

## TIJUANA: PASADO Y PRESENTE. DEL CRECIMIENTO ACELERADO A LA TRAGEDIA URBANA

Víctor Alejandro Espinoza Valle  
*El Colegio de la Frontera Norte*

### BAJA CALIFORNIA. PASADO RECIENTE

El pasado de Baja California nos remite directamente a tres fenómenos fundadores de su identidad y de su perfil cultural: la frontera, la migración y su –reciente– crecimiento urbano. Fenómenos que han marchado de la mano y que siguen siendo referencias históricas y cotidianas para sus ciudadanos. La historia –moderna– bajacaliforniana es tan reciente, que nos hemos acostumbrado a declarar monumentos históricos sus construcciones de la década de los treinta de este siglo. La frontera norte de México resulta más joven si se dirige la vista hacia el oeste. Conforme se avanza hacia los estados fronterizos del este las sociedades ahí asentadas declaran mayor edad. Baste mencionar, no sólo como curiosidad historiográfica, sino como dato social fundamental, que Baja California queda unida por tierra con el resto del país hasta el año de 1948 y que la primera comunicación telefónica directa se llevó a cabo el 10 de octubre de 1947.<sup>1</sup> Su aislamiento del resto del país obligó, desde épocas tempranas, a volver los ojos hacia los vecinos californianos como recurso de sobrevivencia. Vecindad que es también obligatoria referencia para comprender su historia –aun con ser reciente– y su desarrollo a lo largo del presente siglo. Por ejemplo, el surgimiento de ciudades como Tijuana sería imposible de comprender sin hacer referencia a los efectos de la Ley Volstead o Ley Seca de enero de 1920, que fuera derogada hacia fines de 1933 y que afectó a bebedores y comercio del vino en Estados Unidos, conduciendo a la glorifica-

1. Tal como lo documenta don Crispín Valle, el Gral. Lázaro Cárdenas sienta las bases para la ampliación del ferrocarril sonorense que posteriormente posibilitaría el entronque con Baja California: "Para llegar de Sonora a Baja California, te venías por Nogales arriesgando por todo el desierto. La otra era tomar el tren de 'tránsito', que salía de Nogales, iba a Tucson y entraba por Calexico a Mexicali a recoger el pasaje, regresaba otra vez a Calexico y de ahí seguía a Tecate y Tijuana [...] Gracias al General Lázaro Cárdenas nos pudimos unir por ferrocarril con Sonora. Lueguito que entró de presidente ordenó el entronque" (Espinoza Valle 1992:76-89).

ción de la “ciudad del vicio”, estereotipo del cual todavía no se logran sacudir sus habitantes. En Baja California históricamente se ha vivido una intensa vida de frontera.

#### FRONTERA Y SOCIEDAD URBANA

Baja California es quizá la entidad que concentra con mayor nitidez las particularidades de la frontera. Desde finales del siglo XIX, la economía, la política y la cultura regionales han estado ligadas con el desarrollo de la vecina California. Los procesos sociales vividos en el estado difícilmente pueden comprenderse al margen de la condición fronteriza que permea la vida cotidiana de los bajacalifornianos. Así la noción de frontera como delimitación de culturas y sociedades, toma cuerpo, se materializa, en las prácticas cotidianas de sus habitantes.

Baja California es la única entidad en la frontera que colinda con el estado de California. Pero además, su vecino es el estado más rico de los Estados Unidos—la producción de California es considerada como la séptima economía del mundo—, en contraste con los estados del sureste cuyas economías se encuentran entre las más deprimidas de aquel país.

En Baja California aproximadamente 95% de sus habitantes viven en la zona urbana, concentrada en 4 municipios (Tijuana, Tecate, Ensenada y Mexicali); con excepción de Mexicali, donde ha existido históricamente un fuerte lazo con la tierra, las actividades cotidianas de la población transcurren en el medio urbano. Además, 84.2% de sus habitantes reside en sus tres municipios fronterizos (Tijuana, Tecate y Mexicali); lo que será una diferencia fundamental con respecto a los otros cinco estados norteros. Según los datos del *XI Censo de Población y Vivienda* (1990), la población total que vive en los municipios fronterizos del norte de México es de 3 800 411; lo que quiere decir que en Baja California se concentra 36.7% del total (1 397 022). Esto significa que la población bajacaliforniana históricamente ha vivido la intensidad de los intercambios—económicos, sociales y culturales— de México con Estados Unidos.

Es ya un lugar común el hablar del dinamismo económico y demográfico de las ciudades de la frontera. En el caso particular de Baja California, en la década de los ochenta, al acelerado crecimiento industrial y comercial correspondió un sostenido aumento de la población de 1 002 461 en 1980 a 1 660 855 en 1990, es decir, un crecimiento del orden de 65.3% (INEGI 1950-1990).

Sin duda, el crecimiento económico de las ciudades bajacalifornianas se explica en gran parte debido a la existencia de un libre comercio con California. Desde el siglo pasado se llevó a cabo el primer intento por resguardar la soberanía a través de una zona de libre comercio. Ante el aislamiento del Territorio de la Baja California y la amenaza siempre presente de una invasión desde el norte: en 1865 el presidente Benito Juárez decretaba un régimen de zona libre, el cual sería ratificado por Porfirio Díaz y abolido posteriormente en el año de 1905 (véase Valenzuela 1992:316-319).

Veintiocho años después, siendo presidente de la república, Abelardo L. Rodríguez ordenó “para Tijuana y Ensenada la creación de los Perímetros Libres Experimentales, por decreto fechado el 30 de agosto de 1933. Éstos se definieron como las circunscripciones territoriales habitadas, para las que se autoriza la libre introducción de mercancías, materias primas y productos, exclusivamente destinados al consumo de los habitantes de dichas circunscripciones” (Piñera y Ortiz 1985:133). Posteriormente, el día 10 de marzo de 1935 (el General Lázaro Cárdenas) “ordena la ampliación de los perímetros libres para las poblaciones de Mexicali y Tecate y para San Luis Río Colorado, Sonora” (*ibidem*: 134). “Finalmente, en 1938 se creó la zona libre parcial de Sonora, que cubre la región comprendida desde Sonoita y Punta Peñasco hasta el Río Colorado, y en 1939, la zona libre de Baja California (Sur), que comprende la totalidad de la península” (Ojeda 1982:VII).

Lo que llama la atención son los motivos esgrimidos—de Juárez a Cárdenas— para establecer el régimen de excepción fiscal: propiciar el poblamiento de la región y proteger la incipiente industria nacional, a la vez que se lograba abastecer el mercado local a través de las importaciones. La inversión extranjera directa no era requerida y para ello se legalizaba el consumo en el exterior; en una palabra, se buscaba defender el territorio, la soberanía nacional.

La zona libre continúa vigente en Baja California a pesar de que los condicionantes que le dieron origen se transformaron y, sobre todo, que el proyecto nacional se ha modificado. Ahora la integración es reconocida e impulsada mediante un tratado que, se insiste, es sólo comercial,<sup>2</sup> pero que sin duda tendrá repercusiones en los órdenes de la vida social, política y cultural. La noción de soberanía también se transforma para responder a los retos de la globalización. La noción se flexibiliza en la práctica con todos los conflictos que ello supone

2. Es por ejemplo la insistencia de Luis Rubio (1993:316-319).

para el nacionalismo tradicional. En México apenas se inicia el reconocimiento de este hecho, dejando de lado la tradición del discurso que exaltaba el nacionalismo sin fisuras.

#### TIJUANA. DE LA LEYENDA NEGRA AL CRECIMIENTO ACELERADO

La ciudad reconoce cuando menos tres momentos de expansión económica, demográfica y urbana. El primero, y el más doloroso para algunos hacedores de historia patria, tuvo lugar en la década de los años veinte, extendiéndose al primer lustro de los años treinta. La Ley Volstead o Ley Seca, promulgada bajo el marco de una fuerte campaña moralista, que rebasó al mismo presidente Woodrow Wilson, propició justo lo que trataba de combatir, pero en territorio mexicano: el surgimiento de una oferta de bebidas alcohólicas y de sus accesorios, centros de juego y también de prostitución. Junto con el segundo hipódromo de la ciudad,<sup>3</sup> que inició sus actividades administrado por la firma Agua Caliente Jockey Club, abrieron sus puertas entre otros célebres negocios: "La Ballena", "cuya barra —de 170 metros de largo— se anunciaba orgullosamente como la más grande del mundo" (Acevedo, Piñera y Ortiz 1985:98), o el casino "Foreign Club", o la no menos célebre cantina de don Miguel Calette: "Blue Fox", para no mencionar el Casino de Agua Caliente que abriera sus puertas el 23 de junio de 1928. Fue la época dorada del turismo en la ciudad: "Los cronistas de la época invariablemente mencionan que por aquí desfilaron en ese entonces estrellas como Gloria Swanson, Harold Lloyd, Buster Keaton, Tom Moore, Ben Tottman, Will Rogers y Norma Talmadge, entre otros. Toda la década de los veinte fue próspera para los negocios turísticos de Tijuana".<sup>4</sup> Hasta el famoso Al Capone instaló su casino privado en las Islas Coronado,

3. El primero, localizado en la Colonia Libertad, había sido inaugurado en 1916.

4. Esta es la reseña del primer año de la Ley Seca: "La temporada de 1920 en el hipódromo de Tijuana fue un éxito rotundo. El gobierno de Estados Unidos, tratando de obstaculizar la afluencia de norteamericanos, ordenó el cierre de la Línea Internacional a las nueve de la noche; la abrieron hasta el día siguiente a las ocho de la mañana. Esta circunstancia obligó a muchos turistas a pernoctar en Tijuana, propiciando el desarrollo de la industria hotelera. En San Diego los hoteles se llenaban a su máxima capacidad con los visitantes que venían a Tijuana. El 4 de julio de ese año entraron a esta población 65 mil personas y 12,654 automóviles. Se acabó la gasolina y mucha gente tuvo que quedarse en los hoteles. La fama de Tijuana sobrepasó las ciudades de California y llegó a Nueva York y demás ciudades del Este de los Estados Unidos. Los visitantes pasaban la tarde en el hipódromo y después iban a bailar a los centros nocturnos. Los artistas de Hollywood frecuentaban el hipódromo, el 'Sunset Inn' y el 'Casino Monte Carlo', donde podían bailar al compás de magníficas orquestas en una atmósfera elegante. Las celebridades del cine daban a los meseros generosas propinas, cuyo monto ha entrado al terreno de la leyenda, en labios de quienes vivieron esos años" (*ibidem*: 99).

frente a Rosarito. Esta activa época de auge es también el origen de la perdurable e incómoda Leyenda Negra de la ciudad, que encuentra su declive con la derogación de la Ley Volstead y la fuerte depresión de los años treinta.

Un segundo auge viviría la ciudad durante la Segunda Guerra Mundial, que reforzaría el estereotipo de Tijuana como ciudad del vicio y de servicios —personales— para las tropas norteamericanas. En efecto, en la vecina ciudad de San Diego, a raíz de la Primera Guerra, se había establecido una base militar. Durante el segundo conflicto bélico soldados y sobre todo marines destacados en San Diego, cruzaban la frontera para aliviar tensiones y soledades. Floreció el *show business* y la prostitución.

La tercera ola aquí referida reconoce en el Programa de la Industria Maquiladora para la Frontera Norte de México de 1965 su palanca fundamental. Cuando concluye el Programa Bracero, el gobierno federal se propone ofrecer una opción laboral e industrializadora para la frontera norte.<sup>5</sup> La repatriación de compatriotas, aunada al paso obligado de migrantes rumbo a Estados Unidos, parecían elementos determinantes para establecer en la región un tipo de industria como la maquiladora, cuya apuesta original fue la de una factoría de ensamblaje intensiva en mano de obra y basada en una política de bajos salarios. La ciudad inicia un fuerte crecimiento, observable fácilmente en los datos demográficos. Para 1970 en la ciudad vivían 340 583 personas, lo que contrasta notablemente con los 65 364 habitantes de 1950 o los 165 690 de 1960. Para 1980, en la ciudad se asientan 461 257 pobladores, cifra que se eleva a 747 381 en 1990. Entre 1980 y 1990 Tijuana se convierte en la ciudad más poblada de Baja California, desplazando la capital —Mexicali—, la que en 1990, por primera vez en la historia, reporta menos habitantes, con 601 938. Así, la ciudad de Tijuana crece a una tasa de 3.8% promedio anual en el periodo 1970-1990, mientras que a nivel estatal la tasa se sitúa en 3.1% y la nacional en 2.6%. Si tomáramos sólo la última década (1980-1990) observaríamos con mayor detalle la acelerada dinámica poblacional de Tijuana, ya que creció a una tasa promedio anual de 4.9%, que contrasta con 3.6% reportado a nivel de la entidad, y 2.1% del promedio anual nacional.<sup>6</sup>

Evidentemente, este explosivo crecimiento demográfico se explica en buena medida a partir de los intensos flujos migratorios que recibe nuestra

5. Para una revisión general de los programas federales para la frontera, puede consultarse Mendoza Berrueto (1982).

6. Datos calculados a partir de los censos VII, VIII, IX, X y XI (INEGI 1950-1990) y Alejandro Canales (1993:4).

entidad. Si la frontera norte ha sido paso obligado para la emigración hacia Estados Unidos, lo cual ha generado intensos flujos de migración interna hacia la zona, Baja California parece haberse convertido en el más importante centro receptor de migrantes, tanto de quienes buscan cruzar hacia el país vecino, como de quienes deciden probar suerte en “este lado”. En particular, Tijuana es la ciudad de paso de la mayor cantidad de migrantes en la frontera mexicana. Se estima que por Tijuana cruza 50% de la emigración total hacia Estados Unidos.<sup>7</sup>

Así, la ciudad ha recibido crecientes cantidades de población durante los últimos años, lo cual se ha traducido en un importante crecimiento urbano. Sin embargo, la oferta de servicios públicos ha marchado a la zaga de la demanda efectiva, pues se ha creado un importante rezago en aquéllos; no sólo debido a la ausencia de planeación urbana, sino también a la falta de inversión social, al crecimiento económico acelerado y a la “irregularidad” topográfica en la que se asentó la ciudad. La historia de Tijuana es imposible de comprender sin hacer referencia a los asentamientos irregulares. Lo son en un doble sentido: no siguen la dinámica convencional para su adjudicación, esto es, los colonos se han posesionado, han invadido predios y en muchos casos autoconstruido sus viviendas, y es irregular en el sentido de que se han asentado en terrenos no aptos para la construcción. Como dice José Manuel Valenzuela:

En Tijuana, los asentamientos irregulares fueron una constante en la historia del poblamiento. Según el Plan de Desarrollo Urbano de Tijuana de 1984, 27 por ciento del área urbana se encontraba en zonas no aptas para la urbanización (cerros, cañadas, etc.) y en ellas vivían aproximadamente 200 000 personas, estimándose que la población que conformaba los asentamientos humanos irregulares ascendía a 304,000 personas y ocupaban 2 334 hectáreas (1991:74).

Asimismo como señala un estudio:

La adaptación de Tijuana a esa nueva función urbana ha sido obstaculizada por los déficits acumulados en servicios públicos, propiciados por un notorio desnivel entre las políticas federales para fomentar el crecimiento económico en ellas sin una equivalente inversión social. El crecimiento explosivo de la maquiladora en la década de los años ochenta agravó los rezagos urbanos

7. Según estimaciones del proyecto de investigación “Cañón Zapata”, Tijuana, B.C., El Colegio de la Frontera Norte.

acumulados hasta entonces. Un problema más para Tijuana son sus difíciles condiciones fisiográficas con poca superficie urbanizable a bajo costo. El resultado ha sido la gestación de un crecimiento económico con fuertes desequilibrios sociales, urbanos y ambientales [...] A diferencia de otras ciudades de México, en Tijuana la marginalidad urbana no corresponde a la marginalidad social. Es decir, grupos sociales con un empleo estable y remunerado no pueden tener acceso a adecuadas condiciones urbanas (vivienda y servicios públicos) por los rezagos acumulados (Sánchez 1993:6).

El rezago urbano se traduce en las cifras siguientes:

De acuerdo con información de COPLADEM, en Tijuana existe un déficit de 50% en el alumbrado público, 30% de rezago en las redes de agua potable, 40% en el drenaje sanitario, de 85 a 90% en el drenaje pluvial y 10% en energía eléctrica (Valenzuela 1993:59).

Como hemos visto, históricamente las actividades económicas de la ciudad se han concentrado en su sector terciario. La distribución de la población ocupada se ha mantenido en los últimos 50 años, a pesar de la importancia adquirida por la industria maquiladora desde mediados de los años sesenta. Si en 1940, 71.4% de la PEA se concentraba en el comercio y los servicios—sector terciario—, en 1950 era 65.68%, en 1960 65.3%, en 1970 disminuyó a 59.15%, pero en 1980 volvió a repuntar con 64.7% (Valenzuela 1991:72). Actualmente, el empleo por sector se distribuye de la siguiente manera: 70.6% de la PEA ocupada lo hace en el sector terciario—44.7% en los servicios y 25.9% en el comercio—; las actividades del sector primario tan sólo son realizadas por 0.7% de la población; por último, el sector secundario concentra a 26.2% de la fuerza de trabajo empleada. De este último porcentaje, 9.7% corresponde al empleo en la industria maquiladora y el resto—16.5%— a otras actividades secundarias (Zepeda y Clemens 1992:6-9).

El Programa de la Industria Maquiladora para la Frontera Norte de México ha impactado las estructuras productiva y laboral de Baja California, y en particular las de la ciudad de Tijuana. La entidad ocupa el primer lugar nacional en cuanto a número de maquiladoras establecidas. 37.9% de la industria nacional se asienta en el estado—809 empresas de 2 133 que hay en el país—; y el segundo lugar—después del estado de Chihuahua— en relación a empleos generados, con 98,205. Tijuana tiene el mayor número de empresas maquiladoras instaladas—513— en el país, seguida de Ciudad Juárez, con 300 plantas. Sin embargo, esta última ciudad fronteriza ocupa el primer lugar en

número de personas ocupadas, con 130 mil. El segundo lugar será para Tijuana, con 71 490 plazas.<sup>8</sup> Asimismo, en cuanto al valor agregado por municipios, Ciudad Juárez ocupa la primera posición con 25% del total, seguido de Tijuana con 15% (Espinoza Valle y Hualde Alfaro 1993:9).

En suma, Baja California, y en particular la ciudad de Tijuana, ha observado un explosivo crecimiento en los últimos años. En primer lugar, el aumento acelerado de la población, en función del proceso migratorio —la vecindad con California y la atracción de la industria maquiladora han sido factores fundamentales para la intensidad de los flujos migratorios—. En segundo lugar, el déficit urbano, producto de políticas que privilegiaron el crecimiento económico en detrimento de la inversión social. En tercer lugar, una topografía accidentada que eleva, cuando no impide, la dotación de servicios públicos. A ello se agrega la irregularidad en la tenencia de la tierra, producto de invasiones alentadas por todos los grupos políticos ante la falta de alternativas para acceder al mercado inmobiliario, pero también por los altos costos de los alquileres. La demanda de vivienda social y de servicios públicos ha superado los recursos públicos necesarios para mantener una oferta equivalente. Lo anterior se ve agravado por la falta de un plan rector del crecimiento urbano de la ciudad, que impida los asentamientos en zonas no aptas y priorice la instalación de redes de drenaje pluvial. Todos estos factores se conjugan para explicar el explosivo crecimiento de la ciudad en las últimas décadas. Crecimiento que tiene su reflejo principal en indicadores de tipo económico, pero que no se ha traducido en desarrollo social: es la realidad del antidesarrollo. Ello hizo posible la tragedia urbana del pasado invierno.

#### LA TRAGEDIA DE INVIERNO

El año de 1993 inició con un fuerte temporal en Baja California. Ya el día 7 de diciembre habíamos recibido un aviso de lo que serían las lluvias más intensas de los “últimos cincuenta años”, según la apreciación de Carlos Rojas, coordinador nacional del Pronasol. A partir del 7 de enero y por un lapso de 11 días,

8. “Las ciudades que registran las mayores cifras en términos de plantas industriales y empleos generados son: Ciudad Juárez con 300 plantas y 130 mil empleos, Tijuana con 513 establecimientos y 71 mil 490 plazas, Matamoros y Reynosa con 76 y 61 plantas respectivamente, con 38 mil 268 personas incorporadas en la primera de las ciudades, y 30 mil en la segunda; Chihuahua, con 66 empresas y 29 mil 010 plazas; Mexicali con 138 establecimientos y 20 mil 223 empleos; Nogales con 79 firmas y 19 mil 900 personas incorporadas a la PEA; y finalmente, Monterrey, con 96 plantas y apenas 18 mil 772 trabajadores” (Cavazos Galván 1993:31, García Díaz y Rentería 1993).

nuestra entidad, y particularmente Tijuana, recibió tal volumen de agua, que la convirtió en una zona de desastre. La tragedia se materializaría en miles de damnificados—4 500 según las cifras oficiales; el doble para la contabilidad popular—, 32 personas muertas y 92 desaparecidas. Al menos desde 1980 las lluvias no habían traído tanta destrucción a la ciudad. En aquella ocasión, la Presa Abelardo L. Rodríguez recibió grandes cantidades de agua, pero sus compuertas no fueron abiertas de manera gradual; por el contrario en la madrugada se decidió la apertura simultánea de los nueve portones. Los colonos no tuvieron tiempo para desalojar sus viviendas; muchos fueron los muertos. La corriente acabó con los asentamientos humanos de la zona del Río.

Trece años después la intensidad de las lluvias trae como resultado la destrucción de la ciudad. Ahora la corriente de agua y lodo no se localiza sólo en la zona del río, se extiende a toda la ciudad. Se generaliza el desastre. Claro, serán los asentamientos en cañones y laderas los que resientan con particular agudeza los efectos de las precipitaciones pluviales. Pero, como apuntamos anteriormente, al ser la topografía de la ciudad sumamente accidentada, las corrientes afectaron a personas de todos los sectores sociales. Al parecer el desastre no supo de distinciones sociales. Lo que sí resulta evidente es que no todos los grupos afectados cuentan con los mismos recursos para sobreponerse a sus desgracias.

Las causas del desastre de la ciudad no sólo deben buscarse en las intensas lluvias del mes de enero. Estas se combinan con los factores presentados: los altos flujos de inmigración registrados en los últimos años, que se tradujeron en un fuerte crecimiento demográfico; población que demandó un espacio mínimo para establecerse; la topografía sumamente accidentada en la cual se llevaron a cabo los asentamientos, la mayoría de los cuales se dieron al margen de la planeación urbana y por lo mismo de manera irregular, con todos sus agravantes. A la falta de un plan efectivo de crecimiento urbano, que entre otras cosas contemplara la dotación de servicios, y de manera destacada la instalación de redes de drenaje pluvial e impidiera el asentamiento en áreas peligrosas, se agrega el hecho de que una cantidad considerable de los asentamientos urbanos surgieron de invasiones alentadas por diferentes organizaciones políticas, entre las cuales ocupa un lugar destacado el partido oficial; hacia arriba de la pirámide social, la corrupción gubernamental que posibilitó el surgimiento de fraccionamientos que no cumplían las normas de construcción. En algunos casos la voracidad de los fraccionadores no tuvo límites, no importándoles las consecuencias de la destrucción de cauces naturales y desviación de arroyos. Cuando llueve en Tijuana la corrupción aflora en

sus calles. Así, el desastre de la ciudad es producto de un tipo de desarrollo que ha apostado por la ganancia fácil y el acelerado crecimiento económico en detrimento de la calidad de vida y la seguridad de la mayoría de sus pobladores.

A escasos 30 días de iniciada su administración, el nuevo alcalde panista, Arq. Héctor Osuna Jaime, tuvo que hacer frente a la situación de emergencia. Ciertamente no era el clima ideal para iniciar su periodo de gobierno. Tijuana aun sin tormenta es una ciudad sumamente conflictiva. Si al primero de diciembre de 1992 había una gran cantidad de problemas urbanos acumulados, después de la tormenta incluso regresar a la situación del día 6 de enero, requiere de un esfuerzo titánico, tiempo y, sobre todo, muchos recursos. De éstos últimos anda escasa la hacienda municipal. Resulta evidente que los fondos para la reconstrucción tendrían que provenir del gobierno del estado, pero sobre todo de la federación. De ahí que la tardanza del gobernador Ernesto Ruffo Appel, en declarar la ciudad de Tijuana como zona de desastre y con ello incrementar la ayuda federal, sólo puede explicarse a partir de factores de naturaleza política. Durante diez días, una y otra vez el gobernador negó la necesidad de tomar tal decisión, a pesar de las evidentes consecuencias catastróficas de las tormentas y de la cantidad de personas incomunicadas y/o damnificadas. Las precipitaciones pluviales no cesaron y por ello el día 17 de enero el gobernador se veía obligado a anunciar la declaratoria formal de Tijuana como zona de desastre<sup>9</sup>. Ruffo Appel justificaba su actitud aduciendo que las autoridades municipales y estatales tenían la capacidad para resolver la situación; y sobre todo, para no perder la dirección de las labores de emergencia. Temía que el PRI, a través del gobierno federal, capitalizara el desastre. Ciertamente las presiones priístas se dejaron sentir desde los primeros días. El diputado federal por Baja California, Amador Rodríguez Lozano, encabezaría la ofensiva y al final propuso una fórmula intermedia para llevar a cabo el Plan DN-III, que fue aceptada por el gobernador: las autoridades estatales supervisarían directamente su aplicación y conservarían la dirección de las labores de emergencia.

El 20 de enero, tres días después de la declaratoria como zona de desastre, arribaba a la ciudad el presidente Carlos Salinas de Gortari. A su llegada, expresaría: "No los vamos a dejar solos. Los vamos a ayudar"; en un mensaje que dejaba en claro el papel preponderante del Ejecutivo y la Federación para la resolución de la emergencia, pero además su centralidad dentro del sistema

9. Y que se mantendría hasta el día 25 de enero.

político. Ese mismo día el presidente anunciaba un plan de diez puntos para hacer frente al desastre.<sup>10</sup>

El error de Ruffo Appel, al apelar a razones políticas y con ello retardar acciones más eficientes frente a la situación por la que atravesaba la ciudad, aun cuando tuviese razón al sentirse presionado por el PRI, tendrá efectos políticos, fundamentalmente en el plano electoral. Podrá ser una factura que en el futuro pasen los miles de damnificados al gobierno panista.

Después de las tormentas de invierno ha venido la cuesta de la reconstrucción. No sólo la reubicación de los damnificados<sup>11</sup> ha sido un verdadero reto para las autoridades, sino sobre todo acometer las grandes obras pluviales que la ciudad requiere y de las cuales carece en 95%. El mismo gobierno estatal ha reconocido en los últimos días (del mes de agosto) el retraso en las obras del drenaje pluvial y la casi imposibilidad de contar con ellas en los próximos años. De repetirse la intensidad de las lluvias en el ya cercano invierno la catástrofe volvería a repetirse.

Los desastres abrieron también la discusión acerca del tipo de desarrollo experimentado por la ciudad y de sus perspectivas. Si en algo existe amplio consenso es con respecto a la necesidad de imaginar nuevas estrategias de crecimiento urbano y social. No parece posible seguir alentando un crecimiento económico acelerado sin planes reguladores. El problema de Tijuana ha sido justamente el tipo de desarrollo seguido, en el que destaca el estímulo al cre-

10. El plan contemplaba: "1) Dar atención a los damnificados, mantener las acciones de atención a los albergados y de inmediato llevar a cabo las labores de reubicación de quienes perdieron sus viviendas; 2) Cesión de 75 hectáreas del fideicomiso para que sean instaladas tres mil familias (mil albergadas y dos mil en situación difícil); 3) Que el ISSSTE, ISSSTECALI e INFONAVIT den prioridad en sus programas de vivienda a las familias damnificadas que laboran en instituciones de gobierno o los que trabajan en cualquier tipo de industria; 4) Restablecer los servicios básicos, agua potable, limpieza de los cuatro municipios y rehabilitación de vías de comunicación a comunidades populares; 5) Habilitar un equipo especial para delimitar las zonas de alto riesgo que garantice seguridad y que nadie se posesione de estos puntos riesgosos; 6) La Comisión Nacional del Agua desarrollará obras de prevención y construcción de bordos en los cauces de los ríos Tijuana y Alamar; 7) Que la Secretaría de Comunicaciones cuanto antes reestablezca las redes de comunicación (Valle de Mexicali y Sur de Ensenada); 8) Mediante el Programa Nacional de Solidaridad (Pronasol) se apoye a jornaleros de San Quintín; 9) Instruyó al Banco de México y Fondos de Solidaridad para subsidiar el comercio afectado y 10) Rediseño del Plan Municipal para los municipios que contemplen estos imprevistos" (Rentería *et al.* 1993:12-13).
11. En la primer semana de tormenta las autoridades reconocían un total de 55 albergues, los que atendían a 4 510 personas. Antes de la reubicación en el nuevo fraccionamiento "Valle Verde", el número de albergues se había reducido a 13, que prestaban atención a 1 371 damnificados. Para una revisión de las cifras oficiales acerca del desastre puede consultarse el documento: *Informe General de Protección Civil* (1993).

cimiento económico al margen de la planeación. Ello la ha convertido en una ciudad sumamente vulnerable. La amplia clase media y sobre todo los sectores pobres deberán aprender a vivir en la "precariedad" y en función de los trastornos climatológicos. Ésta parece ser una de las enseñanzas de las tormentas invernales.

La tragedia dio lugar a una amplia movilización ciudadana. La magnitud del desastre, tan grande para los bajacalifornianos como el terremoto de 1985 para los habitantes del DF, hizo crecer las redes de solidaridad y sobre todo, el reclamo social de participación en las labores de emergencia, reconstrucción y planeación del futuro de la Tijuana de toda la gente. Es un dato que los gobiernos deberán integrar en su agenda de trabajo; forma parte ya de la conciencia ciudadana fronteriza de la década de los noventa.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO CÁRDENAS, Conrado, David PIÑERA y Jesús ORTIZ, "Semblanza de Tijuana, 1915-1930", en David Piñera Ramírez (coord.), *Historia de Tijuana. Semblanza general*, Tijuana, Ed. Universidad Autónoma de Baja California/XI Ayuntamiento de Tijuana, 1985.
- CANALES, Alejandro, "Estructura y tendencias de la población de Tijuana", en *El Correo Fronterizo*, año VIII, núm 1, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, marzo-abril, 1993.
- CAVAZOS GALVÁN, Ricardo H., "Se incrementa la actividad de la industria maquiladora", en *Baja California*, Tijuana, 27 y 29 de agosto, 1993.
- ESPIÑOZA VALLE, Víctor Alejandro, *Don Crispín. Una crónica fronteriza. (Memoria y diálogos de don Crispín Valle Castañeda)*, 2a. ed., Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1992.
- "Tijuana y las tormentas de invierno", en *Cuaderno de Nexos* núm. 57, *Nexos*, núm. 183, México, marzo, 1993.
- y Alfredo HUALDE ALFARO, *Baja California. Frontera y libre comercio*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, Departamento de Estudios Sociales, 1993.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor y Patricia SAFA, *Tijuana. La casa de toda la gente*, México, INAH-ENAH/PCF/UAM-Iztapalapa/CONACULTA, 1989.
- GARCÍA DÍAZ, Odilón, "Presenta BC el mayor número de maquilas en el país pero el segundo en empleos", en *Diario 29*, Tijuana, julio 22 de 1993.
- Informe General de Protección Civil*, Tijuana, XIV Ayuntamiento de Tijuana, mimeo, enero, 1993.

- INEGI, VII, VIII, IX, X y XI Censos Generales de Población y Vivienda, México, INEGI, 1950-1990.
- MÉNDEZ MUNGARAY, Elizabeth, "Tijuana: expansión urbana y medio ambiente", en *Ciudades* núm. 18, México, Red Nacional de Investigación Urbana, 1993.
- MENDOZA BERRUETO, Eliseo, "Historia de los programas federales para el desarrollo económico de la frontera norte", en Mario Ojeda (comp.), *Administración del desarrollo de la frontera norte*, México, El Colegio de México, 1982.
- OJEDA, Mario, "Presentación", en Mario Ojeda (comp.), *Administración del desarrollo de la frontera norte*, México, El Colegio de México, 1982.
- PIÑERA, David y Jesús ORTIZ, "Panorama de Tijuana 1930-1948", en David Piñera Ramírez (coord.), *Historia de Tijuana. Semblanza general*. Tijuana, Universidad Autónoma de Baja California/XI Ayuntamiento de Tijuana, 1985.
- RENTERÍA, Horacio, "BC, primer lugar en número de maquiladoras establecidas", en *Diario 29*, Tijuana, agosto 26, 1993.
- *et al.*, "De los 10 puntos ordenados por Carlos Salinas de Gortari para superar la crisis, cinco han sido cumplidos", en *Diario 29*, Tijuana, 21 de junio, 1993.
- RUBIO, Luis, "El TLC y la democracia", en *Nexos*, núm. 182, México, febrero, 1993.
- SÁNCHEZ A., Roberto, "Crecimiento urbano y medio ambiente en Tijuana", en *El Correo Fronterizo*, año VIII, núm. 1, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, marzo-abril, 1993.
- VALENZUELA, José Manuel, *Empapados de sereno. El movimiento urbano popular en Baja California (1928-1988)*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1991.
- "En la frontera norte de México: Tratado de Libre Comercio e identidad cultural", en Gilberto Guevara Niebla y Néstor García Canclini (coords.), *La educación y la cultura ante el Tratado de Libre Comercio*, México, Nueva Imagen, 1992.
- "Problemas urbanos y catástrofe en Tijuana", en *Ciudades*, núm. 17, México, Red Nacional de Investigación Urbana, 1993.
- ZEPEDA, Eduardo y Clement NORRIS, "La economía de la región San Diego-Tijuana", en *El Correo Fronterizo*, Tijuana, El Colegio de la Frontera Norte, 1993.