a que los pocos planes estratégicos<sup>75</sup> elaborados finalmente no tienen un sustento jurídico.

Específicamente en la ciudad de Tijuana existen antecedentes de planeación estratégica desde 1995, cuando se elaboró el *Plan de Activación Urbana* -impulsado en gran parte por los graves daños sufridos en la ciudad por las lluvias derivadas del fenómeno “El Niño” de 1993- en el cual se abordaba desde este enfoque integral la problemática de la ciudad; a este plan le siguió el *Plan Estratégico de Desarrollo Económico* (elaborado por el Consejo de Desarrollo Económico en el 2000) y ambos sirvieron como base para el *Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025* (PET 2025).

---

<sup>74</sup> El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, 2001-2006 (PNDUyOT) es un intento en esta modificación del paradigma de planeación, del cual se desprenden dos aportaciones importantes: el enfoque hacia el modelo de ordenamiento territorial (que considera todas las dimensiones a encontrarse en el marco del desarrollo sostenible) y la modificación del estructura formal de la elaboración clásica de programas de desarrollo intentando dirigirse hacia la planeación estratégica. A pesar de las severas críticas a su congruencia metodológica y argumentativa realizadas por Garza (2000) –y a la ausencia de una definición clara de lo que se espera del territorio, de mecanismos, instrumentos y fondos para lograr la interminable lista de objetivos-, creo pertinente reconocer como un avance el simple hecho de haber modificado la “forma” o esquema de realizar el documento.

Se puede intuir un esfuerzo por elaborar un instrumento más claro, flexible y sobre todo operativo; se vislumbra un intento por evolucionar hacia la planeación estratégica, que a pesar de no haberse concretado de la mejor manera, si ha permeado hacia los niveles inferiores de planeación que por Ley deben sujetarse a sus disposiciones. Es el caso de los recientes planes de desarrollo estatales en Baja California (social, urbano, económico, etc), que también intentaron seguir esquemas de planeación estratégica, sobre lo cual se tratará un poco más en este capítulo.

<sup>75</sup> La planeación estratégica aplicada a ciudades es considerada como parte esencial del nuevo paradigma de la planeación/gestión urbana, ya que permite la elaboración de instrumentos prácticos y flexibles para la toma de decisiones y que facilitan la viabilidad económica y social de los proyectos que promueven.

Aunque estos instrumentos fueron realizados con la intención de guiar las estrategias económicas, sociales y urbanas bajo una visión conjunta de todos los sectores de la población, ninguno de ellos fue claramente identificado por los tomadores de decisiones como tal, a pesar de contar con un esquema que hace más clara su operatividad. Al parecer, han quedado en ‘buenas intenciones’ que se ven opacadas por los tradicionales instrumentos rígidos de planeación que ‘deben’ ser elaborados por instrucción legal –como el PDUCP, cuya elaboración es condicionante para cualquier futuro financiamiento, para atracción de inversiones e incluso para asignación de recursos federales-.

## **5.2. Movilidad (TP y TPU) y construcción del espacio urbano (EPU) en las políticas públicas en Tijuana.**

El objetivo de este apartado es extraer de los documentos revisados la información necesaria para inferir la congruencia entre sus visiones acerca del desarrollo, lo que esperan de la ciudad y de qué forma abordan y pretenden resolver los problemas de movilidad y construcción de la ciudad. Para este efecto, primero se presenta un antecedente general de cada uno de ellos y posteriormente se presenta en un cuadro resumen la información relevante para este trabajo.

En cuanto a los programas de orden estatal revisados, los programas sectoriales de desarrollo responden de forma específica a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, 2002-2007 el cual bajo el enfoque del desarrollo sostenible y humanista pretende mejorar la calidad de vida de los habitantes de Baja California. Al igual que el Plan Nacional de Desarrollo, se enfoca en el individuo y busca la ampliación de sus oportunidades para su desarrollo.

Los tres programas revisados (PSDU; PSDS y PSDE, 2002-2007) intentan seguir la estructura formal de la planeación estratégica; su apartados reciben los nombre de: ¿En dónde estamos?; ¿A dónde queremos llegar?; y ¿Cómo vamos a lograrlo? En los tres se definen *Líneas Estratégicas*, *Líneas de Acción* y *Acciones* con descripciones muy específicas y que han sido

organizadas por dependencia (en el caso del PSDU), o bien por rubro –en el caso del PSDS se organizan por temas como salud, educación, etc y del PSDE por actividad-.

En cuanto a la consideración de una visión integral, el PSDU se concibe a partir de considerar las dimensiones ambientales, social y económica; por su parte, el PSDS mantiene un enfoque asistencial, dirigido básicamente a buscar mejorar las condiciones de marginación a partir de acciones que van desde la asistencia social, urbanización y proyectos productivos. Por su parte, el PSDE plantea una visión más práctica e integral, considerando aspectos urbanos y sociales como parte esencial de la competitividad a que aspiraría el estado y cada una de sus ciudades.

Se pudo tener acceso a dos documentos elaborados por administraciones municipales que se consideró importante incluir en esta revisión, dado que evidencian una parte del carácter emprendedor de la sociedad tijuanaense, ante el reconocimiento de sus dificultades y potencialidades.

Desde inicios de la década de los 90’s la intención de evolucionar en la ‘forma de hacer ciudad’ quedó asentada en el *Plan de Activación Urbana de 1994 (PAU)*, elaborado por el XIV ayuntamiento de la ciudad<sup>76</sup> cuya mayor aportación fue la inclusión de todos los sectores de la sociedad tanto en su planeación como en los mecanismos de financiamiento de las obras que proponía realizar.

El PAU, más que un plan fue un proyecto que contemplaba la organización del espacio metropolitano de la ciudad considerando soportar tanto su desarrollo económico como social para mejorar la calidad de vida de la población; además de la identificación de acciones específicas y necesarias para la ciudad -que básicamente aspiraban a mejorar la funcionalidad de la estructura vial y la calidad de la imagen urbana-, contó con un planteamiento de esquema de financiamiento en el cual la aportación directa de la sociedad, que representaba el 40% del costo total de las acciones, y la participación de los tres órdenes de gobierno y el sector privado. De acuerdo al

---

<sup>76</sup> 1992-1995, presidente municipal: Héctor Guillermo Osuna Jaime

documento revisado, la mayoría de los asistentes a las consultas ciudadanas del Plan lo aprobaron y estuvieron de acuerdo con el pago de la derrama de las obras.<sup>77</sup>

A este primer ejercicio de planeación estratégica siguió el *Plan Estratégico de Desarrollo Económico*, elaborado por el CDT entre 1999 y 2000, el cual junto al PAU sirvió como insumo y antecedente para la elaboración del *Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025* (PET) elaborado por el XVI ayuntamiento de la ciudad.<sup>78</sup> El PET a diferencia del PAU no plantea mecanismos de financiamiento y no contó con una consulta ciudadana tan directa; al igual que su predecesor, concibe desde un enfoque holístico el desarrollo de la ciudad (económico, socio-cultural, urbano-ambiental) y da énfasis a la atención a los problemas urbano-sociales (servicios urbanos como el TPU y la necesidad de EPU's para la cohesión social) como medio para alcanzar la competitividad económica en el contexto global. Plantea además una visión clara de ‘proyecto de ciudad’ a que se aspira, la cual se apoyó en el consenso existente entre los sectores entrevistados.

Por otro lado, se revisaron instrumentos de planeación que por Ley deben realizar los municipios, como el Plan Municipal de Desarrollo, 2004-2007 y el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, 2002-2025. El primero es el que determina las políticas que actualmente guían al XVIII ayuntamiento de la ciudad<sup>79</sup> en todos los ámbitos - social, económico, urbano y ambiental-; es un documento muy extenso que establece 6 políticas a las que corresponden 12 “núcleos estratégicos”<sup>80</sup> que derivan en 92 objetivos que cubren las áreas mencionadas; se realizó partiendo del esquema de planeación estratégica, pero finalmente respondió más al esquema tradicional de elaboración de planes.

---

<sup>77</sup> De acuerdo a la Ley de Urbanización del Estado, el costo de una obra o acción de infraestructura puede ser ‘derramado’ entre los habitantes que son beneficiados a través de la mejora en la plusvalía de su propiedad. En el caso del PAU, se establecían franjas diferenciadas para la derrama: aquellos directamente beneficiados pagarían el porcentaje completo de su participación y éste iría disminuyendo conforme el beneficio fuera de forma más indirecta; al final, se esperaba contar con que la derrama llegara a toda la población puesto que muchas de las obras (como el caso de puentes o pasos a desnivel) beneficiaban a la totalidad de la población.

<sup>78</sup> 2001-2004, presidente municipal: Jesús González Reyes.

<sup>79</sup> 2004-2007, presidente municipal: Jorge Hank Rohn

<sup>80</sup> El PMD, 2004-2007 define como “Núcleos Estratégicos” como “...aquellos enunciados cuya finalidad es determinar directrices a los proyectos estratégicos y programas operativos...” pp. 40

En lo que respecta al PDUCP de Tijuana, 2003-2025, este programa se mantiene más apegado al paradigma funcionalista; la estructura del documento obedece a los tradicionales programas de desarrollo cuyo contenido establece la SEDESOL, aunque se puede apreciar el intento por introducir algunos conceptos del desarrollo sostenible en su discurso, especialmente en el Nivel Estratégico donde incluye la ‘visión’ de la ciudad a que se quiere llegar.

Respecto a lo que cada uno de estos planes y programas incluye con relación a la movilidad (TPU y TP) y su relación con la construcción física de la ciudad, se presenta en el Cuadro 5.2 la información organizada en los temas: Enfoque del desarrollo; Vinculación con otros sectores; Objetivo (escenario futuro deseado); Política/Estrategia/Acciones –con relación al TP, TPU y EPU-, con la intención de identificar tanto el enfoque de desarrollo bajo el cual se elaboraron, el modelo de planeación que siguen y cómo esto se tradujo –ya sea congruente o no- en políticas, estrategias y acciones.

**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<b><i>Estatales</i></b>						
<b>PSDU, 2002-07</b>	Desarrollo Sostenible	Existe la noción de la relación de las necesidades de desarrollo urbano con la actividad económica y la situación social, sin embargo, plantea sus estrategias al margen de los objetivos y metas del desarrollo económico.	Desarrollo urbano ordenado determinado por: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marco jurídico ágil</li> <li>• Planeación consensuada por la sociedad</li> <li>• Cooperación público-privada para dotar de suelo y vivienda</li> <li>• Abatimiento de la irregularidad de la tenencia de la tierra</li> <li>• Integración territorial</li> <li>• Con infraestructura regional</li> </ul>	<p><i>Nivel Interurbano.</i> Se focaliza al mejoramiento de infraestructura de transporte interurbana y regional (ferrocarril, puertos, libramientos carreteros)</p> <p><i>Nivel Intraurbano.</i> Se avoca a estrategias y acciones con relación al mejoramiento de cruces fronterizos</p> <p>Sobre Tijuana, reconoce que tiene un problema de circulación intraurbana y considera urgente integrar programas de atención al rezago vial.</p> <p>No menciona dentro de la problemática de movilidad de Tijuana al TPU</p>	Las prioridades se enfocan a la dotación de suelo y vivienda y el abatimiento de la irregularidad	
<b>PSDS, 2002-07</b>	Desarrollo Sostenible	El cumplimiento de sus objetivos depende en gran medida del Sector Desarrollo Urbano e Infraestructura, así como de los avances en el desarrollo económico.	Que las comunidades con menor ingreso cuenten con más infraestructura, servicios y equipamiento superiores a los estrictamente necesarios: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios educativos</li> <li>• Salud y programas de nutrición</li> <li>• Infraestructura cultural y espacios para la práctica de deporte y actividades de esparcimiento.</li> </ul>	No lo contempla		No plantea una política integral acerca de la construcción del EPU Se focaliza en: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotación de infraestructura básica,</li> <li>• Atención al problema de tenencia de tierra</li> <li>• Dotación de infraestructura deportiva</li> </ul>

**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<b>PSDE, 2002-07</b>	Desarrollo Sostenible	Considera el aprovechamiento de las vocaciones del territorio, así como la promoción del desarrollo humano integral para cambiar la actitud, como instrumento para alcanzar una mayor productividad y competitividad. Su forma de vincularse con el desarrollo urbano mencionar aquellas necesidades específicas de cada región en materia de infraestructura.	En lugar de ver el escenario futuro del estado, visualiza al propio Gobierno del Estado como un ‘líder’ que sabe aprovechar los recursos naturales, humanos a partir del potencial del territorio, que capitaliza las oportunidades de la globalización, y que logra mejor rentabilidad, mayor arraigo en la población y mejor calidad de vida.	No se reconoce en el documento a la movilidad como un problema para el desarrollo económico.  Sin embargo, si se menciona la necesidad de mejorar infraestructura vial y sistemas de transporte colectivo.  El tema del uso excesivo de transporte privado no se menciona	No plantea una ‘visión’ de ciudades en el desarrollo económico que se pretende alcanzar.  En general, se menciona como fomento al desarrollo económico la existencia de oferta de vivienda económica como medio para fomentar la productividad.  Dentro de las áreas estratégicas clave para alcanzar el desarrollo económico en Tijuana, considera: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la percepción que se tiene de la ciudad (insegura)</li> </ul>	

**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<i>Municipales</i>						
<b>PAU</b>	Desarrollo Sostenible (planteamiento desde la planeación estratégica)	<p>El plan reconoce plenamente la necesidad de mejorar las condiciones físicas de la ciudad como medio para continuar avanzando en el desarrollo económico y social.</p> <p>La traducción de lo anterior se reflejó en un listado de acciones concretas que buscaban mejorar básicamente la funcionalidad e imagen de la ciudad.</p> <p>Contó con participación ciudadana en el proceso de planeación y validación, así como del sector privado.</p>	<p>Desarrollo armónico de la ciudad de Tijuana, atendiendo rezago en infraestructura vial y sienta bases para estimular el desarrollo económico. Como medios principales para lo anterior consideraba:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la funcionalidad de la estructura vial</li> <li>• Favorecer la integración social</li> </ul>	<p>La política de movilidad principal se avocó a mejorar y ampliar la estructura vial. El plan indicaba obras específicas, identificadas plenamente por ubicación y costo.</p> <p>Planteaba también contribuir a la funcionalidad del TPU y TP, sin embargo, no estaba traducido a acciones concretas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regeneración de pavimentos</li> <li>• Acciones de integración social</li> <li>• Mejorar imagen urbana</li> <li>• Elevar condiciones de seguridad</li> </ul>	



**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<b>PET 2025</b>	Desarrollo Sostenible (planteamiento desde la planeación estratégica)	Tiene como antecedente al PAU  Igual a este, reconoce la relación entre las dimensiones social-cultural, económica y urbana.  El ‘Modelo de ciudad’ se planteó en relación a las vocaciones económicas de la ciudad y sus potenciales debidos a su localización geográfica.	Tijuana como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciudad turística de clase mundial</li> <li>• Ciudad industrial de medianas y altas tecnologías electrónica y emergente automotriz</li> <li>• Centralidad universitaria y cultural del noroeste</li> <li>• Centro de distribución primario</li> <li>• Ciudad amable para sus ciudadanos y visitantes</li> <li>• Ciudad ágil en comunicaciones y moderna en su transporte</li> <li>• Ciudad dinámica y próspera</li> <li>• Centro financiero</li> <li>• Ciudad informada de su región y que informa a sus ciudadanos</li> </ul>	Reconoce la falta de vialidades que comuniquen eficientemente y la mala calidad de los medios de transporte <ul style="list-style-type: none"> <li>• No reconoce la dependencia en el uso del TP como un problema, ni los costos sociales que implica</li> <li>• En cuanto al TPU solo propone que se realice un plan maestro de vialidad y transporte con una ‘visión al nuevo milenio’</li> </ul>	Reconoce una distribución inadecuada de la infraestructura y servicios urbanos, la carencia de espacios de convivencia.  Que el tejido social de la ciudad requiere de espacios y equipamientos destinados al ocio, convivencia, cultura, deporte y zonas verdes, como medio para mejorar la articulación social.  Se plantea la creación de EPU’s, sin embargo, no se les vincula con los medios de movilidad intraurbana	

**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<b>PMD, 2005-07</b>	<p>Desarrollo sostenible / desarrollista (Fue elaborado bajo el esquema formal de la planeación estratégica, sin embargo el texto es extenso y rebuscado, lo cual contraviene el espíritu pragmático de la PE.</p> <p>Se da mucho énfasis a acciones de tipo asistencialista, más que de carácter estratégico)</p>	<p>El plan contempla a todos los sectores en sus 92 objetivos que abarcan todas las dimensiones.</p> <p>Actualmente, todos los organismos y dependencias del ayuntamiento de Tijuana determinan sus acciones con base a este plan.</p>	<p>Una ciudad segura, optimista, tolerante, plural, culturalmente diversa, confiada en sus posibilidades y apoyada en un gobierno con rumbo, incluyente, promotor del desarrollo económico sustentable basado en el respeto al medio ambiente.</p>	<p>Reconoce en su Núcleo Estratégico -No. 6 Modernización del Sistema de Transporte y Vialidad- los efectos negativos que la combinación entre motorización e infraestructura vial insuficiente traen para la ciudad.</p> <p>Reconoce urgente fomentar el uso del TPU y racionalizar el del TP, la actualización del marco legal y la necesidad de ordenar la ciudad a partir de sus sistemas de movilidad para darle sostenibilidad a largo plazo.</p>	<p>Reconoce la necesidad urgente de la ciudad por contar con EPU que permitan la convivencia social</p> <p>Propone la generación de 9 parques urbanos, uno para cada delegación, dentro del Núcleo Estratégico 5. Escenarios para una vida digna.</p> <p>En este plan tampoco se vinculan el tema de la movilidad con el de la generación de EPU, ni tampoco se plantea la visión de un ‘orden’ o conectividad entre los parques mencionados.</p>	

**Cuadro 5.2 Políticas Públicas relacionadas al TPU, TP y EPU**

Plan/Programa	Enfoque del Desarrollo	Vinculación con otros sectores	Objetivo  (escenario futuro deseado)	Política / Estrategia / Acciones		
				Movilidad		Construcción del Espacio Urbano
				TP	TPU	EPU
<b>PDUCP-TJ</b>	Desarrollista (Elaborado con la estructura indicada por Ley, pero en algunas partes de su discurso maneja el concepto de Desarrollo Sustentable –así da inicio a su apartado de estrategias)	Dentro de la rigidez de la estructura que un programa de este tipo debe seguir, se incluyen las dimensiones ambiental y económica en el análisis.  Por otro lado, las estrategias y acciones se limitan al ámbito urbano y básicamente el programa se resumen en un instrumento de zonificación de usos de suelo y lineamientos viales.	En su visión se establece como meta el desarrollo sustentable y eficiente, en donde se promueve el equilibrio y desarrollo del medio ambiente, del crecimiento urbano, económico y participación comunitaria. Generar una mejor calidad de vida a través de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación de la vía pública</li> <li>• Vivienda</li> <li>• Servicios</li> <li>• Fomentando el concepto de equidad brindando la oportunidad de acceder a estas amenidades.</li> </ul> Orientar el crecimiento de la ciudad con eficiencia y equidad, con una perspectiva de calidad de vida para los habitantes actuales y futuros.  De acuerdo a lo anterior, se menciona que la estructura urbana propuesta hará posible (entre otras): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que se mejore el sistema vial y de TPU para que disminuya costos de desplazamiento y mejore la accesibilidad urbana</li> <li>• Que se plantee una estrategia de rehabilitación y revitalización urbana</li> <li>• Guiar el mejoramiento del entorno del municipio</li> </ul>	Bajo las políticas de Mejoramiento y Crecimiento se ubica el Programa de Vialidad y Transporte, que buscará atender los objetivos particulares de la Estrategia en esta materia, que son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponer una estructura vial jerarquizada</li> <li>• Etapas de desarrollo de la estructura vial (2002, 2010 y 2025)</li> <li>• Promover la coordinación de la estructura vial para instalaciones futuras de plantas, terminales y redes de infraestructura</li> <li>• <b>Fomentar el transporte masivo que permita disminuir el número de vehículos que circulan diariamente, así como elevar la calidad del servicio</b></li> </ul>	En los objetivos específicos para el tema del SUELO, se plantea: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación de colonias de la ciudad propiciando subcentros</li> <li>• Promover la utilización de terrenos baldíos</li> <li>• Proponer medianas y altas densidades de ocupación para reducir costos de infraestructuras y hacer sostenible el TPU</li> </ul> El tema del suelo aparece ubicado dentro de las políticas de Mejoramiento, Crecimiento y Conservación-Preservación, en gran medida refiriéndose a acciones referidas a la imagen urbana	

### **5.3. Reflexión crítica**

En cuanto a los planes estatales el desarrollo y contenido del documento no corresponde propiamente a la estructura planteada en el índice; hacia el interior de los documentos el texto se fragmenta en apartados que provocan la pérdida de continuidad.

En el caso del **Programa Sectorial de Desarrollo Urbano, 2002-2007** no plantea una visión de planeación conjunta de estrategias y acciones del desarrollo urbano e infraestructura necesaria para el estado; objetivos, estrategias y líneas de acción fueron establecidas por cada una de las dependencias que integran el sector -algunas de las cuales tienen ámbitos de competencia que se empalman- en lugar de asignarlos como “ejecutores” de las estrategias generales.

Cada organismo parece plantear por separado objetivos, estrategias y líneas de acción, donde se puede leer que varios organismos tienen estrategias similares con relación al transporte y comunicaciones –al parecer, todos pueden realizar obras y acciones respecto al mismo tema-

En cuanto al **Programa Sectorial de Desarrollo Social del Estado, 2002-2007**, su prioridad es proporcionar el bienestar de los seres humanos, la equidad y la inclusión, impulsa el desarrollo social comprometido con el desarrollo humano integral, equitativo e incluyente, sin embargo el enfoque y por tanto sus estrategias son de corte totalmente asistencialitas, lo cual se traduce a acciones pequeñas y aisladas cuya aplicación es casi directa con el beneficiario o bien, son para atenuar de forma inmediata y transitoria la situación del mismo. Sin una visión de mediano y largo plazo, los esfuerzos se “pulverizan” y no se plasman en el documento acciones que de forma integral constituyan las bases para elevar las condiciones socioeconómicas de la población con menores ingresos o bien que sufre de alguna situación de marginación. De acuerdo a las acciones que plantea atender en cada una de estas prioridades, parece ser una política social correctiva de los fallos del mercado.

En cuanto al **Programa Sectorial de Desarrollo Económico, 2002-2007** plantea la visión territorial para lograr aprovechar los recursos con que cuenta el Estado en beneficio de sus desarrollo económico; en el documento se incluye dentro de las áreas estratégicas clave el

mejorar la percepción de la ciudad -aunque se focaliza en la inseguridad- y mejorar el transporte colectivo como parte de aquellos elementos que benefician a la atracción de inversión económica. A pesar de lo anterior, no se aprecia como se da la vinculación con los órganos de desarrollo urbano para coordinar estas acciones y sin embargo, es este programa el que presenta una mayor orientación hacia la planeación estratégica, aunque persiste el esquema sectorizado a que lo ata la normatividad vigente.

Con respecto a los planes y programas de orden municipal, el **Plan de Activación Urbana (1994)** y **Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025**, a pesar de definir claramente un objetivo y visión general de la ciudad que esperan lograr, así como identificar de forma específica necesidades tanto en la articulación social,<sup>80</sup> como en movilidad y accesibilidad<sup>81</sup>; sin embargo, la crítica principal a estos programas es su desvinculación con las formas institucionales de realizar este tipo de programas. La falta de sustento legal de los mismos, los ha convertido en documentos donde se plasman las buenas intenciones e ideales de políticos y empresarios, que a pesar de tenerlas, no han asumido el compromiso de darles continuidad o bien de buscar esquemas que favorezcan su formalización. En el caso del PET, no plantea esquemas de financiamiento, tampoco establece plazos, ni mecanismos de “amarre” para que se ejecute el plan.

Respecto al **Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana, 2005-2007**, este plantea objetivos muy ambiciosos o que incluso se encuentran fuera del ámbito de competencia municipal. La intención por cubrir todos los ámbitos de la vida de los habitantes de la ciudad lo convierten finalmente en una lista de buenos deseos, de los cuales tampoco se establece un nivel de prioridad para su atención ni los plazos para llevarlos a cabo.

---

<sup>80</sup> Crear equipamientos para el bienestar, la convivencia y la calidad de vida del ciudadano a partir de la regeneración urbana a partir de varios “frentes” como: plaza pública, vivienda, vialidades, agua y drenaje, transporte, seguridad, zonas verdes, atención a las zonas de pobreza extrema, cultura y deporte.

<sup>81</sup> Planteaban que vialidades y sistemas de transporte deberían ser de clase mundial; carreteras y ferrocarriles deben ser nuevamente evaluados y el aeropuerto debe ser reconvertido en una Terminal internacional de alta productividad para el transporte de personas y carga.

En cuanto al **Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, 2002-2025**, el discurso de su Nivel Estratégico no es congruente con el manejado en el diagnóstico; en el primero se intentó introducir el discurso del desarrollo sostenible y enfoque humanista, plantear una visión del Tijuana que se espera lograr, sin embargo, en los niveles que le preceden se realizó el análisis bajo el enfoque funcionalista, lo cual se refleja en que se reconocen por separado los problemas del TPU y el EPU, así como la necesidad de atenderlos -estrategias y acciones se plantean por separado, no se vincula en ninguna la oportunidad de construir o reivindicar EPU a partir del ordenamiento del TPU-.

Un ejemplo de la confusión en manejo conceptual respecto al desarrollo sostenible es cuando al introducir el concepto plantea como una META a alcanzar,<sup>82</sup> siendo que de acuerdo a este enfoque, se ha aclarado que es un PROCESO.

#### **5.4. Conclusiones del capítulo cinco**

Con la revisión realizada a estos planes y programas se puede corroborar la falta de congruencia que existe desde los enfoques a partir de los cuales se conciben, entre sus visiones y la traducción de las mismas a objetivos y estrategias para alcanzarlos.

En cuanto al tema de la movilidad y la importancia de la calidad del espacio público urbano, a excepción del PSDS, en el resto se otorga un peso muy importante tanto al TPU como al EPU; sin embargo, solo el Plan Municipal de Desarrollo identifica al congestionamiento provocado por el uso de vehículos como un problema que incide negativamente en la calidad de vida de la población e introduce la idea de instrumentar medidas para aminorar este problema, como la “racionalización” de su uso y la mejora a la par del TPU, aunque no llega a transformarse en acciones concretas y específicas que indique el cómo, quién, cuándo y con qué recursos se lograría.

---

<sup>82</sup> PDUCPT-2002-2025, pag. 217

Se observó que los documentos reflejan los esfuerzos por evolucionar hacia la elaboración de planes más prácticos y acorde a los nuevos paradigmas del desarrollo y planeación; los planes tienen ya un enfoque de desarrollo sostenible (por lo menos en el discurso) y un enfoque holístico que aún falta por desarrollar.

Continuando con el cómo perciben el problema del congestionamiento y si se le relaciona con otro tipo de problemas urbano-sociales, el resto de los programas, incluido el PDUCP, solo ‘menciona’ la cantidad de vehículos pero no define una postura al respecto, ni si dicho aumento si es malo o bueno para la ciudad y por lo tanto, no se traduce a ninguna política o estrategia.

En cuanto a los intentos de planeación estratégica, tampoco abordan de forma integral la relación TPU y EPU; ambos problemas se reconocen por separado y de la misma forma se plantean sus soluciones. Lo anterior indica que no se ha visualizado la oportunidad que el TPU ofrece para la generación de EPU, a pesar de reconocérsele como un elemento necesario para alcanzar la equidad.

Debe considerarse como avance que existan antecedentes de Planeación Estratégica para la ciudad donde claramente se define una VISION de ciudad que se quiere lograr, con objetivos claros y que reconocen la importancia y urgencia de atender el problema de movilidad y de la necesidad de espacios de convivencia como herramientas para la cohesión social necesaria a su vez para la competitividad de la ciudad.

Por otra parte, en orden para concretar estos avances, es necesario evolucionar en los siguientes aspectos:

- *Marco legal.*

Los ejercicios de planeación estratégica han surgido por una voluntad política más que de la necesidad de contar con instrumentos prácticos que faciliten la gestión de la ciudad. El marco normativo vigente es rígido y desactualizado y en la práctica, es necesario hacer uso de la creatividad para incluir aspectos de los nuevos paradigmas – lo que se aprecia en los intentos de los planes estatales y municipales por incluir conceptos de desarrollo sostenible-.Sin embargo,

algunas de estas propuestas se ven “bloqueadas” o tienen que ser ajustadas a causa de la todavía prevaleciente idea de que los planes y programas DEBEN ser como los indica el marco normativo.

- *Integralidad del enfoque.* El desarrollo es integral, incluye lo económico y social materializándose en lo urbano; si la ciudad es el resultado y reflejo de la sociedad, se esperaría que el desarrollo económico y social de una sociedad se perciba en el tipo de ciudad y a su vez, las características físicas de ésta determinarán en mucho la potencialidad de continuar avanzando en los primeros dos. La ciudad se conforma de la relación recíproca e interminable de diferentes procesos que incluyen todas las dimensiones, y a pesar de que sería imposible comprender su funcionamiento en totalidad, si es necesario estudiar aisladamente algunos de estos procesos partiendo del reconocimiento de su relación con otros.

El estudio de las ciudades debe ser interdisciplinario (Iracheta, 1997) porque la ciudad es un constructo social, a su vez la sociedad es una construcción y ambas están en continuo proceso de construcción (lo cual implica la idea de transformación). El enfoque que aún prevalece es espacialista, concibe a la ciudad como un objeto estático y para poder entender en una forma más completa el fenómeno urbano, es necesario analizarla desde diferentes perspectivas, y por tanto, desde diferentes concepciones académicas; es necesario entender a la ciudad desde una perspectiva dinámica que se conforma de los constantes movimientos de las actividades de la sociedad y es por lo cual el tema de la movilidad y su relación con el espacio urbano debe ser uno de los ejes principales en su comprensión.



## CAPITULO 6

### *Conclusiones y recomendaciones generales.*

La sección final de esta tesis se ha destinado a presentar las conclusiones generales de la investigación, además de ofrecer recomendaciones que puedan ser utilizadas como base para el diseño o mejoramiento de políticas públicas en materia de desarrollo urbano con un enfoque hacia el ordenamiento del espacio urbano a partir de la movilidad en la ciudad, considerando los impactos sociales y económicos que esta conlleva.

#### **6.1. Conclusiones**

De acuerdo al concepto de *calidad de vida* adoptado en este trabajo -definido con base a las relaciones sociales, físicas y psíquicas del sujeto con su entorno, lo cual forma sus expectativas-, se puede deducir que estas expectativas de la población están siendo satisfechas a pesar de las condiciones del medio que les rodea, en cuanto a la calidad de los espacios urbanos analizados.

Lo anterior no justifica las condiciones deficientes en que se han creado estos EPU's y en las cuales transcurre la vida cotidiana de gran parte de los habitantes de la ciudad y que han influido en la conducta urbana de los mismos. Como se hizo notar, aquellas personas que contaron con otras experiencias pudieron comparar y notar que las condiciones no son satisfactorias; **es necesario elevar las expectativas de la gente**, tal vez con un concepto de ciudad con el objeto de elevar la calidad de vida de los habitantes **en función de que se cumplan sus derechos urbanos** (Derechos a la belleza, movilidad y accesibilidad y calidad del medio ambiente)

Este concepto ampliado de calidad de vida incluiría mejorar la calidad de los espacios de la ciudad, en los cuales el papel del diseño urbano en la creación del “imaginario” colectivo sobre espacio urbano es uno de los más importantes. A través del diseño de espacios urbanos se puede proyectar la imagen última de consenso de las visiones u objetivos de las aspiraciones

económicas, políticas y sociales de una ciudad; en los espacios urbanos creados “a propósito” se puede representar la relación e interacción recíproca que existe entre los habitantes y su ciudad, así como la imagen misma que se desea que la ciudad proyecte.

Lo anterior no solo en términos sociales o de percepción sino en económicos, puesto que el nivel y calidad de la urbanización de una ciudad son clave para determinar su competitividad (Bull, 2003; Borja y Muxi, 2003) como a la imagen misma que se desea enviar como “mensaje” al imaginario de los habitantes.

Si bien es cierto que los espacios urbanos se crean espontáneamente por la propia interacción de los habitantes, que surgen naturalmente de las relaciones sociales y de éstas con el espacio físico, no significa que esta forma resultará en lo mas deseado o adecuado para los propios habitantes a partir de los cuales se ha generado o bien de aquellos que toman las decisiones con mayor influencia sobre la construcción de la ciudad.

En la práctica se ha podido observar el ‘fracaso social’ de espacios públicos urbanos que fueron diseñados dentro del paradigma funcionalista, los cuales a pesar de cumplir con ciertos parámetros de orden y belleza, resultaron ser espacios no “usados” por la gente o bien, que terminaron por modificar su uso y función originales cuando los habitantes se apropiaron de ellos acorde a sus necesidades, lo cual por lo general ha terminado en no ser de la mejor calidad estética.

Lo anterior plantea una contradicción, pues al asumir para este trabajo que “...la ciudad es la gente en la calle...” podría pensarse que la calidad del espacio público urbano se determinar por el ‘éxito social’ que éste pueda tener, es decir, por la intensidad de uso y apropiación de los habitantes de la ciudad, y no exclusivamente por la calidad estética y física del mismo.

Lo anterior implicaría que los derechos urbanos de los habitantes se están cumpliendo en forma parcial y por tanto, las condiciones para un adecuado desarrollo humano no se están

presentando en la ciudad y por tanto, las oportunidades de un adecuado desarrollo de la sociedad –lo que se consideraría el capital social- están limitadas.

En cuanto a los derechos urbanos de los que hablan Borja y Muxi (2003), es probable que el ‘Derecho a la movilidad y accesibilidad’ esté siendo ejercido por los habitantes de Tijuana, sin embargo, los derechos a la belleza y a la calidad del medio ambiente no. Lo anterior, es un indicador de que la ciudad no presenta condiciones de equidad y justicia social, y que su resultado físico es el estado de la imagen y orden urbano que prevalece.

### ***Hallazgos***

Con el *análisis etnográfico a los espacios públicos urbanos* seleccionados se encontró en primer término:

- a. En aquellos sitios donde la imagen del espacio urbano y la infraestructura destinada a la escala de la persona fue de menor calidad y marginal, es donde se generan mayor cantidad de condiciones para la convivencia social.*

Lo anterior indica la capacidad de adaptación del ser humano a las condiciones que le rodean -a pesar de no ser las mejores- siempre y cuando pueda realizar sus actividades. El ejemplo más claro fue el EPU en el área de estudio del Crucero “5 y 10” donde contrario a lo que se esperaba, las personas que cotidianamente lo viven, manifestaron sentirse tranquilos y se observó el desarrollo de diferentes formas de “encuentros” personales, ya fuera alrededor de los vendedores informales, los improvisados paraderos de TPU o simplemente en las banquetas sucias y en mal estado.

La apropiación de este espacio por sus usuarios se ha da en gran medida por simple necesidad; es un espacio de convergencia y transferencia, se trata de una centralidad importante de la ciudad en la que evidentemente existe “la oportunidad” de colocar una oferta diversa de servicios y comercios, dados los intensivos flujos de personas –mayormente peatonales-.

El Crucero “5 y 10” es la materialización de la multiculturalidad y tolerancia de los habitantes de Tijuana, como se mencionó en capítulos anteriores, esta ciudad ha sido conformada por migrantes de diversos estados del país, que a pesar de mezclarse y diluir sus costumbres con el resto, logran aportar algo al mosaico cultural que puede ser apreciado en este EPU.

Con las entrevistas, se encontró que más del 50 por ciento de las personas que transitan o lo usan no son nativas de Tijuana; es común encontrar puestos ambulantes con comidas típicas de los estados de Puebla, Oaxaca, venta de artículos que provienen de Guanajuato; modalidades de comercio formal que han decidido invadir las aceras dada la competencia del comercio informal – el caso de una agencia de viajes localizada en un local con características de taquería en uno de los arranques de un puente peatonal es un ejemplo de esto-.

En resumen, la población ha adoptado este EPU por ser uno en el cual puede expresarse, trabajar, usar, vivir, identificar dentro de la estructura urbana y con el cual también se sienten identificados. Desafortunadamente, las condiciones físicas del espacio no son concordantes con la idea integral de calidad de EPU, en el cual se puedan ejercer a plenitud los derechos urbanos.

*b. Las intervenciones en planeación urbana (de imagen y ordenamiento) no son garantía para lograr calidad en el Espacio Público Urbano en Tijuana.*

Por el contrario al punto anterior en la Zona del Río donde se ubican espacios con mejores características físicas tanto para peatones como automovilistas, es donde menos encuentros personales se producen, dado que la organización del espacio así lo determina o bien, repliega dichos encuentros hacia puntos específicos y en la mayoría de los casos, a espacios privados o privados que la gente adopta como públicos (como la Plaza Río, el CECUT o restaurantes).

De lo anterior se concluyó que las soluciones urbanísticas –diseñadas por expertos- no han sido adecuadas al no considerar al usuario-persona, sino que han sido concebidos para el usuario-automóvil; la solución a la movilidad es concebida como el proporcionar los espacios

para el flujo vehicular que a su vez es consecuencia de los viajes que se producen por la forma en que está “ordenado” el espacio urbano –usos de suelo-, la cual también ha sido resultado de no considerar las necesidades de las personas y sus hábitos, que son la motivación de sus viajes.

Agravando más la situación, las soluciones tal y como se conciben, producen espacios marginales para las personas que no utilizan automóvil; se ven obligados a transitar sorteando flujos vehiculares que los ponen en riesgo, a “ver” imágenes poco agradables y deterioradas, a oler y escuchar el caos derivado del tráfico vehicular y las malas prácticas urbanas.

Los comentarios anteriores se refieren al promedio general del área estudiada, sin embargo es necesario relativizar lo observado en la Zona del Río ya que dada su extensión, el análisis contempló tres subespacios que se diferencian entre sí. En esta subdivisión, se pudo observar que el subespacio Kino presentó la más alta valoración acorde a los criterios utilizados y por la cantidad de encuentros y utilización del EPU en zonas específicas que por su carácter PÚBLICO presentaron las condiciones para dichos encuentros –centro de gobierno y alrededores del hospital general-. Sin embargo, también en este EPU se observó la contradicción que se presenta de forma más clara en el Crucero “5 y 10”, en el cual las condiciones físicas del espacio no son del todo favorables –como las discontinuidad de recorridos peatonales, ya sea por falta de la infraestructura o su mal estado-.

*c. La fragmentación social se da principalmente en la separación entre las personas que utilizan el automóvil como medio principal de movilidad y aquellos que utilizan el TPU.<sup>83</sup>*

La hipótesis de esta tesis implícitamente consideraba que esta forma de materializar la relación EPU y medios de movilidad produciría deseconomías sociales -como la contaminación, detrimento en la salud, conductas urbanas y fragmentación de la sociedad-, sin embargo, respecto

---

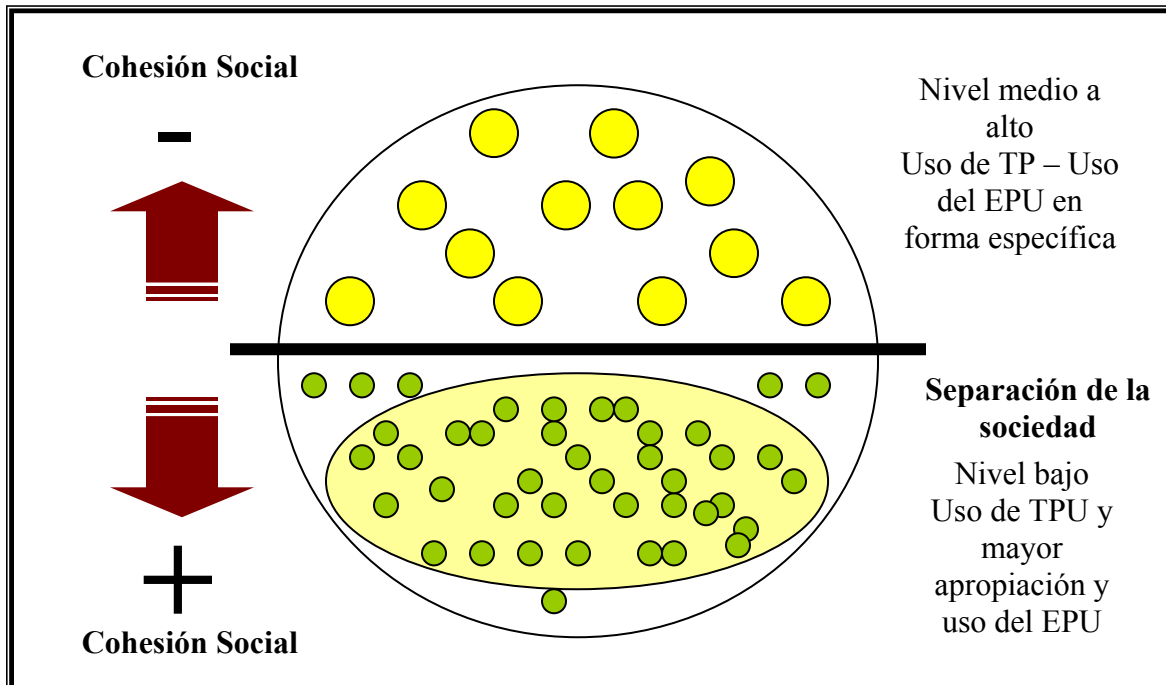
<sup>83</sup> Basado en que son las clases media a alta las que mayormente utilizan el automóvil como medio de transporte, a pesar de que esta condición varía en ciudades fronterizas como Tijuana donde el acceso de la población de pocos ingresos a la adquisición de un vehículo de importación usado y barato, sigue considerándose que son las personas con bajos ingresos las que mayormente hacen uso del TPU.

a este último fenómeno, del análisis etnográfico se logró deducir que la separación social se da como un efecto indirecto de esta relación pero entre las clases media a alta con relación a las de menor ingreso.

Se pudo observar –especialmente en el Crucero “5 y 10”- distintas formas de convivencia social entre aquellas personas que por hacer uso del TPU hacen uso de este EPU, las cuales se asume pertenecen a los sectores de población con menor ingreso, dado el alto porcentaje de población que en Tijuana hace uso del TPU -a pesar de los bajos precios de los automóviles fronterizos-. Es probable que un porcentaje de población de ingresos bajos resuelva su movilidad en TP, sin embargo, al momento no se contó con datos que permitieran estimarlo, por lo que se asume que el grueso de población que tiene un automóvil pertenece a los niveles media a alto.

Son entonces los usuarios de automóvil privado aquellos que experimentan el aislamiento del resto de la sociedad, y la fragmentación social derivada de la motorización se da entonces como una línea entre las clases bajas y medias-alta. (Figura 16)

**Figura 16. Fragmentación social relacionada con el uso del EPU y los medios de movilidad**



Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto a *la visión que los tomadores de decisiones*, se pudo constatar que éstos tienen una opinión clara de la función social que tanto los EPU’s como el TPU y el TP tienen dentro de la ciudad. En general estuvieron de acuerdo en que la ciudad de Tijuana enfrenta graves problemas de equidad y justicia social asociada a estos aspectos y reconocen también que la actual forma de “hacer ciudad” no es la más deseable y que de continuar así, la ciudad podría enfrentar el agravamiento de problemas sociales y económicos.

Respecto a cómo en la realidad esta forma de “ver” a la ciudad ha sido materializada, se encuentra que desde un inicio, la incongruencia de las políticas públicas aplicadas a las ciudades de la frontera norte en México ha sido derivada de un desconocimiento de las dinámicas socioeconómicas locales por lo menos hasta los años 60’s y posteriormente, al contrastar lo encontrado en la primer parte del análisis (la percepción y experiencia de los usuarios) con la percepción de los tomadores de decisiones, se encuentra el desconocimiento -ahora por parte de estos- de las necesidades, dinámicas y costumbres del grueso de la sociedad.

Las políticas públicas, así como la aplicación de recursos hacia temas específicos –amen que los recursos públicos para las ciudades fronterizas históricamente han sido insuficientes con relación a sus dinámicas de crecimiento- se ha dirigido por el concepto tradicional de calidad de vida el cual toma en cuenta solo el nivel de ingreso y la provisión de servicios públicos básicos, sin llegar a los aspectos cualitativos de los mismos.

Esta tendencia de ‘hacer ciudad’ que se plasmó en ciertas políticas y lógicas de gasto público fueron derivadas de una concepción tanto de desarrollo y calidad de vida que actualmente ya no son suficientes. Los tomadores de decisiones son conscientes de que no es posible mantener esta tendencia y al mismo tiempo esperar que las condiciones de calidad de vida en la ciudad mejoren, al constatar los problemas de movilidad que la ciudad de Tijuana experimenta cotidianamente, así como la continua demanda de servicios públicos y suelo urbano.

Al igual que reconocen claramente los problemas e incluso entienden las causas, plantean **la necesidad de cambio** en la forma de concebir la ciudad; están de acuerdo en que es necesario y casi urgente para la ciudad el contar con un sistema de Transporte Público Urbano con características funcionales y de acuerdo a las necesidades de la ciudad.

Algunos mencionaron la palabra “dignificar” el TPU y llegaron a plantear que una posible solución es la de una intervención hasta cierto punto radical, en la que el Estado (municipal o estatal) sea quien la encabece -ya sea por si solo o en asociación con el sector privado externo- que impulse la competitividad de los actuales prestadores del servicio, bajo nuevas condiciones en las cuales dejen de ser los concesionarios quienes aparentemente controlan la movilidad pública de la ciudad.

De las propuestas de los entrevistados para mejorar la calidad de vida (mencionadas en el capítulo cuatro), se distinguen 3 aspectos principales en donde radican las bases para este cambio:

1. Intervención conjunta Público-Privada
2. Corresponsabilidad ciudadana
3. Modificación del paradigma actual de ‘hacer ciudad’

En cuanto a la *congruencia de planes y programas* en cuanto a la movilidad y la importancia de la calidad del EPU se corroboró la poca congruencia entre éstos -sus visiones, objetivos y estrategias- y que por tanto se refleja en la construcción física de la ciudad, así como la asignación del gasto estatal.

Se encontró que muy poco se identifica al congestionamiento vehicular como un problema urbano, a pesar de mencionar la importancia de un buen sistema de TPU; no se tuvo indicios que indiquen se haya reconocido que existe una vinculación entre la forma en que la ciudad se ha ido construyendo, el tipo de sistema de TPU con el que cuenta y el congestionamiento; tampoco se encontró mencionado el término *motorización* ni se hace un



análisis de las posibles externalidades que el aumento de vehículos circulantes puede acarrear para la ciudad.

Como era de esperarse, esta concepción desvinculada entre procesos urbanos no llega a traducirse en propuestas que puedan llegar a solventar de forma integral sus problemas. Se menciona solo en el Plan Municipal de Desarrollo la posibilidad de racionalizar el uso del automóvil, sin embargo, no se indica por medio de qué medidas pudiera darse lo anterior.

En otros programas, se menciona la necesidad de hacer estudios al respecto del transporte, sin embargo, como si éste fuera un elemento aislado del resto de los procesos urbanos -como la incorporación de nuevo suelo urbano, el tipo de usos de suelo asignados en la carta urbana, etc.- Lo anterior se considera como la planeación de la ciudad ante la ausencia de una política de movilidad.

### ***El Estado como principal impulsor de la evolución en la forma de ‘hacer ciudad’***

La aparente desatención del Estado hacia el transporte público urbano y la producción de espacios públicos urbanos de calidad puede deberse a varias razones, entre ellas que:

1. La lógica de asignación del Estado considera más prioritario atender las necesidades básicas de infraestructura ante la creciente demanda de la población y trata de eficientar los recursos escasos.
2. El Estado considera que las necesidades subjetivas de la población pueden ser resueltas por ellos mismos y se desliga de la responsabilidad de atenderlas o bien deja que el mercado lo resuelva.
3. El Estado no tiene visión a largo plazo acerca de los costes económicos futuros en que se traducen los actuales costos pecuniarios.

En cualquiera de los casos y en particular en Baja California pensar en la importancia de la producción de espacios públicos es considerado como un lujo al que no se considera como estrategia o medio para alcanzar una mejor calidad de vida.

En cuanto al transporte, se puede aludir al punto tres, puesto que históricamente se han otorgado concesiones para la operación del servicio de transporte público y en el caso de Tijuana, el uso de vehículos de baja capacidad ha sido el más usado (“calafías” que son mini-buses y taxis colectivos).

Al momento, las dos líneas principales que marcan el diseño de políticas públicas en el estado son: la procuración de seguridad y la dotación de suelo y vivienda<sup>84</sup> lo cual se ve reflejado en la estructura de la asignación del gasto público.

Por otra parte, el Estado parece no vislumbrar que considerar tanto al transporte como el espacio público como instrumentos estratégicos traería mayores beneficios sociales por diversos motivos:

1. Ordenar las estructuras urbanas;
2. Transformar la conducta social;
3. Garantizar el desarrollo económico;
4. Eficientar recursos –al evitar sobre costos futuros en la introducción de otros servicios urbanos y en salud pública-;
5. Ampliar las oportunidades de desarrollo humano de la población;
6. Por cumplir con los principios de equidad y justicia social;
7. Como medio de “materializar” la democracia; y que finalmente todo lo anterior confluye en una mejor calidad de vida para la población.

En la realidad es difícil modificar un sistema arraigado por tantos años, que ha respondido a las macroestrategias económicas nacionales, las cuales han ido en función de la apertura comercial, sin embargo, es necesario intentar encontrar el balance entre las desigualdades causadas por esas mismas estrategias.

**Es necesario impulsar localmente la evolución de los enfoques de planeación urbana para la elaboración de políticas públicas con una visión integral**, es decir, ocupándonos por

---

<sup>84</sup> Gobierno del Estado de Baja California, Plan Estatal de Desarrollo, 2002-2007

transformar o adecuar primeramente la cultura local de toma de decisiones, y que necesariamente requiere el impulso del Estado como actor principal y líder para la conformación de las alianzas necesarias con el sector privado y la propia ciudadanía.

## **6.2. Recomendaciones**

El reconocimiento de la necesidad de evolución tanto en el enfoque de planeación como en la forma de hacer ciudad debe continuar su camino hacia el fortalecimiento de la Gestión Urbana. Es necesario adecuarse a la rápida dinámica de crecimiento de la ciudad a partir de instrumentos guía, prácticos, claros, sencillos y flexibles; el enfoque de la planeación estratégica es un buen punto de partida, sin llegar a ser la única forma ya que al ser cada ciudad única, es necesario elaborar los instrumentos que la guíen “a su medida”.

**Es necesario organizar la ciudad a partir de su movilidad;** asignar los usos de suelo analizando la cantidad de posibles viajes que generaran, estudiando los patrones de viaje de los habitantes a través de estudios origen-destino; es necesario observar cuáles son las consecuencias en la conducta social de los habitantes de la ciudad, de la forma en que está constituido el EPU donde cotidianamente viven –como ejemplo, los nuevos desarrollos que preocupan a los tomadores de decisiones- e intentar predecir cuáles serán los costos asociados a los mismos.

Reivindicar la importancia de desarrollar investigación que proporcioné datos para la toma de decisiones, como ejemplo:

- a. Efectos sociales de los desarrollos habitacionales actuales
- b. Proyecciones del gasto público en infraestructuras provocados por la motorización (gastos comparativos ciudad compacta vs. ciudad dispersa)
- c. Calculo de costos pecuniarios de la motorización (consumo de recursos, gasto en salud – contaminación)

Es necesario reconocer que para lograr lo anterior, primero es necesario incluir en la agenda política la necesidad de evolución del paradigma de planeación hacia el de gestión, para lo cual es también necesario:

1. Fortalecer las áreas de gestión urbana en el ámbito público.
  - a. Evolución de la práctica profesional
  - b. Formación de nuevos practicantes de la profesión
2. Fortalecer los espacios de diálogo (como el COPROVI) y continuar realizando estudios de mercado y con esquemas de participación público-privada.
3. Generar nuevos espacios de diálogo con enfoque hacia el mejoramiento de la movilidad intraurbana y de los espacios públicos de la ciudad, en los que será fundamental la coordinación del sector empresarial, así como de los tres órdenes de gobierno.

#### ***Relevancia del estudio de la relación Movilidad (TP-TPU) y Espacio Público Urbano***

Intentar determinar en qué forma el espacio público de la ciudad ha sido afectado por los medios de movilidad -en especial por el transporte privado- y esto pudiera incidir en las funciones social y económica de la misma en el largo plazo, implica **evaluar los ángulos más relevantes de esta relación desde una perspectiva sociológica**. Tanto la ciudad, instituciones y políticas públicas son constructos sociales y por lo tanto es importante conocer las percepciones de las personas que constituyen la sociedad que las construye.

El tema de la movilidad intraurbana es uno de los menos estudiados en el país desde esta perspectiva; estudios desde el enfoque funcionalista son los más comunes por la contundencia de los datos que arrojan, sin embargo, se ha dejado relegado el estudio de cómo las soluciones urbanísticas funcionales –derivadas de los datos duros- a la movilidad, influyen en los aspectos sociales “no tangibles” como la contaminación, la fragmentación social, la salud o qué repercusiones económicas traerán en el largo plazo.

La valoración de la ciudad, de la relación del Espacio Público Urbano en el que se desenvuelve la vida social de las personas y de los medios que utilizan para “funcionar” en sus vidas cotidianas debe ser estudiada considerando tanto los datos como los comportamientos sociales y percepciones tanto de los actores con mayor poder de influencia en las decisiones que “solucionan” la funcionalidad de la ciudad, como de las personas que diariamente los utilizan, experimentan y los viven.

La intención principal detrás de esta investigación ha sido conjuntar elementos que ayuden a entender que la forma en que resolvemos la movilidad afecta tanto a los aspectos físicos, sociales, ambientales, económicos y finalmente todo confluye en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Se eligió estudiar la relación entre movilidad (uso del TP y la provisión de TPU y estructura vial), la construcción de la ciudad y sociedad en la ciudad de Tijuana porque aún sin contar con datos específicos, la experiencia de vivir la ciudad hace evidentes la gran cantidad de problemas urbano-sociales asociados con sus medios de movilidad y la pobre calidad de imagen urbana, la escasez de espacios de convivencia, paradójicamente al alto desarrollo económico que siempre la ha caracterizado y que la convierte en un polo de atracción de flujos migratorios.

El congestionamiento vehicular es parte del cotidiano de sus habitantes, así como la baja calidad de su TPU lo cual hace urgente atender esta problemática; se puede intuir que la fragmentación social y la inequidad de la ciudad tiene una explicación en la forma en que se ha “resuelto” su movilidad.

Se esperaría que haber conjuntado información y recogido percepciones tanto de los actores-usuarios como los que toman decisiones contribuya a sustentar el diseño de una política pública integral en materia de movilidad para la ciudad de Tijuana ya que al ser el municipio de Baja California sobre el cual se realiza la apuesta de desarrollo económico, es necesario mejorar

tanto las condiciones físicas como sociales de la ciudad para mantener o elevar su competitividad, tanto urbana como económica.

La política pública con enfoque en la movilidad de la ciudad permitiría que los estudios CUANTITATIVOS y CUALITATIVOS que son necesarios hacer para generar la información que permita tomar decisiones, no queden solo sujetos a la “buena voluntad” de un funcionario con visión; estando incluida una política de movilidad en la ley, en los planes de desarrollo estatal y municipal se da soporte a la gestión de recursos para realizar los estudios necesarios.

### ***Temas pendientes***

Al finalizar este trabajo se hace necesario mencionar aquellos nuevos cuestionamientos que surgieron a lo largo de la investigación que si bien en algunos casos llegaron a mencionarse, no fue posible ahondar en ellos.

Es necesario también reconocer que explicar la relación entre la calidad del EPU y el TPU-TP resulta una tarea compleja al implicar el entendimiento de factores subjetivos -como es la percepción de un contexto físico- y objetivos –como el mismo estado físico del espacio, datos como valores de suelo, usos de suelo, índice de motorización, etc-. Lo anterior implicó el uso de herramientas cuantitativas y cualitativas, sin embargo, fue necesario decidir otorgar mayor peso a las segundas y utilizar las primeras sólo para construir el marco de referencia que contextualizara al lector acerca de la ciudad de Tijuana.

Se eligió un enfoque sociológico para estudiar la ciudad, puesto que la hipótesis plantea que la relación que se intentó explicar ha sido en detrimento del Espacio Público Urbano donde se desarrolla la vida de los habitantes de la ciudad, y que esto causará en el largo plazo un deterioro social capaz de incidir negativamente en el desarrollo económico de la misma, sin contar que a su vez, en el corto plazo, el congestionamiento de las vías afectará la funcionalidad de la ciudad y se llegará a la misma pérdida de competitividad urbana.

Se buscó entonces, tratar de entender un proceso urbano de la ciudad de Tijuana, desde una perspectiva integral, intentando analizar y comprender la dialéctica entre la construcción de la ciudad y la sociedad.

Dada la ambiciosa empresa, la construcción del marco teórico conceptual incluyó la revisión de los escasos trabajos sobre movilidad en el país, y mayormente se encontraron referencias que introducen la reflexión y discusión teórica acerca de la importancia del EPU dentro de la ciudad y sociedad y como el TPU es un elemento que contribuye a elevar su calidad como ‘oportunidad’ para recuperarlo y desplazar el uso del TP. A lo anterior se agregaron referencias que hablan sobre la importancia del transporte en la economía de una ciudad, así como del papel del estado en su provisión.

No fue posible encontrar en los tiempos deseados referencias de investigaciones empíricas que explicaran esta relación, aunque si ejemplos de acciones emprendidas en otros países en los cuales a partir de una política de movilidad se ha recuperado EPU ante el evidente problema del congestionamiento de sus vías –el caso de Bogotá y la introducción del sistema de TPU Transmilenium, que ha permitido la ampliación de banquetas, establecimiento de calles exclusivamente peatonales y para el TPU y circuitos de ciclo vías-.

Reconociendo la necesidad de continuar estudiando desde distintos ángulos el tema de la movilidad, su relación la forma física de la ciudad y cuáles son sus efectos sociales, se espera que lo logrado en este trabajo sirva como punto de partida para futuras investigaciones más puntuales en las cuales se mantenga la visión de que la especificidad de el estudio que se esté realizando, o su objetividad y contundencia en datos, tiene una repercusión social que va directa a todos y cada uno de los habitantes de la ciudad, en la persona.

Algunas nuevas líneas de investigación que implican a la movilidad son:

- *Generación de viajes y su relación con los usos de suelo.*

A partir de los patrones de movilidad de la población, que implica conocer sus costumbres y actividades, así como intentar conocer la cantidad de viajes con relación a un determinado uso de suelo (por las posibles actividades que pueda albergar).

- Valoración de densificación vs. expansión de la ciudad a partir de la solución de su movilidad.
- *Estudios sobre los posibles efectos sociales de los desarrollos habitacionales unifamiliares densos.*
  - ¿Qué conductas sociales se generan en este tipo de desarrollos?
  - ¿Son más sus efectos positivos o negativos?
  - ¿Cómo afecta al resto de la ciudad la privatización o encierro de áreas habitacionales?
  - ¿En realidad generan patrimonio?
  - Los modelos comerciales ¿Favorecen la construcción de una ciudad democrática?
  - ¿Se están cumpliendo las expectativas de la población con este tipo de desarrollos?
  - ¿Cómo solucionan la movilidad de los futuros habitantes de estos desarrollos?
- *Efectos sociales de la falta de espacios públicos de esparcimiento.*
  - Desde la economía, podría analizarse cuál es el costo marginal de tener acceso al esparcimiento –que mayormente se da en lugares privados o bien, se localizan a grandes distancias de la población-
  - Desde la sociología, se podría analizar cuáles son los efectos sociales de no contar con EPU's en la ciudad



- *Valoración de futuros costos de infraestructura.*
  - ¿Cuánto costará a la ciudad continuar ampliando y manteniendo la red vial?
- *Valoración de costos sociales a causa de la motorización.*
  - Contaminación del aire que en consecuencia trae mayores índices de enfermedades respiratorias crónicas.
  - Congestionamiento que genera accidentes vehiculares y estrés

- *Escenarios y tendencias del índice de motorización*

Es necesario ordenar la información del registro vehicular en el Estado, así como utilizar dichos datos para la planeación de la ciudad, establecer políticas de racionalización, etc.

## BIBLIOGRAFIA

- ALEGRÍA, TITO y Ordoñez B. Gerardo (2005), “*Legalizando la ciudad. Asentamientos informales y procesos de regularización en Tijuana*”, El Colegio de la Frontera Norte.
- ALEGRÍA, TITO; García, Roberto (Comp). (2004) “*Estructura Intraurbana y Segregación Social: El Caso de Tijuana*” en Contradicciones entre planeación y realidades regionales, metropolitanas y y socioambientales, COLEF, pag. 147-182
- AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, *Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, 2002-2025*, Instituto Municipal de Planeación de Tijuana.
- AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, *Plan de Activación Urbana* (1994)
- AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, *Plan Estratégico de Tijuana, 2003-2025*
- AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, *Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana, 2005-2007*
- AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, *Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana, 1998*
- BORJA, JORDI y Castells, Manuel (1997), “*Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*”, Ed. Taurus y Grupo Santillana de editores, S.A., Madrid. (1997).
- BORJA, JORDI; Herce, Manuel; Mier de Terán, Arturo; Fiori, Mirela. (2005), “*Informe sobre la Zona Metropolitana de MONTERREY*”, Monterrey, (documento inédito)
- BORJA, JORDI y Muxi, Zaida (2003), “*El espacio público: ciudad y ciudadanía*”, Electa, Barcelona.
- BULL, ALBERTO (compilador). (2003), “*Congestión de Tránsito. El problema y cómo enfrentarlo*”, CEPAL y Agencia Alemana de Cooperación Técnica.
- BRINGAS, NORA y Sánchez, Alberto (2006), “*Vulnerabilidad social y riesgo de desastres en Tijuana, B.C.: Primeros Hallazgos*” en Equito and Sustainable in the US-Mexico Border Region: Reflections from the San Diego-Tijuana Region, Center for U.S.-Mexican Studies, University of California, San Diego.
- CABRERO, ENRIQUE; Ziccardi, Alicia; Orihuela, Isela. (2003), “*Ciudades competitivas- ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*”, elaborado para la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, CIDE, México.  
<http://207.248.177.25/images/stories/estudios/estudiocdcompetitiva.doc>.
- CARIGNAN, MARCO A. (2004), Tesis “*Ética ambiental y uso de automóvil en Tijuana, Baja California, México*”, COLEF.
- DUHAU, EMILIO, (2003), “*Las megaciudades en el siglo XXI. De la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público*”, en Ramirez Kuri, Patricia (Coord), “*Espacio Público y reconstrucción de ciudadanía*”, FLACSO, Editorial Porrúa, 1ª edición.

DUAHU, EMILIO, Giglia, Ángela (2004), “*Conflictos por el espacio y orden urbano*”, Estudios Demográficos y Urbanos, 19(2): 257-288. México, D.F.: El Colegio de México.

FELIX BERUMEN, HUMBERTO (2003) “*Tijuana la horrible. Entre la historia y el mito*”, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, pp. 325-374.

GARZA VILLARREAL, GUSTAVO, (2000), “Crítica al Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, 2001-2006”, en *La urbanización en México en el Siglo XX*, El Colegio de México, México, pp. 129-136.

GARZA VILLARREAL, GUSTAVO (2005), “*La urbanización de México en el siglo XX*”, COLMEX.

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA. (2001), “*La distribución territorial de la población en México*”, en *La población de México en el nuevo siglo*, CONAPO.

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA, *Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006*, México

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA, *Programa Nacional de Desarrollo Social, 2001-2006*, México.

GOBIERNO DEL ESTADO, *Programa Sectorial de Desarrollo Urbano del Estado de B.C., 2002-2007*

GOBIERNO DEL ESTADO, *Programa Sectorial de Desarrollo Social del Estado de B.C., 2002-2007*

GOBIERNO DEL ESTADO, *Programa Sectorial de Desarrollo Económico del Estado de B.C., 2002-2007*

GOBIERNO DEL ESTADO, *Programa Sectorial Estatal de Vivienda, 2002-2007*

GÓMEZ-VELA, MARÍA; Sabeh, Eliana N. (2000). “*Calidad de vida. Evolución del concepto y su influencia en la investigación y la práctica*” Instituto Universitario de Integración en la Comunidad, Facultad de Psicología, Universidad de Salamanca.  
<http://www3.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>

HERNANDEZ, VLADIMIR (2006), “*La influencia de la estructura urbana en la incidencia de accidentes de tránsito en Tijuana, B.C. (2003-2004)*”, tesis para obtener grado de maestría, El Colegio de la Frontera Norte.

ILLICH, IVAN (1978) «El mensaje de la choza de Gandhi», *Ixtus, Espíritu y cultura (Ivan Illich: La arqueología de las costumbres)*, N° 28 año VII, Cuernavaca, México.  
<http://www.ivanillich.org/LiIxtus.htm>

IRACHETA CENECORTA, ALFONSO (1997), “*Hacia una conceptualización de la planificación urbana*”, pp. 149-165, en *Planeación y Desarrollo. Una visión de futuro*, Ed. Plaza y Valdez, México.

LEDROUT, RAYMOND, (1968), “*El espacio social de la ciudad*”, Amorrourte Editores, Buenos Aires, pp. 259-262.

MUSGRAVE, RICHARD; Musgrave, Peggy. (1992). “*Hacienda Pública. Teórica y Aplicada*”, 5ta Edición, McGraw Hill, México.

NAVARRO BENITEZ, BERNARDO y Bacelis Roldán, Sandra Luz (2000), *El servicio de transporte público: privatización y socialización. La experiencia de la Ciudad de México*”, en Servicios y Marco Construido. 2do. Congreso RNIU: Investigación Urbana y Regional, Editorial RNIU, pp. 231-39

NEWMAN, PETER and Jeffrey Kenworthy (1999), “*Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*”, Washington, D.C, Covelo, Ca., Island Press.

RAMIREZ KURI, PATRICIA (2003), “*El espacio público: ciudad y ciudadanía. De los conceptos a los problemas de la vida pública local*”, en “*Espacio Público y reconstrucción de ciudadanía*”, FLACSO, Editorial Porrúa, 1ª edición.

RANFLA, ARTURO y Alvarez, Guillermo (1996), “*Expansión física, formas urbanas y migración en el desarrollo urbano de Tijuana 1900-1984*”, en Ciencias Sociales, Serie 3, Cuaderno No. 2, UABC.

RICHARDSON, HARRY W. and Gordon, Peter (2000), “*Critiquin Sprawl’s Critics*” en la revista Policy Analysis, No. 365, Enero 24.

<http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/pdf/pa365.pdf>

RICHARDSON, HARRY W. and Gordon, Peter (1999) “*Is Sprawl Inevitable? Lessons from abroad*”, School of Policy, Planning and Development, University of Southern California, paper presented at the ACSP Conference, Chicago.

[http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/pdf/LESSON\\_A.pdf](http://www-rcf.usc.edu/~pgordon/pdf/LESSON_A.pdf)

RUEDA, SALVADOR (2002), “*Modelos de ordenación del territorio más sostenibles*”, paper, Barcelona. <http://geobuzon.fcs.ucr.ac.cr/modelosurbanos.pdf>

RUEDA, SALVADOR, (2001), “*Los costes ambientales de los modelos urbanos dispersos*”, paper, Barcelona. <http://geobuzon.fcs.ucr.ac.cr/costes-amb.pdf>

RUEDA, SALVADOR (1997), “*La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*”, Barcelona, 1997. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>

SEN, AMARTYA (2000). “*Desarrollo y Libertad*”. Editorial Planeta.

SAFDIE, MOSHE with Wendy Kohn (1997), “*The City after the automobile. An architect’s vision*”, Westview Press.

SARAVIA, MANUEL. (2004), “*El significado de habitar*” en Ciudades para un Futuro más sostenible, Boletín CF+S 26. Instituto Juan de Herrera, Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n26/amsar.html>

UNITED NATIONS. (...) “*World Urbanization Prospects: The 1999 revision*” (Key Findings). <http://www.un.org/esa/population/publications/wup1999/urbanization.pdf>

VILLALANTE, MANUEL (2003), “*La Ciudad Real como escenario de la movilidad*”, Revista *Barcelona metròpolis mediterrània*,  
[http://www.bcn.es/publicacions/b\\_mm/bmm\\_transporte/bmm\\_transport\\_10.htm](http://www.bcn.es/publicacions/b_mm/bmm_transporte/bmm_transport_10.htm)

VUCHIC, VULKAN R. (2000), “*Transportation for livable cities*”, New Brunswick, *New Jersey Center for Urban Policy Research*, Rutgers, The State University of New Jersey.

ZHANG, MING (2004), “*The Role of Land Use in Travel Mode Choice*”, Journal of the American Planning Association, Vol. 70, No. 3,, Chicago, IL. pp. 344-360

ZICCARDI, ALICIA, en Ramirez Kuri, Patricia (Coord), (2003) “*Espacio Público y reconstrucción de ciudadanía*”, FLACSO, Editorial Porrúa, 1ª edición.