

La higienización del paisaje urbano en “cartolandia”, Tijuana de 1970-80; ¿proyecto turístico o gentrificación humana?.

Renato Pintor Sandoval y Jesús Bojórquez Luque.

Cita:

Renato Pintor Sandoval y Jesús Bojórquez Luque (2019). *La higienización del paisaje urbano en “cartolandia”, Tijuana de 1970-80; ¿proyecto turístico o gentrificación humana?.* XXXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Lima.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-030/831>



La higienización del paisaje urbano en “cartolandia”, Tijuana de 1970-80; ¿proyecto turístico o gentrificación humana?

Renato Pintor Sandoval¹
Jesús Bojórquez Luque²

Resumen

El propósito de ésta investigación subyace de la idea de estudiar Tijuana. Esta región fronteriza norte de México ha experimentado crecimientos poblacionales del país, durante el siglo XX. Sus impactos migratorios han sido documentados, principalmente, a partir de finales de los ochenta, periodo que explica la intensa migración hacia esta zona desde el interior del país. Sin embargo, otros acontecimientos de importancia han moldeado la historia e imagen de la frontera, como es la migración sucedida en los cincuenta. Cabe destacar, que la creación y el desplazamiento de la llamada “cartonlandia”, obedece a una higienización del paisaje y el espacio público, donde este proceso de gentrificación significó para la ciudad de pasar a una zona con condiciones precarias de asentamiento a una zona considerada urbanizada y moderna. Además, permitió que como respuesta a ello se construyó un canal que hizo posible el encausamiento del río y arterias al estilo norteamericano, con la finalidad de embellecer la ciudad de Tijuana.

Introducción

Para el sociólogo e historiador Stavenhagen (2014) la ciudad fronteriza de Tijuana tiene características especiales, que indudablemente la hacen ser uno de los puntos más interesantes de nuestro territorio. Su aspecto demográfico, geográfico, político, económico, industrial, cultural y social la hacen ser un verdadero laboratorio de las Ciencias Sociales. Por ejemplo, en lo geográfico, Tijuana, es la ciudad más alejada de la capital del país. Su asentamiento se localiza en el valle del Río Tijuana, ocupando una pequeña zona de terreno plano, rodeado de cerros y mesetas empinadas, con suelos susceptibles a la erosión y cañones que bajan de las alturas hasta desembocar en el río. Su topografía espacial es sumamente indócil, que en su mayor parte no puede considerarse apta para urbanización, por fallas geológicas, como son la del Cañón de la Rosa y la falla de La Nación, para formar juntas la famosa falla de San Andrés.

Su asentamiento geográfico, así como la aplicación de endebles políticas del desarrollo urbano, aunado a una alta demografía debido a las migraciones que la han sucedido; han dado como resultado una pobre planificación de la ciudad derivado del acelerado crecimiento poblacional, misma que la han hecho evidenciar como problemática, sobre todo a lo referente del encauce del agua, llevado a constantes precipitaciones pluviales



que han azotado a la ciudad en varios periodos. Esta problemática histórica, como lo relata Piñera y Rivera (2007), donde el puente de madera denominado Puente México, conocido como la Marimba, quedó semi destruido en 1927 y se tuvo que construir un puente provisional para evitar la incomunicación con San Isidro y San Diego.

Nuevamente en 1938, las lluvias ocurridas en el mes de diciembre del año anterior dejaron saturado el suelo, por lo que al continuar lloviendo intensamente durante enero, febrero y marzo de ese año; el río creció profusamente inundando las partes bajas de la población (El Mexicano, 2011). De nuevo la corriente rompió el puente de la Marimba, por lo que tuvieron que instalarse puentes provisionales. También inundó y causó severos daños a los asentamientos situados en el cauce o cercanos a sus márgenes.

O bien, la que ocurrió en 1941, donde una vez más las aguas del río Tijuana alcanzaron una altura de 5.40 metros, con más de un kilómetro de ancho y de nueva cuenta el puente La Marimba quedó semi-destruido. En esta ocasión, diversos grupos de la población presionaron a las autoridades para que se edificara una obra perdurable que evitara que la ciudad siguiera sufriendo la frecuente falta de comunicación con San Diego, California y así fue como dio inicio a la construcción de un puente de concreto para sustituir al de madera, tan a menudo devastado por las crecidas del río. Sin embargo, a pesar de las grandes inundaciones en el lugar, también fue castigada por una enorme sequía que azotó a la región por más de 30 años.

Durante este periodo, el de los 40 a los 70, Tijuana se vio envuelta en una ola de migrantes provenientes de todas las partes del país, que arribaron a la ciudad en busca de trabajo y oportunidades, como lo relata Stavenhagen (2014) y que dieron lugar a un crecimiento enorme y desorbitado de la ciudad, donde la población que llegaba levantaron viviendas en las laderas, cañones y otros sitios, totalmente inadecuados para vivir y donde no se podía acceder a los servicios más indispensables, lugar donde surgió la famosa “cartolandia”, en 1955, resultado de una invasión importante que llegó a albergar a más de 500 familias, resistiendo las inclemencias del tiempo, crecidas del río, penurias, expulsiones, hasta su desalojo definitivo en los años setenta, periodo en la que se llevó a cabo la canalización del río Tijuana (Stavenhagen, 2014).

En la reubicación, la mayoría de los habitantes de “cartolandia” en 1972, se materializó en la edificación del Centro Urbano 70-76, así como una minoría que fue colocada en las colonias Sánchez Taboada, Guaycura, y el Lago. Para la concreción del Centro Urbano se edificaron 400 vivienda, una escuela, un centro cívico, iglesia, dotándolos de todos los servicios. En cuanto a la zona donde había sido “cartolandia”, se construyó un canal de 7



metros de altura y 70 metros de plantilla con 10 kilómetros de largo, que, de acuerdo a los estudios efectuados, sería capaz de desfogar un caudal de 3.820 metros cúbicos por segundo (CESPTT, 1972) que sería el máximo de descargas conjuntas de las Presas, Morena, Barret y Rodríguez.

El presente trabajo no tiene como propósito describir las formas de la reubicación de los precaristas, sino analizar como dicha reubicación obedeció más a un proyecto turístico, con un desarrollo urbano que articularía a la ciudad, además que se permitiera una higienización del paisaje y el espacio urbano en Tijuana, ya que con la puesta en marcha de esta zonificación, en su gran mayoría oriundos de Oaxaca, desaparecen total o parcialmente, las colonias Cuauhtémoc, Redactores, Chamizal, 18 de Marzo, Arboledas, División del Norte, San José del Río, San Martín de Porres, Los Venados, Echeverría, Los Pirules, El Rosal y parte de la 20 de Noviembre. Las obras prosiguieron y en 1974 se hace la demolición del Puente México, un emblema de Tijuana (Stavenhagen, 2014).

Cabe recordar que previamente hubo desalojos en 1955 sobre dicha población asentada en lo que hoy es la zona Río, donde el área fue nuevamente invadida con viviendas precarias de cartón y lámina, que además de lo deprimente de las casas, había todo aquello que se presenta en ese tipo de hacinamientos: delincuencia, impunidad, vicio, violencia, etcétera.

El 18 de julio de 1972, la Secretaría del Patrimonio Nacional inició oficialmente la obra de canalización del río, que consistió en la construcción de un canal de 70 metros de plantilla, 7 metros de altura y bordos en suave declive, capaces de desfogar el máximo caudal de agua precipitada. A la par, una nueva tomando en cuenta el atractivo turístico de la costa del municipio, se sentaron las bases para su desenvolvimiento, promulgándose en abril de 1973, el Reglamento de Ordenación para los Desarrollos Turísticos del Estado de Baja California, combinado con la legislación federal sobre fideicomisos, propició el surgimiento de importantes fraccionamientos turísticos, como “San Antonio del Mar” y “Las Gaviotas, pero tomando como ejes viales los que se encuentran anclados alrededor de la Zona Río.

Metodología

La idea de esta investigación es analizar, a través de hechos históricos, el desplazamiento de los habitantes de la llamada “cartolandia”, hoy Zona Río, bajo un plan de desarrollo urbano o un proyecto de higienización del espacio urbano; donde nuestro objetivo central es analizar las siguientes interrogativas: ¿El desplazamiento de los habitantes de la antigua “cartolandia” obedeció a un reordenamiento urbano o bien a una intervención turística?,



¿La intervención y desplazamiento forzado obedeció más a un plan de financiamiento o de rearticular el centro de Tijuana? , ¿El desplazamiento de los habitantes de “cartolandia” obedece a estímulos privados o públicos con el afán de atraer inversiones hoteleras, casinos, restaurantes, centros comerciales, privadas habitacionales o zonas residenciales, mismas que hoy existen?. Partiendo de las consideraciones de la transformación y zonificación poblacional de un nuevo núcleo urbano, que permitió a través del despojo social, una segmentación poblacional, la calidad de vida a través del consumo y las consecuencias socio urbanísticas de tal incidente. Para el estudio de esta reubicación ante la zonificación de la hoy zona Río, se toman como unidad de análisis, los conceptos de ciudad y segmentación, mismas que nos permita reforzar las características del fenómeno que se hizo en Tijuana, en la llamada zona de “cartolandia” hoy Zona Río.

Este trabajo contempla un enfoque cualitativo, que incluye investigaciones periodísticas, archivos del Ayuntamiento, Planes Estatales de Gobierno y datos censales. Pero además enfatizamos algunos proyectos paralelos que se han llevado en otras ciudades del país, donde se le da prioridad el encausar el agua y el desarrollo urbano a partir de la zonificación que de ellas se hace, pero que, en Tijuana, también se dio a la tarea de una higienización, donde se realiza bajo la idea de quitar lo indeseable para los intereses del capital.

El trabajo se ha dividido en cuatro partes, la primera versa sobre la metodología y objetivos de ésta, la segunda, sobre los asentamientos irregulares ocurridos en Tijuana en 1972 y posteriores, con sus implicaciones poblacionales actuales, donde la ciudad fronteriza ha experimento un crecimiento acelerado, como lo señala Varela, Ocegueda y Castillo (2017); siendo Baja California, junto con la Ciudad de México, Nuevo León y recientemente Quintana Roo, como uno de los estados que mayor número de llegadas registra como migración interna, durante los últimos 20 años.

Un tercer apartado del capítulo, denominado: “Movilidad forzada a partir de megaproyectos”, es en relación al debate que pretendemos sumarnos entre la apropiación del espacio público y la intervención turística, al margen de que tales proyectos que se emprendieron durante la década de los setenta, dada la reubicación de los pobladores de “cartolandia”, obedece a que históricamente Tijuana es una ciudad turística, como data la historia de ésta ciudad fronteriza, como la inauguración del hipódromo en 1916 (Ruiz, Martínez, Verjan, 2015), hoy galgomedro (Piñera y Rivera, 2007); el tranvía San Diego-Tijuana; el complejo turístico de Agua Caliente de 1929, ofreciendo a la población californiana baños de aguas termales (Orozco, 2016; Piñera y Rivera, 2006); pero su impacto cae en la ley seca de Estados Unidos, conocida como Volstead, que entró en vigor



en 1920, mismo que ocasiono que los bares y centros de vicios se multiplicaran a lo largo de la franja fronteriza, incluyendo a Tijuana (Piñera y Rivera, 2006:29) y que incluso se acuñara la frase “Tijuanear”, haciendo alusión de visitar los distintos bares de la Avenida Revolución y Coahuila, como lo relata Orozco (2016).

Estos hechos, hicieron que Tijuana estaba próxima a forjar una leyenda negra, la cual lo marcaría por generaciones, misma que lo persigue hasta éstos días (Montezemolo, 2005) que para los sesentas llego aglutinar a más de 8 mil personas que formaban parte de la economía nocturna de la ciudad (Stavenhagen, 2014: 34), cantidad que se ha incrementado fuertemente, alcanzando cifras de más de 4500 personas registradas ante el Departamento de Control Sanitario de la Dirección Municipal de Salud de Tijuana, en cuanto a la prostitución se refiere, aunque cifras extraoficiales la ubican en más de 18 mil en el 2017 (El Mexicano, 19 de abril 2017), siendo casi 40 mil personas que componen dicho sector económico.

En el cuarto capítulo, se discute la predominancia del reacomodo o zonificación de ésta población de “cartolandia”, y el impacto que ha tenido este lugar en Tijuana. Posteriormente daremos pie a nuestras conclusiones, donde se visualiza a esta ciudad fronteriza, donde el desarrollo urbano ha sido poco homogéneo, tanto en densidad demográfica, como los sectores habitacionales de clase como correspondiente a la edificación, pues mientras que en el centro de la ciudad la superficie se satura irracionalmente, en las colonias populares el desarrollo es muy disperso, ya que se ocupan grandes extensiones, rebasando límites naturales o asentándose en cauces de arroyos y en laderas, en algunos casos con pendientes de más del 40% (Ruíz, Martínez, Verjan, 2015).

Intervención espacial y turística

En la configuración de una ciudad, el espacio geográfico está sujeto a “diversos” intereses, por lo que en la actualidad, la ciudad se encuentra en medio de los poderes públicos y privados que buscan intervenir en su diseño y configuración, concretándose en políticas públicas que buscan satisfacer a la ciudadanía y a los entes privados, aunque en muchas de las ocasiones prevalecen los intereses de los segundos, siendo afectados segmentos de la población considerados indeseables para los fines comerciales o de negocios y que ocupan lugares con ventajas locacionales y son objetos del deseo de especuladores inmobiliarios (Díez, 1999: 9). Este fenómeno se presenta a partir de la construcción de infraestructura urbana, de comunicaciones, renovación urbana, creación de centros de atracción turística.



Se pueden identificar tres tipos de intervención urbana las cuales inciden en los cambios de organización espacial y/o territorial, modificando la realidad de los diversos actores involucrados y estos son:

- “1. Las de carácter directas, donde la intervención espacial se da para proveer bienes y servicios;
2. Las de carácter indirectas, donde se da a partir de subsidios, para concretar cambios espaciales, que serán hechos por los actores, y, por último;
3. Las de carácter regulador, donde se establecen normas o reglas a los actores de cómo deben de intervenir en el espacio geográfico” (Diez, 1999: 11).

Esta clasificación se manifiesta con sus diversos matices a partir de la realidad histórica, política y social donde el dominio político y económico ha permitido intervenciones de modificación espacial, principalmente reguladas. En muchos sentidos, la urgencia de la participación ciudadana en los últimos tiempos ha traído como producto la generación de Planes de Desarrollo Urbano, donde se presenta una tensión constante entre los intereses de las comunidades y los del capital privado, donde el poder público inclina la balanza, no necesariamente tomando decisiones que velan por el bien común, sino que en muchas ocasiones se inclina por los intereses de los poderes fácticos.

La intervención no sólo tiene que ver con la manera como el poder público actúa en el territorio, también abarca la forma como el Estado busca los mecanismos de financiamiento en las modificaciones del espacio, de cómo obtendrá los recursos para llevar a cabo las obras, ya sea con los recursos que se obtienen con los impuestos ya estipulados o con la creación de nuevas estrategias impositivas, de sustraer recursos de la sociedad y con la intervención urbana retribuírseles con obras que le generen mayor bienestar, con espacios públicos robustecidos y generación de empleos que signifique mayores ingresos a la población demandante, en pocas palabras, sustraer recursos para regresárselos a la misma con elementos que eleven su calidad de vida, consolidando ese círculo virtuoso de la satisfacción de todo el conjunto de la sociedad, generando un “consenso básico” (Calderón, 2008).

En este sentido, la intervención pública en los territorios no sólo tiene su importancia en la mejora de las infraestructuras, sino que también se aplica a estrategias que buscan generar desarrollo en las localidades donde se aplican. Este es el caso del turismo, que a la sazón de las políticas de los años cincuenta y sesenta del siglo XX, el turismo pasó de ser una actividad de orden secundario, a ser una rama de la economía con gran dinamismo,



desarrollándose el llamado turismo de masas. En el caso de Europa, los países del sur del continente buscaron desarrollar la actividad como forma de obtener divisas por la crisis suscitada en la posguerra, en cambio los países del centro y norte del viejo continente vieron al turismo como forma de hacer negocios, asimismo, como herramienta para impedir la expansión y difusión del comunismo en el área, resaltando el valor de “la libertad como divisa indisoluble del capitalismo como estilo de vida” (Schenkel y Almeida, 2015: 201-202).

Si bien, los megadesarrollos de cualquier índole, buscan incidir en el “desarrollo” de las localidades y regiones, también es cierto, la manifestación de elementos de carácter “negativo” como el despojo de tierras, de activos comunes como el agua, los recursos naturales, el paisaje, etc. Además, también se presentan fenómenos como el desplazamiento forzado de segmentos de población que habita en espacios geográficos donde se llevan a cabo esos proyectos, por lo que las comunidades afectadas dejan atrás sus tierras, casas, muertos, vida comunitaria, afectados por el progreso material de la sociedad.

Movilidad forzada a partir de megaproyectos

Antes y después del modelo neoliberal, los megaproyectos han tenido como constantes aparte del despojo, el desplazamiento de población que estuvo asentada en los territorios intervenidos, impactando en sus formas organizativas, el dejar las tierras donde yacen sus muertos, donde se manifestaban sus rituales, sus costumbres y la vida identitaria. Ejemplos de ello hay muchos en México, los cuales han sido documentados, ya sea por la prensa, investigadores o instituciones defensores de los derechos humanos.

En los grandes proyectos de infraestructura se utilizan discursos legitimadores que pone en relieve la importancia de impulsar el desarrollo, de incentivar la competitividad, pero que encierra la privatización de espacios públicos, expresando fenómenos de polarización espacial, con claros síntomas de exclusión y segregación espacial, con islas de riqueza en mares de pobreza (Morales, 2017: 36). Los megaproyectos, de manera histórica se dan a partir de las relaciones de poder, tanto político como económico, que se justifican bajo ideales de competitividad y desarrollo, resaltando las bondades de la generación de empleos y la urbanización planificada acorde con lo que exige la modernidad. Su tiempo de ejecución es de gran duración, ya sea en su levantamiento como en el tiempo de vida útil, impactando de manera importante en la zona donde se materializa, generando cambios radicales en la localidad o región donde se construye, creando disputas con la población local que lucha por no ser despojada de bienes comunes que tienden a



privatizarse, causando impacto en las relaciones sociales comunitarias (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2018: 17).

En México, la puesta en marcha de infraestructura hidráulica trajo como consecuencia la reubicación de comunidades donde se construyeron estas megaobras, las cuales tuvieron el propósito desarrollar la actividad agrícola, el abastecimiento del vital líquido a las grandes ciudades o el desarrollo de proyectos hidroeléctricos, como el caso de la presa La Parota, en el estado de Guerrero (Guzmán y Chávez, 2008) que generó un gran enfrentamiento social, por la apropiación unilateral de parte de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) de tierras de comuneros y ejidatarios, alentado un proceso de despojo (Chávez, 2009).

En 2016, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH, 2016) registró una serie de proyectos que tuvieron como consecuencia el desplazamiento forzado de población, la cual fue reubicada a la fuerza, no sin antes generarse un clima de enfrentamiento social importante, uno de ellos fue la edificación de la Presa Cerro de Oro, Oaxaca, donde se dieron en 1972, actos expropiatorios a comunidades indígenas de chinantecos. La obra era parte de un programa con sistemas de presas de diferentes afluentes que surtían al río Papaloapan. Como todo megadesarrollo, los trabajos duraron varios años, de 1974 a 1989, generando el desplazamiento de 26 mil indígenas campesinos, quienes se opusieron de manera permanente al proyecto, pues eso trajo como consecuencia abandonar sus casas, templos, sus parcelas y su vida comunitaria.

Otro caso de población desplazada por megaproyecto fue la construcción de la Presa Picachos, en el estado de Sinaloa, cuya inauguración fue el 12 de noviembre de 2012, donde se invirtieron mil 567 millones de pesos. Su construcción inició en febrero de 2009, originando desplazamiento forzado de las poblaciones que estaban asentadas en lo que es el vaso de la presa. En ese proceso se presentó violencia por parte de autoridades y guardias blancas, dejando atrás 800 familias de campesinos sus casas y su historia, teniendo que trasladarse a las viviendas que para tal efecto les construyó el gobierno del estado. Después de su reubicación, los pobladores vivieron un clima de violencia por parte del crimen organizado que los obligó a un segundo desplazamiento forzado.

También las megaobras en las ciudades han causado desplazamiento forzado de población, ejemplo de ello fue la construcción de la llamada Supervía Poniente, autopista que conecta a la zona comercial de Santa Fe en la Ciudad de México, con la autopista del periférico. La ejecución de la obra se dio sin consultar a los ciudadanos afectados, sobre todo a los vecinos los cuales fueron afectados por la demolición total o parcial de sus propiedades para materializar la rúa; y sólo se enteraron cuando la fuerza pública se



presentó a sus domicilios para hacerles saber que las viviendas ya no les pertenecía, y que se les daría una indemnización por parte del gobierno.

En cuanto al turismo, el desplazamiento en muchas ciudades con gran patrimonio histórico arquitectónico, los centros históricos otrora deteriorados entraron a procesos de gentrificación urbano lo que trajo como consecuencia el desplazamiento de la población que habitaba derivado de la especulación inmobiliaria que originó el aumento considerable de las claves catastrales, así como la renta para las clases medias y bajas.

Para entrar en materia, el concepto de gentrificación como forma de desarrollo turístico, han sido ampliamente entendida en los trabajo de Lees y Ley (2008: 2379) como “al proceso de desplazamiento espacial de una población de menor perfil económico por otra de mayores ingresos y capital cultural”, a lo que Delgadillo (2015) amplía el concepto de gentrificación turística, que anteriormente se entendía netamente como una definición norteamericana, por lo cual, para el caso Latinoamericano, es diferente:

“Se debe al poder público de las administraciones locales de retomar el control de espacios fuera del ámbito del mercado capitalista abierto y normado. Reducir la informalidad implica también intentar eliminar grupos de poder difícilmente controlables por el sistema. La intervención estatal se ha manifestado mediante la adopción de diversas modalidades de regímenes urbanos, los cuales se han ido construyendo mediante el acuerdo entre grupos de capital privado y políticos” (Delgadillo, 2015).

Bajo esa misma idea, ejemplos del desplazamiento de población de baja o media clase social han sido documentado ampliamente por diversos académicos como el caso de Sobrino (2016) quien, para el caso de la Ciudad de México, puntualiza que las consecuencias de la gentrificación descendente son el deterioro del vecindario, menor atención del gobierno local, viviendas abandonadas e incremento en los niveles de inseguridad. En cuanto a “la gentrificación ascendente, produce mejoramiento en la imagen urbana del área intervenida, aumento en la recaudación de impuesto predial e incremento en la densidad de población” (Sobrino, 2016: 70). Otro estudio de Olivera (2015: 91) sobre la misma ciudad de México, nos dice que la gentrificación, se asocia con la producción y control de “los espacios más rentabilizados por parte de los desarrolladores privados con importantes apoyos públicos”. Mientras que Salinas (2013) analiza el proceso de gentrificación sobre la Colonia La Condesa, localizada en el área central de la Ciudad de México, ha sido un espacio que ha sufrido cambios en el uso del suelo de los predios, al pasar de uso habitacional a uso comercial y de oficinas, así como cambios sociodemográficos y una visible transformación de la imagen de la colonia.



Mientras que otros estudios, se han realizado en el área de Guadalajara, como los trabajos de Verduzco y Valenzuela (2018) donde analizan la formación de Distritos Urbanos Gastronómico-Turístico (DUGT) como parte de la transformación de grandes ciudades, a partir de gentrificación de vecindarios y la aplicación de políticas públicas. En esa misma región, el trabajo de Flores (s.f), analiza las estrategias del “empresarialismo urbano” de la vivienda. Donde la gentrificación como tal no es problematizada, ya que encuentra cierta resistencia por las clases sociales bajas, pero que en general se cuestiona la orientación de las políticas urbanas del gobierno local que subordinan el interés general al del capital privado inmobiliario.

Sobre esa misma ciudad, el trabajo de Rivera (2016), desde una posición más optimista, sobre la transformación que sufrió el centro de Guadalajara o también llamado San Juan de Dios, en donde el deterioro que con el tiempo, alejaron las inversiones de dicho lugar, permitieron que a través de la construcción de grandes proyectos urbano arquitectónicos (conocidos como proyectos urbanos), con el propósito de conseguir un impacto favorable en el espacio urbano, no sólo en su entorno físico inmediato, permitió que retornara el dinamismo comercial de la zona con implicaciones positivas para el conjunto de la ciudad y la sociedad que la habita (p. 149).

En la ciudad de Querétaro se han documentado casos de desplazamiento de poblaciones a través de trabajos como el de Hiernaux y González (2014) quienes analizan la revitalización del centro de la ciudad, donde reducir la informalidad implica también intentar eliminar grupos de poder difícilmente controlables por el sistema. El Estado, central o local, a través de acciones tendientes a regular los espacios centrales y volverlos atractivos, emprende políticas directamente a tono con la gentrificación.

Éstos trabajos coinciden que el desplazamiento forzado trae consigo el aprovechamiento del espacio público para el sector privado, pero también crea nuevos impuestos que los ha de recabar las administraciones locales. Pero que sin lugar a duda el potencial de los centros históricos desde la perspectiva del desarrollo económico en un contexto de crisis. A continuación, el caso del asentamiento irregular de “Cartolandia”, cuya población fue desplazada con el fin de llevar a cabo el megadesarrollo urbano/turístico de la zona Río de Tijuana.

¡Vámonos para Tijuana!

Históricamente, Tijuana está constituido por una población flotante de familias del interior del país, que se establecen permanente o temporalmente, mientras logran emigrar a



Estados Unidos. Cuya masa no homogénea migratoria los hace situarse en polos opuestos, una la calificada en mejores lugares residenciales y otra con bajo nivel de calificación, ocupando en algunos casos zonas de riesgo o asentamiento regulares en las zonas de la periferia de la ciudad. De acuerdo al intenso crecimiento que ha tenido la ciudad de Tijuana, han existido algunas indicaciones hechas al Ayuntamiento de Tijuana (IMPLAN-Tijuana, 2011), como la realizada por Criterios para el Desarrollo Urbano del Fideicomiso Urbano General Rodolfo Sánchez Taboada en 1978; la Secretaría de Asentamientos Humanos y Centros de Población de 1977 o el Programa Presidencial General Rodolfo Sánchez Taboada de 1978, conjeturas que las acata a cierto modo el Plan Municipal de Desarrollo Municipal de Tijuana de 1980; mismas que han continuado con la pauta general de orientar el crecimiento de la ciudad por medio de acciones de planeación urbana dirigidas por la autoridad gubernamental, tanto en su instancia estatal como municipal.

Es así, como a fines de 1980, el ejecutivo estatal aprobó el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, que tuvo como principales propósitos racionalizar la distribución territorial de la población y de las actividades económicas que se desarrollan en el municipio; mejorar y preservar el medio ambiente, integrar más adecuadamente las rutas de transporte y comunicación interurbanas; evitar asentamientos urbanos en predios agropecuarios y generar alternativas para que los sectores de escasos recursos económicos tengan acceso a la adquisición de lotes urbanos. Todo ello realizado de tal manera que hubiera una debida coordinación entre el Gobierno del Estado y el Ayuntamiento de Tijuana, mismo que ha sido el plan rector de futuros diagnósticos.

Uno de los puntos de dicho Plan, como lo relata Samaniego (2018: 120) es contar con una infraestructura propia de red de agua potable, ya que anteriormente antes a la década de 1980 no había mecanismos para cumplir con el abasto urbano, donde la Metropolitan Water District of Southern California (MWDSC) que abastece a ciudades como Los Ángeles y San Diego, permitió el uso de sus instalaciones durante prácticamente toda la década de 1970 para trasladar el agua a Tijuana, misma que llegaba desde el río Colorado. El costo era el mismo que si se hiciera el traslado a San Diego. México pagó la realización de obras en territorio de Estados Unidos.

Para lograr los objetivos trazados, el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana de 1980 y 1984 recomendó estimular el aumento de población en Mexicali³ y disminuir el de Ensenada y Tecate, a fin de lograr mayor equilibrio en la distribución de la población en el espacio disponible. ¿Cómo se lograría ese giro? El Plan proponía en primer lugar orientar la inversión federal y estatal a localidades cercanas a esos centros urbanos, tomando en



cuenta una red de vialidades que se sugiere para comunicarse entre sí el sistema de ciudades y, en segundo lugar, apoyar el desarrollo de actividades productivas de elevada utilización de mano de obra, en las localidades del interior del estado, para así reducir la saturación de habitantes en la línea fronteriza.

Expresamente, Tijuana no ha podido reajustar los planes y programas que a nivel nacional como estatal han recomendado la disminución del ritmo de crecimiento, sino al contrario, lo ha rebasado la problemática demográfica, aunque se reconoce que para ello es difícil lograrlo -sobre todo a corto plazo- porque los factores que influyen en ese proceso en gran medida son externos, pues se originan tanto en el resto del país como en Estados Unidos (Varela, Ocegueda y Castillo, 2017). Por otra parte, se propone elaborar un plan de desarrollo del corredor turístico Tijuana-Ensenada y otro de ordenamiento urbano de la conurbación Tijuana-San Diego. Es importante destacar este último, porque es la primera vez que oficialmente se establece la necesidad de tomar en cuenta, en la planeación de 1984 de Tijuana el área de San Diego, del vecino estado de California, atendiendo a que las dos ciudades están ubicadas en una misma región ecológica, separada sólo por una línea fronteriza establecida por circunstancias político- administrativas (Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, 1984).

Cabe señalar que la historia de Tijuana, va de la mano con la migración, por ejemplo, de acuerdo al INEGI, la ciudad pasó de 242 habitantes en 1900, a 59,952 en 1950 (Gobierno del Estado de Baja California, 1960). En parte, como se mencionó previamente, Tijuana contó con la infraestructura urbana destinada a la atención de turistas internacionales, que buscaban alcohol y diversión. Posteriormente, los grandes ritmos de crecimiento, muy desordenados, pero de manera muy masiva de población que ha tenido Tijuana, a través de la historia, está enmarcada principalmente en tres detonantes de migración, tanto interna, como externa.

La primera etapa migratoria, abarca desde la II Guerra Mundial hasta finales de los 80's, una segunda etapa que abarca desde la instauración del TLCAN y la creciente de las maquiladoras hasta los 2000; y por último, una nueva migración masiva que sucede con las medidas de contención por parte de Estados Unidos, por salvaguardar la frontera Norte en diferentes momentos, pero principalmente a las leyes antiinmigrantes que se han desarrollado en la Unión Americana, además de las crisis recurrentes en México y el nulo crecimiento de algunas entidades federativas que hacen que muchos de sus pobladores incurran en la migración interna, tales como Sinaloa, Chiapas, Oaxaca, Michoacán o



Zacatecas, entidades que ocupan el llamado “club de los pobres” (Avilés y Álvarez, 2018) y el estado de México.

En ésta primera fase, va a transcurrir una migración rural a una localidad que empezaba a tomar rasgos de ciudad, pero que compartía características similares a los que se suscitaban en otras migraciones internas del país: 1) la presencia de intensidades migratorias heterogéneas; 2) flujos de migrantes recientes, que mostraban una novedosa selectividad masculina; 3) la selectividad etaria de la migración, marcada por la sobrerrepresentación de jóvenes; 4) la corriente campo-ciudad, siendo el motor de la urbanización y un factor de erosión y envejecimiento de la población del campo; y 5) el proceso denominado rururbanización, tomando las periferias y los asentamientos irregulares, como parte de los asentamientos migrantes.

En este proceso de ruralización/urbano, nos dice Davis (2006) hace que la migración se mezcle creando un mundo entre lo rural y el urbano, una mezcla de las dos, que aparte para Tijuana se amalgame en lo fronterizo, donde las influencias que las ciudades ejercen sobre la vida social del hombre son mayores de lo que indicaría el porcentaje de la población urbana que reside.

En un estudio realizado por René Zenteno, titulado “Del rancho de la Tía Juana a Tijuana” en 1995, explica los cambios en los sectores de ocupación de los habitantes de Tijuana desde 1900 hasta 1990, centrándose en las modificaciones a dinámica económica ocasionadas por el fin del programa bracero y el establecimiento de maquiladoras en la localidad. Para este tiempo, los Datos del VIII Censo General de Población de 1960, nos dice que las tasas de crecimiento que alcanzó su población desde 1940 hasta 1960 fueron de más del 9%, por encima de los de la misma región en su conjunto. Tijuana fue así durante estas dos décadas, la sexta ciudad con mayor participación respecto al saldo neto migratorio del total del país.

A la par, hay que agregar que este proceso de migración a Tijuana, trajo consigo de que se masificara el proceso del habitante transfronterizo, como señala Alegría (2004, 19):

“quien es la persona que reside en un lado de la frontera y que —labora en el otro, cruzando de manera continua el límite internacional con movimientos de ida y vuelta diariamente cada vez que asiste a su trabajo. El proceso de trasmigración está definido por los movimientos que realiza el trasmigrante, y por sus implicaciones en las estructuras sub-regionales fronterizas” (19).



Esta sinergia de trabajo en ambos lados de la frontera, también permitió una dependencia de Tijuana y San Diego, que para Alegría (1994) la relación ha sido más favorable en relación de empleo y prosperidad económica para Tijuana que para San Diego, por su adyacente estructural, y su localización espacial fronteriza, entendiéndose que para Tijuana el crecimiento puede ser más alto, en comparación al resto de las ciudades en México; que el desempeño económico de San Diego en Estados Unidos; siendo para el primero, una dependencia y un centro de atracción para las movilizaciones internas en México.

La intensa migración, aunado a su carácter de región frontera, posicionan a Tijuana en la actualidad como el mayor núcleo urbano transfronterizo de tales características que alcanza los cinco millones de habitantes (Entre Tijuana y San Diego, y sin tener en cuenta a la población flotante). Pero, no se tratan de ciudades hermanas, sino que ha existido siempre entre ellas un crecimiento desigual, que se ve reflejado en una marcada desigualdad y asimetría entre el norte y el sur de los espacios fronterizos (Hualde y Redi, 2004).

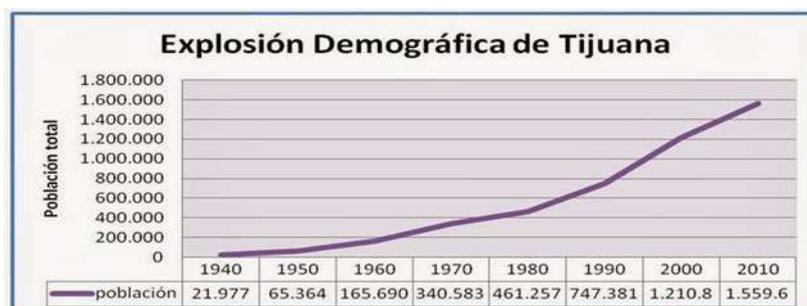
El crecimiento desbordado que ha tenido la ciudad fronteriza de Tijuana, se debe a su localización, dada su conexión de tránsito para su arribo a Estados Unidos, además de su dependencia económica con respecto a los Estados Unidos. Según Bringas y Verduzco (2008) el vínculo mantenido con la ciudad de San Diego ha favorecido las actividades económicas, tales como el comercio y los servicios asociados al turismo, algo que, repercutido en toda la franja fronteriza de Baja California, así como de otras ciudades.

Sin embargo, Alegría (2007) advierte que pese a que existe una gran interacción entre éstas dos ciudades, no ha existido una verdadera integración entre las mismas, por lo que cabe aclarar de la existencia no existencia de una unidad metropolitana binacional, contrario a lo que piensan autores como Ganster y Valenciano (1992), Gildersleeve, (1978) o le han puesto el nombre de twin cities, término acuñado por Kearney and Knopp (1995) donde Alegría sostiene que para que esto suceda debe reunir: i) que los grupos sociales de ambos lados de la frontera presentan prácticas sociales similares. ii) que los individuos de ambos lados de la frontera tengan un conocimiento similar de los roles de los grupos sociales y los simbolismos resultantes; iii) que las condiciones que permiten la reproducción del sistema social operen indistintamente sobre ambos lados de la frontera.

Posteriormente, una segunda fase, que data desde la firma del TLCAN y la ola de maquiladoras que se asentaron en Tijuana, trajo consigo nuevas migraciones, no sólo interna, sino de todas partes, ante respuesta del fenómeno de internacionalización, en

parte al giro que tomó el país, dejando atrás la sustitución de importaciones y la instauración de una economía más abierta, durante la década de los ochentas y que se profundizó en la década de los noventas; además estas relocalizaciones de las maquiladoras en Tijuana, fue caracterizado por la dispersión geográfica de los procesos productivos. Aunque su participación, en un inicio en la PEA, sólo fue del 15%, su importancia estriba en su rápida expansión (Méndez, 1996).

De 1985 a 1988, se duplicó la cantidad de plantas y empleados; proliferando aquellas en zonas accesibles para la urbanización, al noreste y este de la mancha urbana de la ciudad (Carrillo y Gomis, 2005); siendo Tijuana, su rápido crecimiento demográfico (véase cuadro 1), tuvo consecuencias espaciales muy notorias por las condiciones fisiográficas de la ciudad, donde predominan los suelos con pendientes pronunciadas (entre 15 y 30 por ciento). Esta configuración condicionó el crecimiento hacia zonas restringidas y no aptas para urbanizadas. La proliferación de asentamientos legales o ilegales en este tipo de zonas (entre 1960 y 1980) se perfilaron como una problemática en materia de servicios e infraestructura para la ciudad fronteriza.



Tomadode: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/1960/bc/VIIICGPEBC60I.pdf [Consulta de 14 de febrero de 2013].

Todos estos factores, han traído un crecimiento desmesurado y desigual del tejido urbano en Tijuana, lo que le da hoy en día a la ciudad un aspecto desorganizado, con segregación entre zonas, que reflejan las desigualdades sociales que afectan especialmente a la periferia. Según Alonso y Ángeles (2014) nos dicen que mientras que en la “mancha urbana” existen condiciones de tranquilidad y paz social, en las colonias adyacentes (donde las viviendas construidas de forma anárquica carecen en muchos casos de las condiciones idóneas de habitabilidad, o no existen adecuadas infraestructuras urbanas en cuanto a alcantarillados, calles asfaltadas, etc.), se pueden encontrar bolsas de pobreza que generan situaciones de exclusión social, y donde la violencia, la inseguridad, la venta de drogas, y las inundaciones son la tónica general.



Para Cruz y Silva (2015) nos dicen que los ochenta y principalmente los noventa, constituyen el periodo de mayor crecimiento poblacional de esta región de la ciudad de Tijuana, teniendo crecimientos en promedio por arriba del 4% anual. Además, nos dicen estos autores que de acuerdo a los datos del EMIF (2013), los flujos migratorios tanto de desplazamientos a Tijuana, como los internacionales para los eventos entre 2005 y 2007 fue muy similar 50.4% y 49.6% respectivamente, mientras tiende a crecer en el 2011 a 62.3 y 37.7%, lo que significa el incremento poblacional que ha tenido la región fronteriza, y las políticas fronterizas empleadas por Estados Unidos a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre.

Por último, la tercera fase de migración a Tijuana a la fecha, intervienen elementos tanto nacionales como internacionales, como menciona Sánchez, Pintor y García (2016) donde la población superó el millón y medio de habitantes. Tal crecimiento urbano ha permitido que afloren la problemática sociourbana, tanto culturales como económicos, tomando como referencia la vecindad con Estados Unidos. Sin embargo, la crisis de Estados Unidos del 2008, va a permitir que baje el crecimiento migratorio que había tenido en épocas pasadas. Esta crisis norteamericana va a afectar a la economía tijuanense.

Por ejemplo, Sánchez, Pintor y García (2016) analizan que la manufactura empezó a perder empleos: en términos absolutos donde fueron alrededor de 7 mil empleos menos que en 2007 y en 2009 otros 2 mil más, donde un gran número de maquiladoras redujeron la jornada laboral tratando de mitigar el desempleo, pero abaratando costes de producción. Las jornadas de más de 48 horas disminuyeron, así como la jornada “normal” (entre 35 y 48 horas), esta reducción de los horarios de trabajo no es voluntaria, como se puede observar en el incremento de la subocupación (Coubés y Silva, 2009). Esta situación generó una intensidad de explotación para algunos migrantes que recurren a un segundo empleo para poder sufragar su disminución salarial.

No obstante, la existencia de una demanda de trabajo intensiva en la industria maquilador, servicios, construcción y la causa efecto de tener una constante de remesas de población migrante de Tijuana. Sánchez, Pintor y García (2016) señalan que más de la mitad de la población han nacido fuera de esta metrópoli. Sin embargo, “la población de origen sinaloense fue de las primeras en establecerse en esta región, incluso desde la propia fundación de Tijuana, a principios del siglo XX, y que continuó llegando a lo largo de todo el siglo anterior” (p. 10). De acuerdo al Consejo Estatal de Población de Baja California (2010), Sinaloa es aún hoy la región que más aporta al proceso inmigratorio (Pintor y



Sánchez, 2012). Sólo entre 1995 y 2010, cerca de cien mil sinaloenses llegaron para establecerse en la ciudad fronteriza de Tijuana.

Entre las razones de desplazamiento o de migración interna se puede mencionar como lo sostiene Cruz y Silva (2015) se encuentran: a) la crisis económica mundial del 2007; b) la violencia asociada al crimen organizado; c) el desempleo; y d) la pobreza. Estas razones, o la conjunción de varias de ellas, pueden explicar el hecho de que la frontera Tijuana haya crecido como región de migración interna e internacional, como por ejemplo el incremento de la migración centroamericana, caribeña, asiática y sudamericana.

Pero a pesar de todo, Tijuana es también una ciudad que está en constante movimiento, y en la que el “ir y venir” continuo de la gente hacen que su composición demográfica no sea heterogénea. Por ejemplo, un sector amplio de población, que responden a la llamada de los mercados de trabajo que demandan trabajadores o por las diferencias salariales de sus lugares de origen, tienden a ocupar trabajos menos remunerados, mientras que otro segmento, no muy amplio, tiende a ocupar empleos mejores pagados y con garantías sociales.

En suma, el crecimiento poblacional de la ciudad fronteriza de Tijuana, el precio de este nuevo ordenamiento urbano será el aumento de las desigualdades entre ciudades de diferentes tamaños y especializaciones económicas, además el sorprendente resultado es que la capacidad económica

de una ciudad, tiene poca relación con el tamaño de su población y a la inversa (Davis, 2006) el desarrollo de las ciudades medias ha sido el producto de la estructura capitalista, como dicta Harvey (2007) por un lado la geograficidad e historicidad de las formaciones geográficas reales, en todas las escalas, desde las microescalas de la vida cotidiana a las regiones nacionales y mundiales, se combinan de manera desigual en los modos de producción y cultural diferentes. Tal combinación existe tanto en las formaciones del capitalismo avanzado como en las del capitalismo “atrasado” o periférico y subalterno.

¿Te acuerdas de cartolandia?

Hablar de la ciudad, es acercarnos al artefacto más complejo e imperfecto que la humanidad haya creado, como lo sostiene González (2011) donde siempre se encuentra en constante reivindicación y persistentemente provocadora. La ciudad es sin duda la mejor representación de lo que uno puede vivir o de perderse para otros. Es la experiencia del anonimato de la sociedad, como lo sostiene González (2011:15) ya que se puede vivir en “proximidad y alejamiento a la vez”. Para Ziccardi (2002) los principales tipos de



desigualdades estructurales en las ciudades, son las derivadas de las diferenciales entre los salarios de los trabajadores; mientras que para Harvey (1992) nos habla de la importancia de la imaginación sociológica, término usado por Mills, con la “conciencia espacial o imaginación geográfica”. Para este autor, permite al individuo comprender el papel que tiene el espacio y el lugar de su vida, con los tipos de espacios que habita y el lugar en su vida en ellos.

Mientras que para Bojórquez (2011) quien retoma a Castells (2000) nos dice que las ciudades son el producto de una problemática clasista y es la que configura el espacio, dándole una significación social, muy parecido a la idea de Elías y Scotson (2016) quien utiliza el termino homo clausus, donde la sociedad no es otra cosa que la configuración formada por los individuos en clases. Pero sin dudas la expansión de la ciudad, fruto de la modernidad, crea cinturones de miseria que eran muy visibles en la década de los cuarenta y cincuenta (Gallardo, 2019) y que se han acrecentado con el mismo proceso urbano fronterizo.

Los problemas que imperan en las fronteras mexicanas con Estados Unidos, donde las transformaciones demográficas, económicas y territoriales, se han caracterizado por un marcado crecimiento demográfico, ocasionando, entre otros, asentamientos irregulares, mal equipamiento urbano, déficit de alojamiento, precarización de las condiciones de la vivienda, planes de modernización urbana, como sucede en Tijuana. Desde una visión de frontera, Méndez, Rodríguez y López (2005, 4) nos dicen que “las ciudades fronterizas son incompletas en sus orígenes y observan la tendencia a cristalizarse en lo formal. Las chozas o caseríos improvisados del inicio pasaron a ser centros urbanos consolidados, pero sólo en los núcleos ribereños del Bravo, porque en el tramo fronterizo el noroeste se ha mantenido siempre como complejos inacabados”, abriendo de continuo nuevos umbrales de poblamiento.

Esto significa que en especial, Tijuana, en el fondo, como nos dicen Méndez, Rodríguez y López (2005) su turismo, tiene ese ambiente de resignificación del espacio público con la intervención turística que se hizo en la hoy llamada zona rio, antes “cartonlandia”, que obedece también a la búsqueda de un alfabeto visual comunicativo apropiado. Donde los inicios urbanos en las colonias y bulevares de la ciudad, así como las obras de canalización y urbanización desmedida del Río Tijuana en los años 70, “constituyeron la infraestructura de la ciudad que provocó que la población siguiera creciendo, siempre con gente de todos los rincones de México en busca de empleo y mejores condiciones de vida” (Ruiz, Martínez, Verjan, 2015: 40).



Para Méndez (1993) la idea de Tijuana de reurbanización que se hizo a partir de los años setenta, no se concebía bajo la idea de una ciudad con estructura novohispana como la mayoría de las ciudades o capitales de América Latina (una plaza, presidencia y la iglesia, como centro), sino que, para esta ciudad, el soporte conceptual, sustentada como proyecto, recae en el fraccionamiento comercial del suelo. Aunque la propuesta preveía una plaza central, convertida actualmente en una plaza comercial; los rasgos morfológicos los repiten bajo un proyecto utópico ampliamente difundido años antes, influenciada en la corriente *The Beautiful City*, inspirada en la reforma urbana de París (amplias calles rectas, con remates visuales impactantes (CECUT, monumentos, jardines), con funciones reordenadoras del irregular entramado vial preexistente (Gehl, 2006). Donde se reorienta, principalmente la cuestión comercial, por encima de lo social.

Para dar pie a esta modernización de la ciudad fronteriza de Tijuana, hay que partir como eje medular de la urbanización, la reubicación de “cartonlandia” al Centro Urbano 70-76, donde se concentraría a una buena parte de los desalojados, como mencionábamos, además en esa zona se construyó un canal de 7 metros de altura y 70 metros de plantilla con 10 kilómetros de largo. Mismo que con los puentes erigidos sobre el canal, se unió al aeropuerto y colonias aledañas, con el sector comercial y las colonias situadas al Oeste del Río. Se incorporaron a la ciudad, 1´600,000 metros cuadrados en el centro geográfico de la misma, dotándosele además de un parque, centro cívico, hospital general, y de este modo, la zona del Río se convierte en el centro social, cívico, comercial y cultural de la ciudad y la forma transversal.

Para Samaniego (2018: 121), eliminar “Cartonlandia” fue un acto de los gobiernos de Luis Echeverría Álvarez (1970- 1976) y José López Portillo (1976-1982) que generó una idea de modernidad. De un escenario de casas de cartón y lámina se pasó, luego del desalojo, a un gran canal que modificó el establecimiento de nuevos y modernos edificios. Sus resultados, pueden explicarse bajo dos grandes aristas, pero, bajo el rubro de la urgencia de la inversión por higienizar el espacio urbano y orientar su paisanaje a que la industria maquiladora de la década de 1980 en adelante se estableció con el proyecto de ser permanente.

En primera instancia, tal adecuación de Tijuana que se hizo en los setentas, permitió continuar con el turismo fronterizo californiano, como dice Hernández (2017: 388):

“Cuando la frontera separa dos realidades estatales, históricamente ha sido habitual que las autoridades políticas hayan remarcado esta diferencia mediante símbolos que tratan de evidenciar donde empieza la soberanía de cada país. Banderas, escudos, estatuas y



monumentos han sido los marcadores fronterizos estatales más habituales”, a los que se han unido otros elementos menos emblemáticos como los propios puestos aduaneros, los uniformes de los funcionarios y policías de frontera o las distintas divisas de cada país”.

Ir a Tijuana, como turista, permite tener la capacidad de imaginar, de evocar imágenes, que se asocian a lo simbólico “aquí inicia la patria” (Montezemolo, 2005), en la medida que así se expresa, viendo lo que no es en lo que es, pues lo primero es transferido a lo segundo (Méndez, 2008). Donde el entorno es reconstruido y personas receptoras son dispuestos e interrelacionados de tal manera que satisfarán las fantasías de lo esperado a quien está de paso con la fluidez de lo espontáneo, simulando una y otra vez cual si fuera la primera. Tal andamiaje es acondicionado para la realización instantánea de las expectativas de los participantes

Para Ruíz, Martínez y Verján (2014:54) “la cultura binacional que caracteriza a la ciudad de Tijuana, es un factor diferenciador que no ha sido aprovechado para promoverla como destino turístico. Se organizan eventos culturales para resaltar la mexicanidad del centro y sur del país”, sin embargo, la realidad histórica y cultural de la ciudad fronteriza Tijuana es distinta, y, por ende, sus tradiciones son particularmente auténticas de corte transfronterizo, donde se incluyen la cultura mexicana y estadounidense como parte de lo identitario.

Una segunda instancia, subyace en la idea de que este proceso modernizador urbano también permitió, que varios desarrollos inmobiliarios de características cerrada, se instalaran a raíz de esta zonificación y de la modernización de esta ciudad fronteriza, como nos dice Méndez (2004:44) donde el patrón de las urbanizaciones o fraccionamientos, es una versión reciente de las formas de construir y habitar, por parte de los grupos de mayor poder adquisitivo. Estas últimas, a lo largo de la historia reciente de las ciudades, desde que el cambio de escala permitió cerrar la etapa histórica del crecimiento urbano, han evolucionado desde las soluciones abiertas de conjuntos de vivienda unifamiliar a las afueras de la ciudad, hasta formas cerradas. La vertiente sur-poniente del Río Tijuana ha aglutinado en sus cuevas y rellanos un repertorio variado, pero sobre todo extenso de este tipo de realizaciones.

Mientras que otros desarrollos internos y externos, hacen que Tijuana siga en concordancia en esa idea como mencionábamos de The Beautiful City, pero su adhesión también es excluyente, donde el gobierno actúa de tal manera que inhibe la participación ciudadana, ya que mientras menos denuncian, las autoridades menos fomentan instrumentos para tales fines (Boira, 2003) sobre todo en Tijuana, donde “el 60% de la población no nació aquí” (Peiro, 2018) por lo que siguen ocurriendo instrumentos políticos como concesiones,



comodatos u otros vocablos, que las autoridades locales utilizan u operan bajo “mecanismos legales”, donde se produce un neocapitalismo, seccionado, reducido a la homogeneidad en éstos espacios públicos de la ciudad (Lefebvre, 1974: 83).

Razonando esta idea, Bourdieu (1997:30) aclara: “el espacio social es una representación de la noción de clase social. Si bien es imposible obtener una representación gráfica – visible del complejo tejido social, es razonable aceptar que se objetiva en el espacio físico”. Estas yuxtaposiciones, nos dice Méndez (2008:4):

“No tienen distancias y jerarquías sociales, son ilegibles sin su representación simbólica en un determinado orden en el que privan también las exterioridades de cuerpos, de cosas. Más todavía, la estructura del espacio tiende a adquirir carta de naturalización, aparece como extensión inevitable y necesaria de la acción social”. (Méndez. 2008, 4)

Estas capacidades adquisitivas y capital cultural ordenan de alguna manera el tejido urbano, donde bordan en él las partes de la ciudad, montan escenarios acordes a sus disposiciones, al grado que “el consumo más o menos ostentoso de espacio es una de las formas por excelencia de la ostentación del poder” y en contraparte, “aquél a quien se caracteriza como “sin casa ni hogar” o “sin domicilio fijo” no tiene –prácticamente- existencia social”; o como dice González (2011), Tijuana subyace en la apariencia de tener una hibridez entre una ciudad polarizada en lo económico y fragmentada en lo social.

Esta polarización no es de facto, sino a los usos que se le da a la ciudad, como nos dice Méndez y Rodríguez (2004) que tiene tantos como vertientes ocupadas, no urbanizadas, pues a excepción de la nueva área central, incluyendo Agua Caliente, tanto como el cauce y la terraza baja del Río Tijuana, pertenece a éste proceso de gentrificación de a principios de los setentas, incluso el área de concentración preferente de los fraccionamientos cerrados, está en pendiente. Ello no impide esquematizarlo y reconocerlo en esta imposición de la naturaleza que es tan abrumadora como la pasmosa pobreza; encerrado bajo una fragmentación, de la población segmentada, tanto residencial, arribo, especialización laboral o fragmentación política, pero unido en lo social, “la ciudad fronteriza de Tijuana, lugar de oportunidades... donde comienza la patria”.

En suma, entendiendo que esta pobreza urbana tijuanaense, todo el armazón urbano se subordinó a los flujos de mercado, maquiladoras y el turismo, haciendo un tramado seccionado o segmentado, con la coexistencia de un nuevo centro orquestado a raíz de la zonificación o reubicación de la nueva zona río de Tijuana, misma que permite que su población buscará ese ambiente de resignificación social identitaria, con el apoyo tectónico/arquitectónico y significativo de una escenografía que no le interesa los entornos



ni las identidades. Donde las premisas del poblamiento de Tijuana coinciden con la oportuna propuesta de que todo lo vale, pues no hay compromiso, pero si un espacio social creado, de suma de identidades agrupadas, que es lo que hoy entendemos la zona Río, que da pie a la identidad de una Tijuana nueva y moderna, que le permitió reorientar el desarrollo urbano, tomando como punta esta zona.

En esa idea, mientras este trazado que se hace sobre las arterias que conforman la zona Río, o bien, las fuertes limitaciones del crecimiento unidireccional hacia el sur, lugar donde no se encuentra la línea, surgen los problemas irregulares de asentamientos de la población en Tijuana. En cuanto al turismo, el crear dos centros, uno turístico y otro comercial, donde el primero la frontera es el valor fundamental de este incipiente destino turístico, de experiencias efímeras, que lo distingue de su entorno comercial, multiplicando el atractivo de su paisaje cultural y de consumo. El segundo centro, el de la zona Río, le permite a Tijuana, reorientar su turismo local, con la finalidad de facilitar el acceso a la apropiación de sus atractivos y el conocimiento de los otros o de uno mismo.

El desplazamiento, o la llamada deposición de lo acontecido en Tijuana, vino a enseñar que la gentrificación, es entendida como la transformación de áreas centrales degradadas de las ciudades, con el consecuente desplazamiento de población de bajos ingresos y su reemplazo por sectores más acomodados o por actividades comerciales y económicas avanzadas, se inserta como una estrategia completamente compatible con el “empresarialismo urbano”.

En este marco, el gobierno municipal a través de sus planes de gobierno, impulsó el servicio de prácticas predatorias y de desposesión que pueden incluir desplazamientos y relocalizaciones forzosas o indirectas a través del mercado, con desalojos compulsivos, políticas de control represivo del espacio público, etc. (Harvey, 2006). La adopción de este tipo de estrategias se justifica a partir del recrudescimiento de la competencia interurbana por la captación de inversiones y la consecuente obligación de asumir un rol activo en la promoción del crecimiento económico y el desarrollo local. La gobernanza empresarial se orienta así a la creación de un buen clima de negocios y a la creación de formas de vida urbanizadas, que permiten de nuevos valores y estilos de vida.

Conclusiones

Las ciudades experimentan la constante tensión de la realidad de sus habitantes que luchan día a día por su supervivencia, con una construcción de superestructuras basadas en la acción ideológica, de las acciones de Estado y la construcción de identidades basadas



en los lazos de comunión entre los habitantes. La estructura económica es construida y justificada a partir de la concreción de los aspectos superestructurales que la justifican, que buscan como preminencia, el bienestar y el desarrollo como efecto mágico que irradiará a todo el conjunto social, aun cuando la realidad demuestre lo contrario. Las acciones de intervención pública en el desarrollo urbano buscan consolidar las relaciones de poder que se manifiestan espacial y territorialmente, por lo que el caso de la reurbanización con fines comerciales y estéticos busca favorecer a los elementos que garantizan la reproducción del capital.

En el caso del asentamiento irregular de “Cartonlandia”, se buscó el aburguesamiento de la zona Río, área que fue ocupada por los efectos negativos de una ciudad que creció como un crisol de gente de diferentes partes del país, producto del exilio económico de sus zonas de origen, pero que su irrupción en el espacio y entramado urbano tijuanaense se dio en condiciones de precariedad urbana que resultaba una afrenta para los poderes económicos y políticos, pero que además, ocuparon una zona de carácter federal que podría suponer grandes negocios de especulación inmobiliaria y que era necesario ser diseñado de acuerdo con los valores de la clase política y económica en el poder.

Como todo megaproyecto, la de la zona Río, sirvió para higienizar el paisaje urbano y reubicar lo anti estético y poco lucrativo, lo que para los detentadores del poder se pudiese materializar una ciudad más acorde con sus intereses, pudiendo potencializar los atributos turísticos e inmobiliarios de la zona y seguir beneficiándose con los procesos de acumulación de capital.

Notas

¹Doctor. Profesor/ investigador de la Universidad Autónoma de Sinaloa. Miembro del Cuerpo Académico Consolidado Redes Sociales y Construcción del Espacio Público. UAS CA-257. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores-nivel I. Correo electrónico: renato_azul@hotmail.com

³Estudiante del Doctorado en Historia de la Facultad de Historia por la Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo electrónico: jesbojorquez70@hotmail.com

³Para el caso de Mexicali, los esfuerzos por redirigir la población hacia esta capital, ha sido lento en comparación a la de Tijuana, , el equipamiento urbano es deficitario en áreas verdes, el excesivo gasto de los servicios públicos, como agua y luz, debido a su forma irregular, las zonas recreativas culturales y deportivas, faltan áreas de estacionamiento en el centro de la ciudad, así como la ocupación irregular de la vía pública por invasión de



comercios fijos, semi-fijos y ambulantes; existe también una proliferación de asentamientos humanos irregulares por diferentes puntos de la ciudad, pues hay insuficiencia de suelo y vivienda, consecuentemente originan deterioro en algunos aspectos como el espacial y el ambiental (Padilla y Juárez, 2000). en suma, Mexicali, no pertenece a un centro superior como la mayoría de las capitales mexicanas, sino más bien a un centro reticulado administrativo, más no político (Bataillón, 1997).

Referencias

- Alegría, Tito (1994). "Estructura intraurbana y segregación social: el caso de Tijuana", En Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 9, No. 2 (26) (May - Aug), pp. 411-428
- Alegría, Tito (2004). "Estructura intraurbana y segregación social: el caso de Tijuana", en Curso PUEC-UNAM: Segregación Social del Espacio: Nuevos enfoques y patrones emergentes en México y Chile, COLMEX-UNAM, Tijuana. Tomado de: http://www.unescochairuav.it/miurbal/documents/p004_ESTRUCTURA_INTRAURBANA_Y_SEGREGACION_SOCIAL_TIJUANA.pdf
- Alegría, Tito (2007). "La visión de la metrópolis transfronteriza. Crítica y evidencias en el caso de Tijuana y San Diego. DEUMA, El COLEF, Tijuana, enero. Tomado de: http://www.unescochairuav.it/miurbal/documents/P005_Alegria_VisionMetopolisTransfronteriza.pdf.
- Avilés, Ezequiel y Gumaro Álvarez (2018). "Crecimiento, instituciones y grupos de poder. Los efectos olvidados en Sinaloa, 1994-2014", En Región y sociedad vol.30 no.71, ene. /abr
- Bataillón, Claude (1997). "Espacio centralizado/focalizado o espacio reticulado: ¿un problema de escala?", En Odile Hoffmann y Fernando I. Salmerón Castro (Coord.). Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación, CIESAS-SEP, México.
- Bringas Rábago, Nora L., Verduzco Chávez, Basilio (2008). La Construcción de la frontera Norte como destino turístico en un contexto de alertas de seguridad. Región y Sociedad, Vol. XX, Núm. 42, mayo-agosto.
- Boira, Josep (2003). "La participación ciudadana y el urbanismo ¿Radicalizar la democracia o democratizar el espacio?", En Mediterráneo Económico Ciudades, Vol.3, Recuperado: https://www.researchgate.net/profile/Josep_Maiques/publication/28133373_La_participacion_ciudadana_y_el_urbanismo_radicalizar_la_democracia_o_democratizar_el_espacio/links/5597727308ae5d8f39329ca0.pdf
- Bojórquez, Jesús (2011). "Importancia de la tierra de propiedad social en la expansión de las ciudades en México", En Ra Ximhai, Vol. 7, Núm. 2, mayo-agosto, pp. 297-311.



Bojórquez, Jesús; Manuel Ángeles y Alba Gámez (2018). "Produciendo el espacio turístico: el despojo en la apropiación del territorio costero en Los Cabos, Baja California Sur (México)", núm. 26, Universidad de Quintana Roo, Cozumel, México, pp. 9-35.

Bourdieu, Pierre (1997). *Capital cultural, escuela y espacio social*. Siglo XXI editores, México.

Calderón, Francisco (2008), *Las políticas públicas en la encrucijada: políticas sociales y competitividad sistémica*, Málaga, España. Recuperado de: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2008b/391/index.htm>

Carrillo, J y Redi Gomis (2005). "Generaciones de maquiladoras: Un primer acercamiento a su medición, En *Frontera norte*, vol.17 no.33, ene./jun. Pp. 25-51

Castells, Manuel (2000). "La ciudad de la nueva economía", En *La factoría*, núm. 12, julio-septiembre.

CESPTT (1972). *Agua Potable y alcantarillado*. Gobierno del Estado de Baja California. México: S.E.

Chávez, Rodolfo (2009). "El Conflicto Presa La Parota". Recuperado de: http://www.nacionmulticultural.unam.mx/edespig/diagnostico_y_perspectivas/RECUADROS/CAPITULO%2010/3%20el%20conflicto%20presa%20la%20parota.pdf

CNDH (2016). *Informe especial sobre Desplazamiento Forzado Interno (DFI) en México*. Recuperado de: http://www.senado.gob.mx/comisiones/derechos_humanos/docs/CNDH_Informe.pdf

Consejo Nacional de Población (2015). *Intensidad migratoria a nivel estatal y municipal (México,D.F.CONAPO,2010)*.<http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/intensidadmigratoria/pdf/IIMEstatalyMunicipal.pdf>. Fecha de consulta 4 de mayo de 2015.

Coubés, Marie Laure y Aída Silva (2009). "Diagnóstico sobre la realidad social, económica y cultural de los entornos locales para el diseño de intervenciones en materia de prevención y erradicación de la violencia en la región norte: el caso de Tijuana, Baja California Norte" (Coord.) Empleo, ingreso y familia. Evolución y crisis en Tijuana. Silvia López. Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, SEGOB, Tijuana B. C: *Criterios para el Desarrollo Urbano del Fideicomiso Urbano General Rodolfo Sánchez Taboada*. (1978). México: Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Dirección General de Centros de Población. México: S.E.

Cruz, Rodolfo y Yolanda Silva (2015). "La frontera norte de México: modificaciones en su dinámica migratoria", en María Eugenia Anguiano Téllez y Daniel Villafuerte Solís (Coords.), *Cruces de Fronteras: Movilidad Humana y políticas migratorias*, COLMEX, Tijuana, pp. 205-227.



Delgadillo, Víctor (2015). "Patrimonio Urbano, turismo y gentrificación". En Víctor Delgadillo, Ibán Díaz y Luis Salinas, *Perspectivas de estudio de gentrificación en México y América Latina*, UNAM, D.F, México, pp. 113-132.

Diagnóstico de la ciudad de Tijuana (1977). Secretaría de Asentamientos Humanos y Centros de Población. México: S.E.

Davis, Mike (2006). *Planeta de Ciudades Misera*. Akal, Madrid.

Díez, Dionisio (2003). *Políticas de intervención y dinámicas territoriales en las áreas del Sistema Central de Castilla y León*. Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, España.

El Mexicano (2011). "Historia de las inundaciones de Tijuana", Redacción, 23 de enero.

El Mexicano, (2017). *La avenida revolución y sus bares*. Redacción. 19 de abril

Elias, Norbert y John L. Scotson (2016). *Establecidos y marginados*, FCE, México

Flores, Luis (s.f). "La transformación revanchista del centro histórico de Guadalajara, México gentrificación y otras falsas dicotomías". Recuperado de: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/100249/109BCN_FloresLuisAngel.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gallardo, F. (2019) en nexos "La indigencia en la metrópoli y estropeados en la ciudad de México".

Rescatado:https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1644&fbclid=IwAR2R0fEqXqItPTL8Pw7mot aGL0J2EFv3zpAUiNJ2rZ_sHekhsOEYsRyVX7I

Gehl, Jan (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*, Editorial Reverte, Barcelona.

Ganster, Paul and E. Valenciano, edit. (1992). *The Mexican-U.S. Border Region and the Free Trade Agreement*. Institute for Regional Studies of the Californias, SDSU. San Diego.

Gildersleeve, Charles (1978). *The International Border City: Urban Spatial Organization in a Context of Two Cultures Along the United States-Mexico Boundary*. Ph.D. Dissertation. Department of Geography, Univ. of Nebraska, Lincoln.

González, Salomón (2011). *Ciudad desigual: Diferenciación socioresidencial en las ciudades mexicanas*, UAM- Cuajimalpa- Plaza y Valdés Editores, México, pp. 221

Guzmán, Francisco y Víctor Chávez (2008). "Procesos involuntarios de reubicación. Una propuesta de desarrollo integral. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona.

Harvey, David (1992). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI editores, México



Harvey, David (2006). "Notes towards a Theory of uneven geographical development". UK/USA, p. 69-116.

Hernández, Javier (2017). "Turismo en la frontera: patrimonialización y cooperación transfronteriza en una periferia de la Unión Europea", En *Etnográfica*, Vol. 21, Núm. 2.

Hiernaux, Daniel y Carmen González (2014). "Gentrificación, simbólica y poder en los centros históricos: Querétaro, México", *Scripta Nova*, vol. 18, núm. 493, Universidad de Barcelona, España.

Hualde, Antonio y Gomis Redi (2004). "La construcción de un clúster de software en la frontera noroeste de México", *Revista Frontera Norte*, vol. 16, no. 32, julio-diciembre, México, pp. 7-34.

Instituto Municipal de Planeación de Tijuana, IMPLAN (2011). *Criterios para el Desarrollo Urbano*. Gobierno Municipal de Tijuana. Tijuana, México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI, Censo General de Población: 1950-1960-1970.

Kearney, Milo y Anthony Knopp (1995). *Border Cuates: a History of the U.S.- Mexican Twin Cities*. Eakin Press. Austin, Texas. USA.

Lefebvre, Henri (1974). *El derecho a la ciudad*. Península, Madrid.

Less, L. and D. Ley (2008), "Introduction to Special Issue on Gentrification and Public Policy", *Urban Studies*, vol. 45, no. 12, November, pp. 2379-2384.

Méndez, Eloy (1993). *De Tijuana a Matamoros. Imágenes y forma urbana*, COLSON, Hermosillo.

Méndez, Eloy (1996). "Imágenes transitorias. Globalización y modificaciones urbanas en ciudades del norte de México" En *Región y Sociedad*, Núm. VII, julio-diciembre.

Méndez, Eloy (2008). "Imaginario del lugar", En *Topofilia*, Vol. 1m Núm. 1, septiembre.

Méndez, Eloy e Isabel Rodríguez (2004). "Comunidades cercadas en la frontera México-EEUU", En *Scripta Nova*, Vol. 8.

Méndez, Eloy, Isabel Rodríguez y Liliana López (2005). "El modelo actual de ciudad fronteriza mexicana: Urbanismos yuxtapuestos y herméticos", En *Bifurcaciones*, Núm., 4. Septiembre.

Montezemolo, Fiamma (2005). "Tijuana no es Tijuana. Representaciones en fragmentos al margen de la frontera", En *Revista de Antropología Iberoamericana*, Núm. 42, julio-agosto.

Morales, Jesús (2017). "Disputas ciudadanas en torno a los megaproyectos urbanos en la Ciudad de México", *Espacialidades*, vol. 7, núm. 2, Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, Distrito Federal, México, pp. 35-62.



Olivera, Patricia (2015). "Gentrificación en la Ciudad de México". En Víctor Delgadillo, Iban Díaz y Luis Salinas, *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*, UNAM, D.F, México, pp. 91-112.

Orozco, Zulia (2016). "¿Qué cuenta el rancho Tijuana? desde su fundación y más allá?" En *Revista de Direito da Cidade*, Vol. 8, Núm. 4, pp.1516-1542

Padilla, Lilia y Marina del Carmen Juárez Gutiérrez (2000). "La dimensión espacial del crecimiento poblacional de Mexicali", En *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía de la UNAM*, Núm, 43, pp. 88-104.

Peiro, Melchor (2018). "Participación ciudadana frente a la privatización del espacio público y el patrimonio colectivo: movimientos ciudadanos locales en Culiacán, Sinaloa, 2002-2017", Tesis para optar el grado de Doctor en Estudios Regionales con énfasis en América del Norte, UAS, Sinaloa.

Pintor, Renato y Ernesto Sánchez (2012). "Repensar a Sinaloa como estado emergente de la migración", En *Ánfora*, Vol. 19, Núm. 32, pp. 137-156.

Piñera, David; Gabriel Rivera (2007). *Tijuana en la Historia (Tomo II). De los sucesos de 1911 a la segunda Guerra Mundial*. XVIII Ayuntamiento de Tijuana-Instituto Tijuana de Renacimiento, Tijuana, pp. 129.

Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana Gobierno del Estado de Baja California, 1980.

Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana Gobierno del Estado de Baja California, 1984.

Rivera, Elizabeth (2016). "Procesos de transformación socio-espacial a través de grandes proyectos urbano-arquitectónicos. El caso del proyecto intervención en la zona centro-tradicional de la ciudad de Guadalajara, México". En Pedro Abramo, Marcelo Rodríguez Mancilla y Jaime Erazo Espinosa (Coord.). *Procesos urbanos en acción ¿Desarrollo de ciudades para todos?* CLACSO, Quito.

Ruiz, José Gabriel; Omaira Martínez y Ricardo Verjan (2015). "Valoración de atributos culturales e históricos en la imagen promocional de la ciudad de Tijuana como destino turístico", En *El Periplo Sustentable*, Número: 28, enero-junio.

Salinas, Luis (2013). "La gentrificación de la colonia condesa, ciudad de México. Aporte para una discusión desde Latinoamérica", *Revista Geográfica de América Central*, vol. 2 núm. 51, Universidad Nacional de Costa Rica, pp. 145–167

Samaniego, Marco Antonio (2018). "Tijuana, una ciudad en constante proceso de gentrificación", *Boletín Científico Sapiens Research*, Vol. 8, Núm. 1. pp. 117-128.



- Sánchez, Ernesto; Renato Pintor e Ismael García (2016). "Migración y trabajo en el norte de México: Tijuana, la frontera utópica", En *Inclusiones*, Vol. 3, Núm. 4 – octubre/diciembre.
- Schenkel, Érica y Fernando Almeida (2015), *La política turística y la intervención del Estado. El caso de Argentina, Perfiles latinoamericanos*, 23 (46), 197-221.
- Sobrino, Jaime (2016). "Estudio de la gentrificación en la Ciudad de México", *Coyuntura Demográfica*, núm. 9, *Sociedad Mexicana de Demografía*, México, pp. 69-75.
- Stavenhagen, Rodolfo (2014). *Tijuana 58: Las condiciones socioeconómicas de la población trabajadora de Tijuana*, COLEF, Tijuana.
- Tijuana (1978). *Programa Presidencial General Rodolfo Sánchez Taboada*. INDECO: S.E.
- Varela, Rogelio; Juan Manuel Ocegueda y Ramón A. Castillo (2017). "Migración interna en México y causas de su movilidad", En *Perfiles Latinoamericanos*, Vol. 45, Núm. 49. Pp. 141-167.
- Verduzco, Basilio y Basilia Valenzuela (2018). "Los distritos urbanos gastronómico turístico, conflictos y problemas de gestión pública. Guadalajara, México", *Eure*, vol. 44, núm. 132, *Pontificia Universidad Católica de Chile*, Chile.
- Ziccardi, Alicia (2002). (Comp.) *Introducción. Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*, CLACSO, Buenos Aires.